

Bienvenue en France !

Bienvenue sur l'aérodrome de Blois le Breuil !

Bienvenue à la ferme de Villeroux !

Vous avez pris la peine de faire tout ce chemin pour passer vos vacances dans une région merveilleuse et vivre des moments uniques aussi bien en l'air avec votre planeur que sur terre comme touriste.

Nous vous remercions de votre choix et nous aimerions vous donner quelques informations et conseils qui vous aideront à concevoir vos vacances de façon encore plus riche et agréable.

Dans les lignes qui suivent, nous allons essayer d'évoquer la région et ses particularités, de décrire l'aérodrome de Blois le Breuil, son fonctionnement et son environnement aéronautique, enfin de vous parler de la Ferme de Villeroux et de notre terrain de camping.

Vous trouverez également en annexe une proposition d'itinéraire depuis l'Europe du Nord et de l'Est, divers plans de l'aérodrome et du terrain de camping, ainsi qu'une liste de points de virage avec coordonnées et d'autres informations utiles.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de ce document, et encore plus lors de la mise en oeuvre de son contenu.

Votre A.A.V.L.L.

Questions ?

Contactez :

Bernard Fay
D-75334 Straubenhardt
Mahlbergstr. 12
R.F.A.

Tel : + 49 6105 962 115

Fax : + 49 6105 5025

E- Mail : Bernard_Fay@compuserve.com

Sommaire

1. Le Val de Loire et les environs de l'aérodrome	4
1.1 Un peu d'histoire	4
<i>1.1.1. Le nord de la Loire</i>	4
<i>1.1.2. Le sud de la Loire</i>	5
1.2. Des plaisirs de la table...	5
2. L'aérodrome de Blois le Breuil	7
2.1. Encore un peu d'histoire...	7
2.2. L'environnement aéronautique	8
2.3 Les opérations aériennes sur le site	9
<i>2.3.1. Le vol moteur</i>	9
<i>2.3.2. Le vol à voile</i>	10
2.3.2.1. Le starter planeur	10
2.3.2.2. Les procédures de décollage	13
2.3.2.3. Les procédures d'atterrissage	14
2.3.2.4. L'atterrissage en campagne	14
<i>2.3.3. Les U.L.M.</i>	15
<i>2.3.4. La voltige</i>	15
2.4 Le trafic radio	16
2.5 La procédure d'approche IFR	16
3. L'Air-Club Blois-Vendôme	17
4. La Ferme de Villeroux et le terrain de camping	18
4.1 Comment nous en sommes arrivés là	18
4.2 Conseils pratiques	19

<i>4.2.1. L'alimentation électrique</i>	19
<i>4.2.2. L'alimentation en eau</i>	20
<i>4.2.3. Les ordures ménagères</i>	20
<i>4.2.4. Le téléphone</i>	20
<i>4.2.5. La conduite des véhicules sur l'aérodrome</i>	20
<i>4.2.6. L'assistance médicale</i>	21
<i>4.2.7. La poste</i>	21
<i>4.2.8. Distributeurs de billets, paiements</i>	21
<i>4.2.9. L'information météo</i>	21

Annexes

Annexe 1	Itinéraires
Annexe 2	Plan de l'aérodrome
Annexe 3	Les chemins de la mise en piste
Annexe 4	Le starter planeurs
Annexe 5	Les tours de piste avion
Annexe 6	Les tours de piste planeur
Annexe 7	Le tour de piste U.L.M.
Annexe 8	La procédure d'approche IFR
Annexe 9	Le terrain de camping
Annexe 10 (3 pages)	Le catalogue de points de virages
Annexe 11	Fréquences utiles
Annexe 12	La documentation aéronautique

1. Le Val de Loire et les environs de l'aérodrome.

Nous ne traiterons pas ici de la particularité qui vaut à la région sa renommée mondiale, à savoir les célèbres et somptueux châteaux de la Loire qui décorent le paysage entre Orléans à l'est et Angers à l'ouest. Toutes informations détaillées sur ce sujet inépuisable se trouvent aisément dans les guides touristiques. Seulement un mot peut-être : La visite de ces châteaux représente toujours un moment particulier où se mêlent esthétique, culture, émotion et histoire. Les spectacles son et lumière le soir sont également des instants privilégiés à ne pas manquer.

1.1. Un peu d'histoire

1.1.1. Au nord de la Loire.

La région située entre Paris et la Loire se nomme la Beauce, et ses habitants, les beaucerons. Il s'agit d'une plaine immense située entre 80 et 140 mètres d'altitude. On a coutume de dire que son point culminant est la cathédrale de Chartres !

Il faut tout de même savoir que cette région est l'une des plus anciennement peuplée de notre « vieux pays ». De nombreux monuments mégalithiques (Dolmen) témoignent d'un peuplement très ancien, bien avant l'époque gallo-romaine. Un bel exemple peut être admiré à la Chapelle-Vendômoise, à 3 km de l'aérodrome, presque au bord de la route. Certains noms de villages indiquent également un peuplement ancien, par exemple « Landes le Gaulois », ou bien nombre de noms de ferme commençant par « Ville... », comme Villeroix, par exemple, indiquent une origine gallo-romaine.

La région a été défrichée et cultivée à grande envergure à partir des IX^e et X^e siècles et constitue aujourd'hui une des contrées agricoles les plus riches du pays. Lorsqu'on regarde ces étendues cultivées depuis la voiture ou encore mieux depuis le ciel, on prend conscience à quel point la France a toujours été avant tout un pays agricole. La région produit en abondance blé, seigle, avoine, maïs, colza, tournesol. Jusqu'à mi-juin, il est possible d'atterrir dans le maïs ou les tournesols qui sont encore petits. Entre mi-juin et mi-juillet, le choix est plus critique, car toutes les cultures sont hautes. A partir de la mi-juillet, la situation change radicalement car les céréales sont moissonnées très rapidement et laissent ainsi place à de véritables aérodromes.

Les exploitations agricoles sont grandes : 300 à 500 hectares ne sont pas rares. Les paysans sont en général aisés et leurs exploitations sont équipées des derniers cris de la technique moderne : Un homme seul suffit normalement à l'exploitation de 175 hectares !

La situation change lorsqu'on se rapproche du fleuve : La vigne trouve ici droit de cité depuis au moins le X^e siècle. Chinon, Bourgueuil, Vouvray, Montlouis, Mesland sont des noms qui résonnent agréablement aux oreilles des connaisseurs en vin. La culture de la vigne commence à Blois et ne s'arrête pratiquement qu'à l'Atlantique.

Le vin a sûrement influencé le choix des rois de France et de la noblesse d'établir leurs résidences d'été dans la région à partir des XV^e et XVI^e siècles. Le vin, mais aussi la relative proximité de la capitale, argument politique important à une époque de communications difficiles. Avant tout cependant le climat doux et tempéré dut jouer un rôle primordial dans la mise en valeur de la région. En fait, vous profitez aujourd'hui tout autant de tous ces

avantages : Avec le TGV vous êtes à 41 minutes du centre de Paris et à 90 minutes d'Euro-Disney : Un jour de météo médiocre, une excursion vers la capitale ne pose aucun problème.

1.1.2. Le sud de la Loire.

Là, nous trouvons une situation complètement différente : La région située entre Blois, Orléans et Gien est quelque chose de tout à fait spécial. C'est la Sologne ! A l'origine, cette zone était un immense marécage qui devait ressembler aux Everglades en Floride (sans les alligators bien sûr). Au moyen-âge, elle était encore quasiment impénétrable, peu christianisée. Peu de voyageurs s'y aventuraient : On préférait contourner par l'ouest ou par l'est. Les populations locales avaient mauvaise réputation, vivaient souvent de brigandage et étaient soupçonnées de sorcellerie et de commerce avec les forces de la nature. Il fallut attendre la seconde moitié du XIX^e siècle pour que les immenses travaux de drainage et d'assèchement aboutissent à l'ouverture complète de cette contrée. Restent de cette époque les nombreux étangs très poissonneux et les majestueuses forêts qui abritent encore du gros gibier en quantité. C'est là que se trouve par exemple, autour du château de Chambord, la chasse réservée du Président de la République. Les forêts cachent aux regards de nombreux châteaux ou demeures cossues qui sont pratiquement toutes des propriétés très privées appartenant à quelques grands noms des affaires, de la politique ou du show-business. A admirer d'en l'air !

Le sol est très sablonneux et convient à la culture de l'asperge, de la fraise, des légumes, cornichons, petits pois, haricots, tomates et autres que l'on retrouve sur les petits marchés tous frais cueillis du matin, encore gorgés de rosée. On y fait également le commerce des produits forestiers : Champignons de toutes sortes, gibier (pas toujours légalement), poissons d'eau douce. Chasse et pêche jouent un rôle important dans l'économie locale. Recommandons au passage chaudement la visite du château de Cheverny et de son musée de la chasse.

Cette région est à considérer avec prudence en ce qui concerne les atterrissages en campagne. Les champs sont en général petits, sablonneux et entourés de forêts. Cependant, la nature fait bien les choses, car la Sologne donne en général de bonnes ascendances jusque tard dans la soirée.

La Sologne s'arrête au Cher. Au sud de celui-ci, le paysage de plaine similaire à la Beauce (c'est le Berry !) reprend le pas jusque loin vers le Massif Central.

1.2. Des plaisirs de la table

Bien souvent, la France est synonyme «d'Art de Vivre » et son image liée à sa gastronomie. Le Val de Loire contribue sans nul doute largement à cette réputation. Dans un rayon de 40 km autour de l'aérodrome se trouvent quelques unes des grandes tables de la gastronomie française :

Deus étoiles dans le Michelin :

Le Domaine des Hauts de Loire à Onzain
Le Choiseul à Amboise
Bernard Robin à Bracieux

02 54 20 72 57
02 47 30 45 45
02 54 46 03 69

Une réservation longtemps à l'avance et une carte de crédit inoxydable sont cependant recommandées.

Un peu plus faciles d'accès avec une étoile Michelin :

Le Rendez-Vous des Pêcheurs à Blois	02 54 74 67 48
L'Aubinière à Saint Ouen les Vignes	02 47 57 23 67

D'autres recommandations hors guide mais fondées sur l'expérience :

La Poste à Molineuf
Les Trois Marchands à Herbault
L'Union à Santenay
La Madeleine à Vendôme
La Flambée à La Chapelle-Vendômoise

Pour ceux désireux de goûter à la vie de château, citons le Domaine de Moulins, à un kilomètre seulement de l'aérodrome, caché dans un parc somptueux : Une maison toute en style, charme et discrétion.

Enfin sont ceux plus nombreux qui, quoique fines gueules, n'en préfèrent pas moins faire eux-même la cuisine. Si le plaisir de la gastronomie commence par la visite d'un marché, les environs en ont quelques jolis spécimens à offrir qui sans nul doute toucheront la fibre sensible des Lucullus amateurs !

Vendôme, le Vendredi matin
Blois, le Samedi matin
Herbault, le Lundi matin, petit mais pratique car on y va de toutes façons acheter le pain.
Onzain le Jeudi après-midi, pratique pour les lèves-tard.

On y trouve en abondance des légumes, des fruits et des salades cueillis du matin, des oeufs, beurre, volailles et fromages de chèvre fabriqués et offerts par les gens du terroir. Les poissons et fruits de mer peuvent également être recommandés sans réserve : Ils sont toujours d'une variété et d'une fraîcheur parfaite.

Citons également la ferme de « La Jonquière » à Saint Bohaire, à 8 km de l'aérodrome en direction de Blois où l'on vous vendra de succulents melons cultivés sur place ainsi que des tomates du jardin. Aussi Monsieur Parent, l'apiculteur de la Chapelle-Vendômoise qui cultive des miels exquis et sait parler avec tant de chaleur et d'admiration de ses abeilles.

Pour les courses usuelles se trouve entre Blois et l'aérodrome le centre commercial Blois 2 avec l'hypermarché Cora, ouvert tous les jours sauf le Dimanche de 9.00 à 20.30, le Samedi de 9.00 à 19.00.

Baguettes et croissants se trouvent à la Chapelle-Vendômoise (fermé le Lundi), à Herbault, ouvert le Lundi, jour du marché. Citons également « La Pâte à Pain » à l'entrée de Blois, ouvert 7 jours sur 7 de 06.30 à 21.30. La Chapelle et Landes ont aussi chacun un boucher-charcutier (fermés le Lundi).

Le couvert serait donc dressé, mais les verres sont encore vides !

En ce qui concerne le vin, nul n'est besoin de se faire du souci entre Blois et Tours sur les deux rives du fleuve :

Au nord de la Loire se trouvent les vignobles d'Onzain, Mesland et Vouvray

Ce dernier est très connu et spécialisé dans les vins blancs, produits en vins nature secs et demi-secs (C'est celui-là l'original) ou en pétillants. Le cépage chenin blanc livre un vin fruité et vivant. En face de Vouvray, sur l'autre rive du fleuve se trouve le vignoble de Montlouis avec une production de blancs proches du Vouvray, mais légèrement différents. Une visite des caves creusées dans le calcaire à Vouvray constitue une expérience inoubliable. Nous pouvons bien sûr prendre les contacts nécessaires.

Mesland produit également des vins blancs à base de chenin blanc, de sauvignon et de chardonnay (rare et hors appellation, mais quel bouquet !) mais est surtout connu pour ses vins rouges. Le cépage typique est le Gamay (le même cépage que le beaujolais) qui confère au vin cet arôme de fruits rouges. Cependant, l'appellation contrôlée locale porte sur un assemblage de ce Gamay avec du cot et du cabernet qui renforcent la robe et donnent au vin cette cuisse ferme et chaleureuse qui anime nos soirées tardives sur l'aérodrome.

Le vin de Mesland est en fait notre cru habituel. Nous l'achetons directement chez Michel Roger, viticulteur à Mesland. La cuvée 1998 était abondante et d'un niveau moyen, comme celle de 1999. Le blanc, vendangé sous le soleil, est d'un excellent niveau. Le rouge, vendangé un peu plus tard, mais malheureusement sous la pluie, manquera cette année un peu de couleur.

A votre santé !

2. L'aérodrome de Blois le Breuil

2.1 Encore un peu d'histoire...

L'aérodrome fut créé en 1939 par l'Armée de l'Air. Au début, seule une piste en herbe existait, l'actuelle 03/21. Nous savons pour l'instant peu de choses de la période de la seconde guerre mondiale. De nombreux vestiges de cette époque subsistent et indiquent une activité soutenue. L'aérodrome fut utilisé en Juin 1940 quelques jours par le Groupe 2/33 de reconnaissance. Nous savons qu'Antoine de Saint-Exupéry y fit un court séjour. Dans « Pilote de Guerre » il évoque d'ailleurs ses vols au-dessus de la Beauce.

L'aérodrome tomba ensuite aux mains de la Luftwaffe qui l'utilisa comme aérodrome auxiliaire pour des vols de reconnaissance et des vols météo en direction de l'Angleterre. A cette époque, la ferme de Villeroux servit de quartiers ou de poste de commandement, de nombreux baraquements furent construits, ainsi qu'un hangar demi-ballon muni d'une charpente en bois tout à fait remarquable. Il rendit ensuite encore de nombreux services et s'est malheureusement effondré dans les années 80.

En 1944 d'abord les américains puis l'Armée de l'Air française prirent possession de l'aérodrome pour quelques temps. Longtemps encore la partie sud de l'aérodrome, où se trouve la ferme de Villeroux, resta propriété militaire, ce qui ne fut pas sans poser de problèmes quant à l'entretien des bâtiments. Des recherches sont en cours pour retrouver trace

de cette période des débuts de l'aérodrome. Les archives disséminées ici et là n'ont pas encore livré tous leurs secrets...

L'activité vol à voile sur l'aérodrome a débuté en 1947 ou 48.

Dans les années 60, l'avenir appartenait à l'Aviation Générale et d'affaires. Les Chambres de Commerce de Blois et de Vendôme investirent dans la construction d'une piste en dur de 800 mètres avec bande en herbe parallèle, l'actuelle 13/31. Un nouveau hangar fut construit, ainsi qu'un restaurant, « Le Concorde », avec bureaux pour l'aéro-club, au bord de la route Blois-Vendôme. L'aéro-club délaissa alors les locaux de la ferme de Villeroux pour s'installer dans ses nouveaux et modernes quartiers. Dans les années 80, la piste en dur fut rallongée à 1.250 mètres, un balisage de nuit installé et une balise VOR, plus tard transformée en NDB, mise en service. La crise de l'Aviation Générale et la concurrence de l'autoroute et du TGV n'ont malheureusement pas permis à ces nouveaux investissements de porter les fruits escomptés quant à l'augmentation du trafic. Il n'en reste pas moins que Blois Le Breuil est l'aérodrome le plus important et le mieux aménagé du Loir et Cher et certainement mérite les efforts entrepris pour le mener au niveau d'une reconnaissance internationale qui vient de lui être accordée en vertu des accords de Schengen.

A l'heure actuelle, le trafic est en grande partie assuré par l'Air-Club Blois-Vendôme et quelques mouvements d'avions d'affaire. En été, le tourisme aérien est également très développé et les visiteurs étrangers y sont nombreux.

Une très grande plate-forme, un trafic modéré : Des conditions idéales pour le développement de l'activité vol à voile. Deux fois déjà les championnats de France de vol à voile y ont été organisés. La gestion d'une centaine de planeurs sur le terrain, ainsi que de toutes les équipes, les remorqueurs et le camping n'a pas posé de problème particuliers ni de cohabitation, ni de circulation aérienne.

2.2. L'environnement aéronautique

L'aérodrome est situé à mi-chemin entre les villes de Blois et de Vendôme et entre deux fleuves : La Loire au sud et le Loir au nord. Il est aisément identifiable, sauf lors d'arrivées basses le soir en provenance de l'est, lorsqu'on a le soleil dans les yeux.

A 50 km au nord-est se trouve l'aérodrome militaire d'Orléans-Bricy, où est stationnée l'ensemble de la capacité de transport de l'Armée de l'Air française (Transalls et C-130 Hercules). Une zone réservée l'entoure (voir carte OACI au 1/500.000), pénétrable avec contact radio. Elle n'est que très peu gênante lors des vols sur la campagne.

40 km au nord se trouve un autre aérodrome militaire : La base de Chateaudun dont l'activité est très réduite. Cette base sert d'unité de stockage pour les avions de l'Armée de l'Air qui sont retirés du service actif. L'espace aérien associé est pratiquement toujours pénétrable avec contact radio en français ou anglais. Encore plus au nord (100 km de Blois) commence l'espace aérien lié aux aéroports de Paris, Charles de Gaulle et Orly. Le survol de la ville de Chartres n'est possible qu'au dessous de 5000 pieds.

50 km à l'ouest de Blois est situé l'aérodrome de Tours, mi-civil, mi-militaire sur lequel sont basés des Alpha-jets. L'espace aérien associé n'est qu'exceptionnellement pénétrable par les planeurs.

En direction du sud et du sud-ouest l'espace aérien est pratiquement libre malgré les nombreux traits qui couvrent la carte dans cette région, à condition de respecter les conditions de vol à vue. Au fait, le vol de nuage est en France strictement interdit aux planeurs sur l'ensemble du territoire, sans aucune exception.

Tout cela à l'air beaucoup plus restrictif qu'en réalité. La France est grande et la circulation aérienne paraît d'autant diluée. On voit assez peu d'autres appareils en l'air, à part des planeurs. Il n'empêche : Ouvrir l'oeil en permanence reste la base même de la sécurité !

Vous trouverez en annexe 12 une liste de la documentation cartographique nécessaire à une bonne préparation et exécution de vols de distance dans la région, et en annexe 11 une liste de fréquences utiles..

2.3 Les opérations aériennes sur le site.

Les pistes 03/21 et 13/31 forment un L avec une ouverture d'environ 100° (voir le plan). Sur l'aérodrome cohabitent quatre types d'opérations aériennes : Le vol moteur, le vol à voile, les U.L.M. et de temps à autres la voltige.

2.3.1. *Le vol moteur*

Celui-ci est assuré en grande partie par l'activité de l'Air-Club Blois-Vendôme et les constructeurs amateurs. En été viennent également un grand nombre de visiteurs qui utilisent l'aérodrome comme base pour le survol des châteaux de la Loire.

Une règle générale : Les tours de piste avion pour les quatre QFU possibles se trouvent sur les côtés extérieurs du L formé par les pistes. L'altitude des tours de piste est de 1000 pieds sol. Les avions à moteur utilisent en majorité la piste en dur, même quand le vent n'est pas correctement orienté. La piste 03/21 n'est utilisée par le vol moteur que lorsque le vent de travers est vraiment trop fort sur la piste en dur. Seuls les constructeurs amateurs dérogent à cette pratique du fait de la position de leurs hangars en bout de 03/21.

Les pistes en herbe sont très larges (150 m) et sont divisées en deux virtuellement dans le sens de la longueur, une moitié pour les avions, une moitié pour les planeurs, en fonction du côté des tours de piste respectifs.

Le service AFIS est ouvert chaque jour de 10.00 à 12.00 et de 14.30 à 17.30. La fréquence est 118.45. On y parle et y comprend le français et l'anglais. Le service AFIS a un rôle de conseil et d'information et ses instructions n'ont aucun caractère obligatoire. Le pilote en vol reste toujours maître de ses décisions, qu'il prend et exécute sous sa propre responsabilité. Il faut savoir que le trafic radio est enregistré sur bande en permanence. Lorsque le service AFIS n'est pas opérationnel, le trafic radio s'effectue en auto-information, mais alors en langue française exclusivement.

L'usage de la radio est obligatoire, en particulier pour prévenir de toutes manœuvres en dehors des tours de piste, comme par exemple un atterrissage sur une autre piste que celle utilisée par la majorité des usagers ou pour les arrivées basses. Il est de règle de s'annoncer en vent arrière, en étape de base et en finale. Le service AFIS fournit alors les indications sur la force et direction du vent.

2.3.2. *Le vol à voile*

2.3.2.1. Le starter planeurs.

L'ACBV assure le remorquage de ses propres planeurs ainsi que celui des visiteurs sans remorqueur et les clubs visiteurs munis de leur propre avion assurent le leur en parallèle. Une organisation du starter planeurs est donc nécessaire afin de :

- Assurer la manutention et la mise en l'air des planeurs dans des conditions de sécurité maximum.
- Assurer la séparation entre l'activité avion et l'activité vol à voile d'une part et entre planeurs et remorqueurs d'autre part.
- Permettre une rotation rapide et sans temps morts des avions remorqueurs, dans l'intérêt des vélivoles alignés au départ et dans le respect des impératifs économiques.

Alignement des planeurs en piste

Lorsque les planeurs sont amenés en piste (voir le plan annexe « **La mise en piste** ») ils ne doivent pas être alignés directement sur la piste, à moins d'un décollage immédiat, mais être déposés sur l'aire de stationnement où visites pré-vol, préparation des circuits, remplissage des ballasts du planeur, vidage des ballasts du pilote, casse-croûte etc... peuvent être effectués en toute quiétude. Les planeurs ne seront alignés sur la piste qu'une fois prêts au décollage, avec leurs pilotes respectifs présents sur place. Ceci afin d'éviter que des planeurs dont les pilotes sont à table ou à la sieste n'obstruent la ligne de départ, juste pour avoir réservé un ordre de décollage.

Deux lignes (ou trois, suivant le nombre d'avions remorqueurs) d'un maximum de 8 ou 10 planeurs doivent être formées afin d'assurer le remorquage en parallèle (pas en formation !). Ces lignes seront alimentées par l'arrière en machines provenant de l'aire de stationnement. Une distance d'environ 20 mètres sera laissée libre entre chaque file, ce afin de permettre de dégager si besoin est un planeur d'une ligne vers l'arrière sans empiéter sur l'aire d'atterrissage des remorqueurs et des planeurs. Voir à ce propos le plan annexe « **Le starter planeurs** ».

Le premier planeur de chaque ligne s'alignera sur la ligne de départ matérialisée par une balise conique rouge et blanche. Le début du roulage au décollage se faisant alors depuis cette position. Il est donc indispensable que les planeurs soient poussés jusqu'à cette ligne au fur et à mesure des décollages. Ce mouvement peut être effectué soit à la main, soit par l'avion remorqueur une fois le câble accroché. **Dans tous les cas une mise de gaz du remorqueur avant que le planeur ait dépassé cette ligne est impérativement proscrite, ceci afin d'éviter le risque catastrophique du cheval de bois d'un planeur allant s'encaster dans la ligne de planeurs adjacente.**

Outre l'évitement de ce danger, cette procédure a l'avantage d'offrir aux avions remorqueurs une course constante à l'atterrissage et d'éviter soit des roulages supplémentaires ou des demi-tours générateurs de retards.

Chaque matin à 10.30, l'ACBV organise un briefing pour tous les pilotes remorqueurs de service. Les procédures de remorquage et de descente y sont présentées et discutées ainsi que

les aspects ayant trait à la sécurité. La présence de tous les pilotes remorqueurs y est bien sûr indispensable. De plus des thèmes relatifs à la convivialité entre vélivoles locaux et visiteurs y sont évoqués, la météo du jour (et celle de la veille) commentée, ce qui donne l'occasion d'échanger des idées sur les distances et circuits à choisir.

Gestion des câbles de remorquage

Afin de minimiser le temps passé au sol par les avions remorqueurs, les remorqués s'effectuent au moyen de deux câbles par ligne, utilisés alternativement. La procédure est la suivante

L'avion remorqueur atterrit avec le câble N°1 et largue celui-ci à la fin de sa course d'atterrissage dans l'herbe à côté des planeurs alignés.

L'aide accroche à l'avance le câble N°2 au planeur et attend que le remorqueur se mette en position pour aller accrocher l'autre extrémité à celui-ci. Le décollage a lieu ensuite immédiatement.

L'aide ramasse alors le câble N°1 laissé dans l'herbe et va l'accrocher au planeur suivant.

La procédure se répète ensuite.

Au cas où un remorqueur est muni d'un tambour enrouleur, il s'arrêtera au plus près du planeur prêt au décollage, afin de minimiser la distance à parcourir par l'aide pour aller chercher l'extrémité du câble à l'arrière de l'avion (gain de temps).

Les décollages

Trois acteurs sont directement concernés :

- Le pilote remorqueur au premier chef, puisque c'est lui qui initie la manœuvre.
- Le pilote du planeur qui s'assure que l'espace compris entre lui-même et l'avion remorqueur est dégagé de tout obstacle.
- L'aide en bout d'aile qui s'assure avant de lever l'aile qu'aucun atterrissage d'avion ou de planeur venant de l'arrière n'est en cours.

Ce dernier point est particulièrement important lorsque plusieurs remorqueurs sont en service et que des planeurs risquent d'atterrir avant que les opérations de décollage en série ne soient terminées.

L'aide en bout d'aile pouvant être une cause de cheval de bois au décollage, celui de la file intérieure se tiendra de préférence côté balises de piste, alors que celui de la file extérieure se tiendra de préférence du côté de la piste avion.

Il est clair que les décollages simultanés de deux attelages, pour spectaculaire qu'il puissent paraître, sont à proscrire absolument. Les pilotes remorqueurs devront donc assurer leur séparation réciproque en choisissant le moment adéquat de la mise de gaz.

Ce type de gestion de piste ne peut fonctionner que si un nombre suffisant de personnes participe à l'activité.

Il paraît (! ?...) qu'il est arrivé qu'un pilote local ait été, faute d'aide, obligé d'accrocher le câble lui-même à sa machine et de prendre le risque de décoller avec une aile dans l'herbe alors que des vélivoles visiteurs se trouvaient allongés dans l'herbe à quelques mètres (ou était-ce le contraire ?)

Il tient à nous tous d'éviter que pareilles situations se produisent.

Toutes les procédures d'alignement et de décollage s'appliquent de la même façon, même si une ligne est en mesure d'effectuer ses décollages plus tôt que l'autre.

Les atterrissages

Si, pour une raison quelconque (manque de thermiques ...) un planeur doit atterrir avant la fin des décollages en série, il devra le faire clairement à l'extérieur de la ligne des planeurs et impérativement garder son axe de roulage, sans chercher à dégager avant la queue de ligne (danger de perte de contrôle et de collision) ou à en doubler la tête pour venir s'aligner devant tout le monde. Cette règle s'applique à tous les planeurs, y compris aux biplaces avec instructeur. Ceux-ci pourront éventuellement repartir de l'endroit où leur course d'atterrissage a pris fin.

Au cas où l'aire d'atterrissage des remorqueurs serait occupée par un planeur au roulage ou arrêté, ceux-ci devront dégager vers la piste avions en assurant leur séparation avec le trafic avion, ou au besoin remettre les gaz.

Lorsque les pistes 31 et 21 sont en service, les avions remorqueurs atterrissent respectivement sur les pistes 03 et 13.

Discipline en piste

Tous les vélivoles, locaux ou visiteurs, sont en vacance ou viennent sur l'aérodrome pour y exercer un loisir. Notre activité, faut-il le rappeler ? Peut-être pas, mais faisons-le tout de même... est porteuse de risques potentiels que seule la discipline et la responsabilisation de chaque participant permettent de limiter et ainsi d'assurer le niveau de sécurité souhaité par tous.

Un équilibre entre le besoin de défoulement individuel et une approche contraignante de l'activité doit donc être trouvé. C'est dans cet esprit que les présentes consignes de piste ont été conçues par l'A.C.B.V. et l'A.A.V.L.L.

Comme elles sont logiques, peu nombreuses, faciles à retenir et à mettre en pratique, nous pensons qu'elles seront acceptées par tous et mises en pratique avec la responsabilité et la diligence qui s'imposent.

Les pilotes remorqueurs qui au final sont maîtres du jeu par le pouvoir qu'ils détiennent de décoller ou pas, jugeront si ces consignes de piste sont suffisamment respectées par les participants pour garantir le niveau maximum de sécurité. Si ce n'est pas le cas, ils pourront à tout moment interrompre les décollages.

2.3.2.2. La procédure de décollage

L'itinéraire de mise en piste des planeurs est décrit dans le plan fourni en annexe. La traversée des piste doit s'opérer rapidement mais sans précipitation de manière à bien observer le trafic aérien, même lorsque la piste traversée n'est pas en service. Le mieux est d'utiliser une radio portable pour signaler ses intentions au service AFIS sur 118.45. En raison des distances à couvrir pour la mise en piste, l'utilisation d'une roue jockey et d'une barre de remorquage est VIVEMENT recommandée. Veillez à ce que les véhicules retournant au camping sans planeur ne traversent pas les pistes mais en fassent le tour, comme indiqué dans le plan de mise en piste en annexe.

Les planeurs ne sont pas alignés en piste mais garés sur la touche en attendant qu'ils soient prêts au départ, ceci afin d'éviter un embouteillage de la piste avec des planeurs dont les pilotes sont partis déjeuner. Les machines sont alignées seulement dans les minutes qui précèdent le décollage.

Les avions remorqueurs atterrissent toujours avec le câble. La plupart du temps, ils procèdent de la manière suivante :

Décollage en 31 : Le remorqueur atterrit en 03 et double la file des planeurs alignés pour venir se placer directement devant le premier prêt au décollage.

Décollage en 21 : Le remorqueur atterrit en 13 et double la file de planeur de la même façon.

Cette procédure assure la rapidité maximum des manœuvres au sol et augmente donc le nombre de remorqués à l'heure.

Tant que l'aile du planeur est posée dans l'herbe, le pilote remorqueur part du principe que le planeur n'est pas prêt au décollage. Il tend lentement le câble en surveillant l'opération dans son rétroviseur, puis s'arrête. Le pilote du planeur fait alors signe à l'aide qu'il est prêt à décoller, il annonce à la radio au remorqueur « Prêt au décollage ». L'aide s'assure que rien venant de l'arrière ne viendra perturber la décollage et lève l'aile du planeur à l'horizontale. La mise de gaz du remorqueur intervient aussitôt. Le pilote remorqueur assure les communications radio avec le service AFIS. Si le remorqueur agite son gouvernail de direction, cela signifie qu'il a constaté quelque chose d'anormal sur votre planeur. En général il s'agit des aérofreins que vous aurez oublié de rentrer. Si cette situation se produit avant le décollage, le remorqueur ne mettra pas les gaz tant que l'état normal de votre machine n'a pas été restauré. Si cela arrive en vol remorqué, vérifiez immédiatement que vos aérofreins sont bien rentrés ou que votre parachute frein ne s'est pas déployé intempestivement.

L'altitude de largage est de 500 m sol. Remorquer plus haut n'est ni prévu ni nécessaire. En général, les pilotes remorqueurs font tout leur possible pour amener le planeur au largage dans une ascendance. L'ordre de largage est signifié par un net battement d'aile. Il doit être impérativement suivi sans délai, quelle que soit l'altitude, car le remorqueur entame immédiatement une descente très abrupte. A partir de cet instant commence la grande liberté, jusqu'au retour du soir ...

Ou bien peut-être pas : Supposons que vous ne pouviez pas larguer ! si cette situation se produit, une procédure de retour au sol avec le remorqueur s'impose. dans ce cas, pas

d'affolement. Faites un battement d'aile bien marqué afin de faire comprendre votre situation au remorqueur. Celui-ci confirmera avec un battement de sa gouverne de direction. A partir de ce moment, sortez vos aérofreins complètement et mettez-vous en position basse sous le souffle de l'hélice. Laissez faire le remorqueur. Il descendra à une Vz d'environ 2 à 3 m/s à 120 Km/H à peu près. Laissez vos aérofreins sortis pendant toute la descente, qui vous amènera au seuil de la piste où vous vous poserez toujours en remorqué. Dès que vous serez au sol, le remorqueur larguera le câble de son côté et dégagera en remettant plein gaz afin de vous laisser le champ libre pour le roulage.

Note : Au décollage et pendant le remorquage, le pilote du planeur n'est pas en contact radio avec le service AFIS. Seul le remorqueur l'est. Le planeur n'a donc pas à signaler qu'il quitte la fréquence après le largage. Il en va différemment des motoplaneurs qui en décollant par leurs propres moyens contactent le service AFIS et donc sont tenus de signaler qu'ils quittent la fréquence en s'éloignant des abords de l'aérodrome.

2.3.2.3. Les procédures d'atterrissage

Les tours de piste planeurs sont toujours situés à l'intérieur du L formé par les pistes. Dans les conditions idéales, on doit se trouver à 250 mètres d'altitude en début de branche vent arrière. 200 mètres sont encore acceptables, plus bas, c'est critique... et mal vu ! Encore plus mal vus sont les passages de toutes sorte, surtout sans la vitesse nécessaire, comme c'est le plus souvent le cas ! Si au moment de l'atterrissage la piste planeur est encombrée, décalez-vous vers le côté avion de la piste : Il y a de la place ! Vous pourrez dire tout ce que vous voudrez sur le terrain de Blois, sauf une seule chose : Que vous n'avez pas trouvé de place pour atterrir !

Par vent faible, les planeurs qui sont garés à la ferme de Villeroux atterrissent en général le soir sur la partie avion de la piste 03, même quand la 13/31 est en service. L'avantage est immédiat : Avec une course de roulage bien menée, il est possible de s'arrêter près des remorques et à un jet de pierre d'une bière bien fraîche ! Cette procédure ne peut cependant pas être utilisée au QFU 21, car votre courte finale coupera la piste 13/31 à très basse altitude et le risque de collision avec un trafic décollant ou atterrissant sur ces pistes serait trop important. Attendez-vous cependant à un roulage chaotique dès que vous aurez dégagé au-delà de la limite extérieure du taxiway (balises jaunes) !

L'usage de la radio en tour de piste est obligatoire, même si le service AFIS est fermé. Dans ce cas, il s'agit d'auto-information.

2.3.2.4. L'atterrissage en campagne

Il n'est pas possible de parler de la pratique du vol à voile sans faire un détour par l'atterrissage en campagne !

Vous constaterez d'en haut que les champs sont pour la plupart immenses, que le pays n'est pas densément peuplé et que de nombreuses lignes électriques traversent le paysage. Tous ces facteurs jouent bien sûr un rôle dans la décision d'atterrissage en campagne. Atterrissez de préférence à proximité de fermes habitées. Sinon, marche à pied ! Le téléphone est pratiquement disponible partout. Le numéro de la Ferme de Villeroux est :

02 54 20 87 37

quel que soit l'endroit duquel vous appelez en France. Si vous disposez d'un téléphone portable, prenez-le avec vous : Les réseaux GSM couvrent bien le pays.

Avec un peu de chance, un atterrissage en campagne peut vous laisser un souvenir impérissable. Le pas du coup de téléphone à l'invitation à s'asseoir à la table familiale ou à une descente dans la cave est souvent vite franchi. Certains pique-assiettes stylés se font un point d'honneur de terminer leur vol à proximité de demeures cossues et accueillantes, de préférence peu avant l'heure du dîner.

La manière la plus facile de donner sa position au téléphone est d'utiliser la carte Michelin au 1/200.000. La numéro 64 ne doit manquer dans aucun planeur.

Puisque nous parlons d'atterrissage en campagne, un mot peut-être sur la gendarmerie. Même si on les rencontre rarement, les gendarmes sont souvent là « par hasard » lors d'un atterrissage en campagne. Ils sont la plupart du temps plutôt sympathiques et prêts à aider si les papiers du pilote et du planeur sont complets et en règle et si on leur parle poliment.

Évitez d'atterrir dans les cultures : Il y a assez de champs fauchés. Vous éviterez ainsi sans doute un dommage au planeur et à la propriété d'autrui.

Encore un détail : Nous donnons dans le catalogue des points de virage une liste d'aérodromes privés qui naturellement peuvent être fort utiles. Cependant, l'identification de ceux-ci depuis le ciel requiert parfois une bonne connaissance de la région, surtout en Sologne. Ne vous y fiez donc pas aveuglément, car il se pourrait que vous ne trouviez pas un terrain alors que vous vous trouvez bas et sans beaucoup d'options de rechange. Dans ce cas il est préférable d'atterrir dans un champ en ayant bien préparé son coup, plutôt que de chercher un terrain privé jusqu'au dernier moment et de terminer ses vacances dans une ligne téléphonique ou au sommet d'un arbre. N'oubliez pas que vous risquez de ne pas être bienvenu sur un tel terrain.

Une idée de circuit : Prenez quelques uns de ces aérodromes privés comme points de virage et cherchez à cette occasion à les identifier avec de l'altitude et en toute sécurité.

2.3.3. Les U.L.M.

Les U.L.M ont à leur disposition une petite piste orientée 03/21, parallèle à l'extrémité ouest de la piste 03/21 (Voir le plan). Le tour de piste s'inscrit à l'intérieur du tour de piste planeur 03/21. Il faut noter que les U.L.M. pratiquent le remorquage de pendulaires non motorisés jusqu'à environ 500 mètres d'altitude. Ils ne constituent cependant pas une gêne en soit, en dehors de l'observation anti-collision dans les thermiques.

2.3.4. La voltige

Un avion de voltige de type CAP 10 est basé sur l'aérodrome.. De temps à autres, l'aérodrome est visité par une école de voltige itinérante de haut niveau avec plusieurs avions. La piste en dur forme un axe de voltige qui ne doit alors pas être survolé. Cette école de voltige itinérante quitte l'aérodrome au bout de quelques jours, dès que les plaintes des riverains en raison des avions extrêmement bruyants atteignent un niveau politiquement insupportable.

L'espace voltige est matérialisé par un rectangle vertical situé à la verticale de la piste en dur, plafond 4500 pieds sol, plancher 1500 pieds sol et longueur de 1 mile nautique.

2.4. Le trafic radio.

Nous avons vu qu'une grande valeur est attachée à un trafic radio mené dans les règles de l'art, naturellement dans l'intérêt de la sécurité.

Les planeurs s'annoncent en début de branche vent arrière. Le service AFIS leur indique alors le force et la direction du vent. Ils peuvent ensuite poursuivre leur tour de piste jusqu'à l'atterrissage sans autre message radio.

Les remorqueurs s'annoncent seulement au moment du décollage et en courte finale. Le service AFIS donne la force et la direction du vent au moment du premier décollage et ne les redonne qu'en cas de changement important, ceci afin d'éviter une surcharge du trafic radio.

2.5 La procédure d'approche IFR

L'aérodrome de Blois le Breuil dispose d'une procédure d'approche IFR et les autorités aéronautiques locales ont à juste titre insisté pour que, dans l'intérêt de la sécurité, nous informions nos hôtes sur l'existence de celle-ci.

Disons d'entrée que cette procédure n'est pas utilisée très souvent, et puis, de deux choses l'une : Ou bien le temps est mauvais et le procédure d'approche s'opère en IMC jusqu'à l'atteinte de l'altitude minimum de décision. Dans ce cas là, il y a gros à parier que tous les planeurs seront restés au hangar ou dans leur remorque. Ou bien il fait beau, les planeurs sont en l'air et chacun doit voir chacun.

La procédure est décrite dans l'annexe 7, sous forme d'une carte d'approche sur laquelle vient se superposer un transparent où sont mentionnés les messages radio standard afférants. Leur écoute permet de déduire la position de l'avion en approche.

3. L'Air-Club Blois Vendôme

L'aéro-club est au moins aussi vieux que l'aérodrome. Il compte environ 400 membres et 2 employés : Ernest Buisson, instructeur à plein temps et chef-pilote, avion et planeur, et Christelle, la secrétaire. Des instructeurs bénévoles exercent également. On y vole tous les jours, dès que la météo le permet. Le vol moteur et l'école constituent les activités principales. Le parc est formé de 3 DR 400, 1 TB 9 et 1 TB 10 plus un motoplaner «Super-Dimona ». En plus un certain nombre d'avions privés sont basés sur le terrain.

La section vol à voile est un peu moins active, ce qui est lié à la difficulté de recruter de jeunes élèves-pilotes à l'heure actuelle. Le remorqueur est un Rallye 180 cv, le « delta deux fois » qui provient de l'ancien parc de remorqueurs d'Etat. Il est assez âgé (Mise en service en 1970) mais fort bien entretenu et seuls quelques uns de ses éléments sont encore originaux ! Le parc de planeurs est constitué de 3 biplaces : Un ASK 21, un SF 34 et un « Marianne », ainsi que 5 monoplaces : deux « Astir » et trois « Pégase ». Sur l'aérodrome sont également basés quelques planeurs privés : un LS 6, un ASW 20 C, un DG 300, un Cirrus, un LS 1, et deux autres « Pégase ».

L'ACBV assure le remorquage de tous les vélivoles visiteurs qui n'apportent pas leur propre avion remorqueur. Pour ce faire, les pilotes visiteurs doivent devenir membres du club contre paiement d'une cotisation adaptée et acquittement de la licence fédérale FFVV valable pour l'année en cours, comme partout en France.

Si vous battez un record FAI ou réalisez une épreuve comptant pour un insigne FAI et n'avez pas de commissaire avec vous, vous trouverez sur l'aérodrome deux commissaires de l'Aéroclub de France : Ernest Buisson, l'instructeur à plein temps et Serge Méraboff (ASW 20C "Juliet-Fox").

4. La Ferme de Villeroux et le terrain de camping

4.1 Comment nous en sommes arrivés là.

Nous avons déjà brièvement évoqué le rôle de la ferme de Villeroux dans l'histoire de l'aérodrome, jusqu'à ce que l'aéro-club intègre ses nouveaux locaux dans les années soixante. Nous allons revenir à cette période, mais auparavant, comme toujours en France, un peu d'histoire :

Nous avons jusqu'à présent réussi à remonter le temps et les archives jusqu'en l'an 1670, donc sous le règne de Louis XIV, où la ferme est citée dans un acte notarié sous la dénomination de « Métairie du petit Villeroux ». Au début du XIX^e siècle, la ferme était la propriété du Marquis de la Saussaye, membre de l'Institut de France et Président du Conseil Général du Loir et Cher. Elle a toujours été exploitée soit en métairie, soit en fermage. Nous ignorons de quelle époque datent les constructions. Le bâtiment principal, la grange et la bergerie figurent déjà sur le plan cadastral établi en 1812. Des photos et plans datant de 1922 montrent que la ferme était à cette époque complètement fermée sur une cour intérieure (le petit terrain de camping actuel) par des bâtiments accolés les uns aux autres et dont la grange et le bâtiment principal sont les seuls survivants. Derrière le bâtiment principal se trouvait un petit étang qui a été comblé, ce qui nous vaut malheureusement une inondation de la cave chaque hiver. La ferme de Villeroux était jusqu'à son expropriation en 1939 une des plus belles des alentours : environ 130 hectares, 11 chevaux, quelques 30 vaches et 270 moutons. Elle était exploitée en fermage par la famille Hardillier.

La Grande Salle, qui vient d'être rénovée était alors une écurie. Elle fut transformée en deux pièces habitables, comme en témoignent les deux cheminées, puis remise en une seule unité, telle que nous la connaissons actuellement. La bergerie, qui se trouvait à l'arrière du petit camping a été détruite en 1988 par suite des risques d'écroulement.

Pour l'anecdote : Lorsque vous décollez sur la piste 03, vous apercevez sur la droite le très beau château de Fréchines. Au XVIII^e siècle, il était la propriété du Vicomte de Lavoisier, le célèbre chimiste qui le premier réalisa l'analyse de l'air. La République naissante accorda malencontreusement plus d'importance à son titre de fermier général qu'à ses talents de chimiste et le fit monter à l'échafaud sans grande forme de procès le matin du 8 Mai 1794.

Mais, revenons plutôt au présent :

Après le déménagement de l'aéro-club dans ses nouveaux locaux, pendant les années 60, la Ferme de Villeroux ne servit plus qu'à héberger des stages de jeunesse et des vélivoles de passage pendant les vacances. A cette époque déjà, la population était déjà très européenne : En été se rencontraient ici les allemands de Viersen, de Oldenbourg et d'Aix la Chapelle, des belges d'Anvers, ainsi que des hollandais et même des danois. Le club de Viersen fit plusieurs fois le voyage avec son treuil. Celui d'Oldenbourg amenait son avion remorqueur. Toute cette jeunesse habitait la ferme où régnait une ambiance joyeuse et parfois humide. Une cuisine existait, avec la grande table des repas du soir et des lits de camp étaient installés dans la Grande Salle. Dire que les sanitaires étaient primitifs relève de l'euphémisme...

Vers le milieu des années 70, tout devint plus calme. Le temps arriva où l'aéro-club commença à recruter ses membres non plus dans les environs immédiats, mais vers les villes de Tours et de Paris. Les nouveaux membres désiraient passer les week-ends sur place. La ferme fut donc tout naturellement l'endroit où tentes et caravanes furent installées. C'est en ce

temps que s'est formée la petite équipe qui encore aujourd'hui anime et entretient la Ferme de Villeroux.

Même en France, il est impossible d'utiliser éternellement de la sorte des locaux appartenant à l'Etat, sans que celui-ci tôt ou tard en prenne conscience ! Les autorités cherchèrent donc à clarifier le statut et de l'aérodrome et des ses occupants. A cette époque, la partie où se trouve la ferme de Villeroux était encore un terrain militaire. Interrogée sur ses intentions, l'Armée de l'Air renonça à son lopin de terre, ce qui permit d'incorporer la ferme dans le concept général de l'aérodrome, désormais géré par un syndicat mixte formé par les villes de Blois, de Vendôme, la Chambre de Commerce du Loir et Cher et le Conseil Général du département.

Interrogé par le syndicat mixte sur ses intentions au sujet de la Ferme de Villeroux, l'aéro-club répondit qu'il n'était pas intéressé à conserver et donc entretenir ces locaux, de sorte que les occupants furent incités à créer une association loi de 1901, afin qu'une personne morale de droit soit enregistrée comme locataire dans une convention appropriée. C'est ainsi qu'est née l'A.A.V.L.L., avec comme objet d'accueillir en été des vélivoles de tous les pays d'Europe sur le site.

Les autorités de tutelle, légitimement intéressées à mettre la région en valeur, souscrivirent à ce projet et en 1995 des travaux de préservation au toit, aux murs ainsi qu'à l'installation électrique et à l'adduction d'eau furent effectués. Simultanément, la construction de sanitaires modernes et propres fut rendue possible grâce à une subvention du Conseil Général du Loir et Cher, que nous remercions au passage. Cette heureuse initiative fut la base du développement de notre activité, car elle nous permet désormais d'accueillir nos hôtes dans des conditions de confort et d'hygiène d'un excellent niveau. L'avenir est donc assuré, sur des bases saines et avec un statut clarifié.

4.2 Conseils pratiques

Vous trouverez un plan du terrain de camping en annexe. Y sont indiquées les zones où peuvent être installées tentes et caravanes. Il n'existe pas d'emplacements préparés, à dessein : Chacun doit pouvoir occuper l'espace de son choix, avec pour uniques contraintes de ne pas gêner son voisin et de ne pas encombrer les chemins d'accès.

4.2.1. *L'alimentation électrique*

L'électricité sur le camping est distribuée à deux points. L'un se trouve à droite de la porte de la Grange avec six prises, l'autre à droite de la porte de l'atelier avec quatre prises. A partir de là, il est possible de démultiplier le nombre de connections. Chaque prise est munie d'un fusible de 10 A. Un différentiel central est également installé. Si tous les occupants du camping ont une consommation d'électricité normale, aucune surcharge de l'installation n'est à craindre.

Nous recommandons d'amener des rouleaux et rallonges de câble en quantité suffisante.

4.2.2. L'alimentation d'eau.

Le site est alimenté par le réseau de distribution de la ville, et non plus par un puit local comme auparavant. L'eau est d'excellente qualité et potable sans aucune restriction.

L'eau chaude est disponible uniquement dans les douches sur un évier à lessive dans l'antichambre des toilettes ainsi que sur les éviers installés dans le local de la machine à laver. Tous les lavabos ont un robinet d'eau froide : Réveil garanti !

A l'extérieur, l'eau est disponible en trois endroits :

- Au mur de la ferme, à un robinet
- A gauche de l'entrée du petit camping sur un évier extérieur
- Sur le camping par une adduction provisoire.

4.2.3. Les ordures ménagères

Les ordures ménagères sont collectées une fois par semaine (le mercredi). C'est peut-être suffisant pour un ménage. Pour nous en revanche, c'est réellement un problème ! C'est pourquoi il est vraiment important que les ordures soient déposées dans des sacs en plastique complètement fermés. Nous mettons à la disposition de nos hôtes des sacs spécialement réservés à cet usage. Les bouteilles et emballages en verre ne doivent pas être évacués par les poubelles en raison du tri sélectif. Les emballages en verre peuvent être déposés dans les containers qui se trouvent derrière l'hypermarché Cora.

Le lieu de collecte des ordures ménagères se trouve dans la ferme, à l'entrée de l'atelier. Là se trouve une remorque. Déposer les ordures dans celle-ci.

4.2.4. Le téléphone

Dans la ferme se trouve un téléphone dont le numéro est : 02 54 20 87 37. Cette ligne est restreinte aux appels régionaux, mais bien sûr peut être appelée de partout. Cependant, vous pouvez utiliser ce téléphone si vous disposez d'une carte FRANCE-TELECOM.

Si vous possédez un téléphone portable GSM, prenez-le avec vous. La desserte de la zone de l'aérodrome est excellente.

Sinon vous trouverez des cabines téléphoniques à l'aérodrome, à la Chapelle-Vendômoise et à Landes le Gaulois. Chaque cabine est pourvue d'un numéro, de sorte que vous pouvez aussi vous faire appeler, si votre correspondant connaît le numéro et l'heure à laquelle vous attendrez son appel.

4.2.5. La conduite des véhicules sur l'aérodrome.

L'aérodrome est une zone restreinte à la circulation automobile : Seuls les véhicules munis d'une autorisation spéciale peuvent pénétrer sur la zone réservée. D'ailleurs, ce n'est pas un cas isolé : Cette règle est valable sur tous les aérodromes français. Bien souvent, on y déroge pour des raisons pratiques; Cependant, les conséquences pénales et civiles d'un accident dans ces circonstances seraient tellement graves et incalculables que nous avons décidé de

demander pour nos hôtes des autorisations en bonne et dûe forme. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin bien avant votre arrivée d'un certain nombre d'informations sur votre véhicule.

La règle d'or reste : Ouvrir l'oeil à gauche, à droite et vers le haut, et surtout pas de vitesse aux alentours de la ferme, attention aux jeunes enfants !

4.2.6. L'assistance médicale

Le médecin et le pharmacien les plus proches sont à la Chapelle-Vendômoise.

4.2.7. La poste

Des bureaux de poste sont disponibles à la Chapelle-Vendômoise, derrière l'église et à Landes le Gaulois, sur la place de l'église, à côté de l'épicerie.

4.2.8. Distributeurs de billets, paiements.

Le distributeur de billets le plus proche se trouve au centre commercial « Cora », puis à Herbault, à côté de l'Hôtel de Ville, au Crédit Agricole. Il accepte les cartes Eurochèque et les cartes Visa avec numéro de code.

4.2.9. La prévision météo.

Météo-France publie chaque matin vers 10.00 (malheureusement un peu tard) une prévision régionale vol à voile sur le minitel. L'aéro-club imprime ce bulletin chaque matin et l'appose au panneau d'affichage. Le bulletin est en deux parties : Au nord et au sud de la Loire.

Au mois d'Août, ce bulletin est également imprimé à la ferme de Villeroix, avec en plus la photo Météosat de 08.00 le matin en couleur, grâce à un ordinateur portable et à un accès Internet. Bulletin et photo sont affichés dès que possible.

Bernard Faÿ (Papa Alpha)
Juin 2000

Annexe 1

Comment parvenir à Blois ?

1. Depuis la Rhénanie-Westphalie et l'Allemagne du nord

Le plus facile est l'autoroute par Aix La Chapelle, la Belgique, Liège, Namur, Charleroi et ensuite la France par l'autoroute A 1 en direction de Paris, jusqu'à la Porte de la Chapelle. Malheureusement, il est impossible d'éviter le boulevard périphérique, ce qui peut se révéler inoubliable avec une remorque de planeur.

La traversée de Paris intra muros avec le même équipage est également un morceau choisi de conduite automobile et de navigation : Demandez aux quelques uns qui ont raté l'embranchement du périphérique à la Porte de la Chapelle et se sont retrouvés au pieds de la Butte Montmartre !

Donc à la Porte de la Chapelle, suivre la direction « Périphérique Est ». Vous contournez alors Paris par l'est, jusqu'à vous retrouver au sud de la ville où vous quitterez le boulevard périphérique à la Porte d'Italie en direction de l'autoroute A6, Lyon, Aéroport d'Orly. Peu de temps après vous trouverez le fléchage vers l'autoroute A 10, Bordeaux, Orléans. C'est la direction à suivre !

L'autoroute A 10 commence à Palaiseau. De là, tout droit jusqu'au péage de Saint Arnoult.

Attention, juste après le péage, l'autoroute se sépare en deux : A gauche vers Orléans et Bordeaux, à droite vers le Mans et Nantes. Suivre la direction Orléans, toujours sur l'A10. Ensuite, passage à Orléans et sortie à Blois (Sortie N° 17).

Après le péage de Blois vous trouverez deux sens giratoires, le premier à traverser tout droit pour tourner à droite au second en direction de Chartres/Le Mans/Vendôme. Continuer ensuite tout droit sur la rocade, longer l'autoroute A10 que vous avez quitté un peu plus tôt jusqu'au dernier rond-point. Là prendre à droite en direction de Vendôme et sortir de la ville. On passe sous l'autoroute et laisse à droite l'hypermarché Cora. Là il y a encore un rond-point. Continuer tout droit.

Traversée des villages de Fossé, Beauregard, puis après 6 ou 7 km, la Chapelle Vendômoise. Traverser ce village et 100 m après la sortie, tourner à gauche en direction de Landes le Gaulois et Herbault.

Au bout d'un km se trouve sur votre droite un petit bois. Derrière celui-ci se trouve la piste de kart et l'embranchement vers la Ferme de Villeroux. Tourner donc à droite et tout droit pour les 500 derniers mètres du voyage.

Attention, la Ferme de Villeroux est faussement nommée sur les panneaux « Ferme du Breuil ».

2. Depuis le Hesse, le Bad-Württemberg ou la Bavière

Passage de la frontière à Saarbrück sur l'autoroute ou à Iffezheim/Rastatt sur le Rhin vers l'Alsace.

De là, suivre l'autoroute A 4 vers Paris.

Pour contourner Paris, vous avez quatre possibilités :

- La plus lointaine : Quitter l'A4 peu après Chalons sur Marne et prendre l'autoroute en direction de Troyes et Sens. L'autoroute s'arrête à Courtenay, à l'ouest de Sens. De là suivre la RN 60 en direction de Montargis et Orléans. La route est belle, si on fait abstraction des camions et caravanes. A Orléans prendre l'autoroute A 10 jusqu'à Blois. A mon avis, c'est l'itinéraire le plus agréable et le moins cher, si ce n'est pas le plus court. A recommander lorsque les risques d'engorgement de la région parisienne sont élevés.
- A environ 30 km de Paris, prendre la N 104 en direction du sud (Attention, ne pas confondre avec l'A 104 en direction du nord) et y rester jusqu'à rejoindre l'autoroute A 10 à Palaiseau.
- Environ 10 km avant Paris, prendre l'A86 en direction du sud. Itinéraire court, mais compliqué. A un certain moment on est obligé de prendre l'A6 et de remonter vers Paris de sorte qu'on a un court instant l'impression de faire demi-tour ! On arrive également à Palaiseau où l'on rejoint l'A10.
- Aller jusqu'à Paris et prendre le boulevard périphérique à la Porte de Bercy. Suivre Périphérique Sud jusqu'à la Porte d'Italie (Attention la distance est assez courte). De là, procéder comme vos collègues d'Allemagne du nord. C'est l'itinéraire le plus rapide et le plus court. A recommander si l'on est sûr d'arriver à Paris en dehors des heures de pointe (le dimanche matin ou la nuit par exemple).

Une fois Paris dépassé, l'itinéraire est le même que pour ceux venant d'Allemagne du nord.

3. Quelques conseils

Limitations de vitesse :

Autoroute : 130

Route : 90

Route à 4 voies avec terre-plein central : 110

En ville : 50

Boulevard Périphérique à Paris : 80 : Attention les véhicules entrant sur le périphérique ont la priorité sur la première file !

Beaucoup moins connu, mais tout aussi traître : Par temps de pluie :

Autoroute : 110

Route : 80

Les limites de vitesse sont valables avec ou sans remorque. Attention, nombreux contrôles radar.

Alcoolémie maximale : 0,5 mg/l

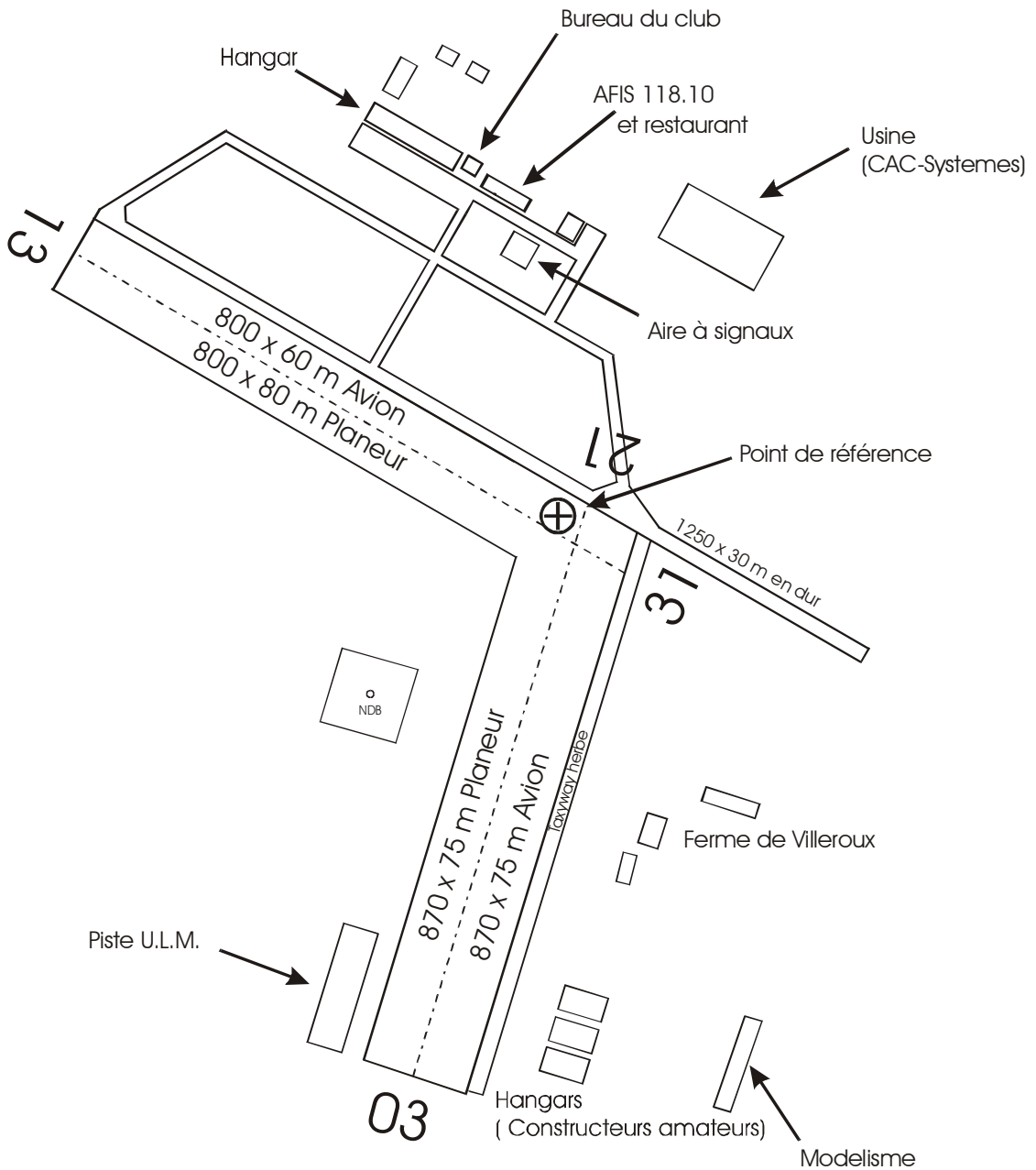
La police est souvent aux péages d'autoroute et contrôle les ceintures de sécurité.

Lors des dépassements de vitesse, les étrangers doivent payer 900 FF de caution immédiatement. N'ayant jamais tenté l'expérience, je ne puis dire si les eurochèques ou les cartes de crédit sont acceptées ! Sinon on procède sur le champ à la saisie du véhicule et de son contenu.

Annexe 2 : Plan de l'aérodrome

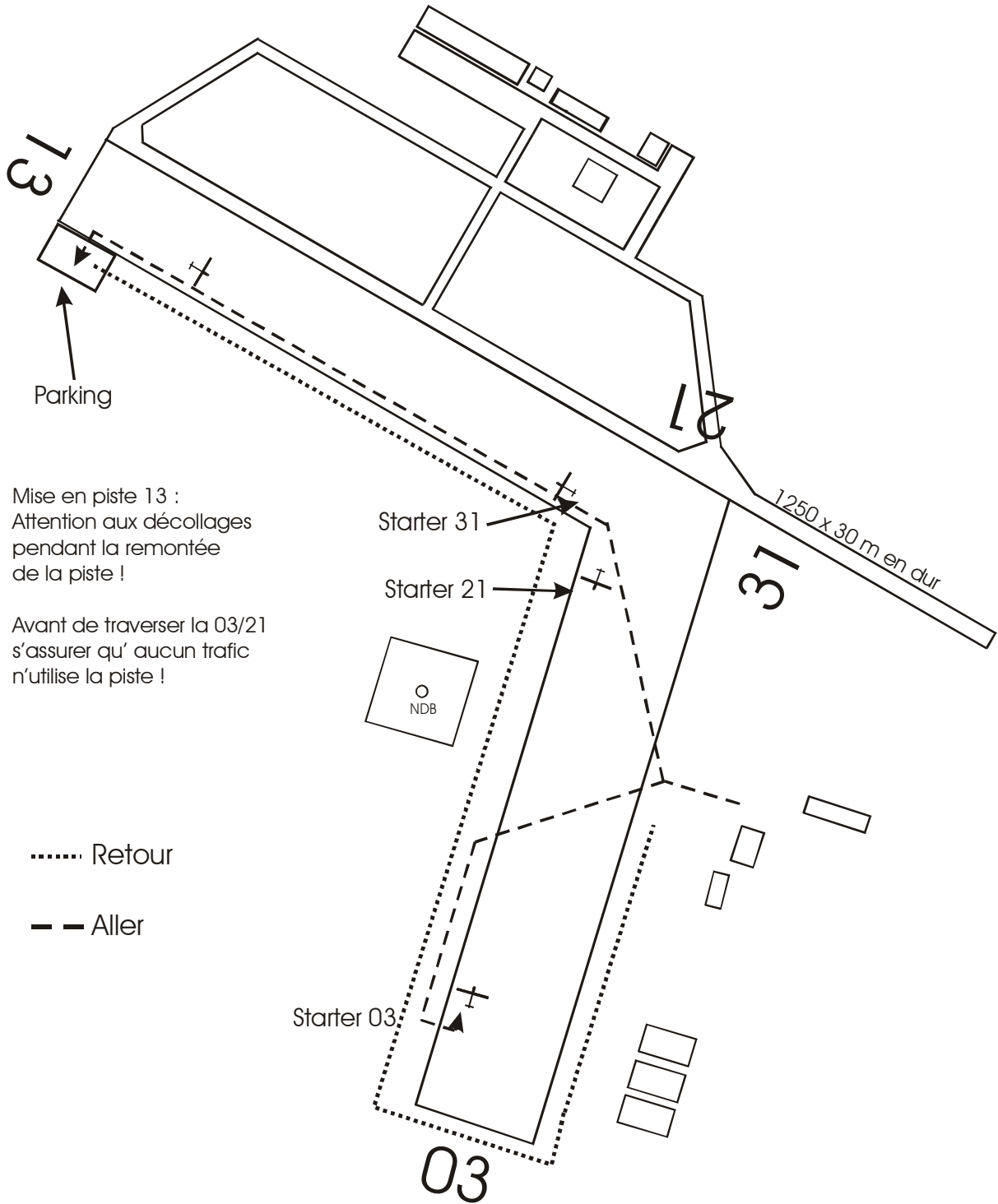


Blois Le Breuil (LFOQ)
397 pieds, 122 Metres
Latitude 47° 40' 44" Nord
Longitude 001° 12' 38" Ost
3° de déclinaison ouest



Annexe 3

La mise en piste



Mise en piste 13 :
Attention aux décollages
pendant la remontée
de la piste !

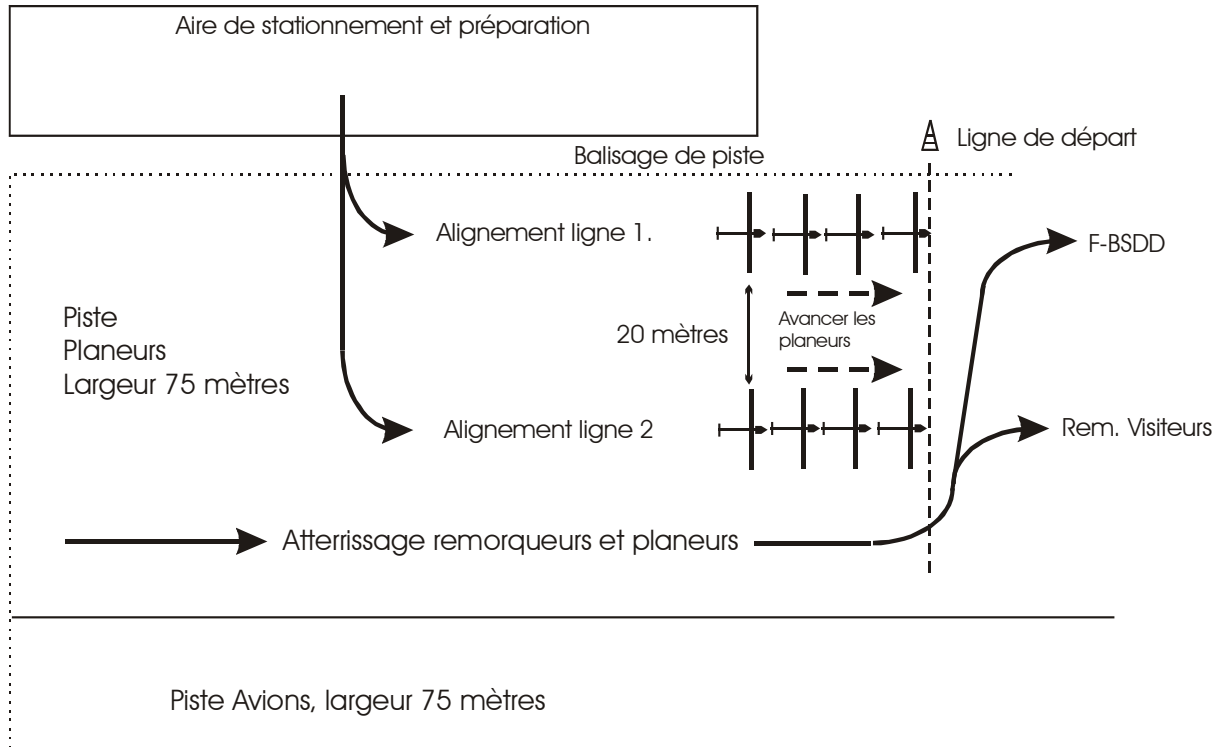
Avant de traverser la 03/21
s'assurer qu' aucun trafic
n'utilise la piste !

..... Retour

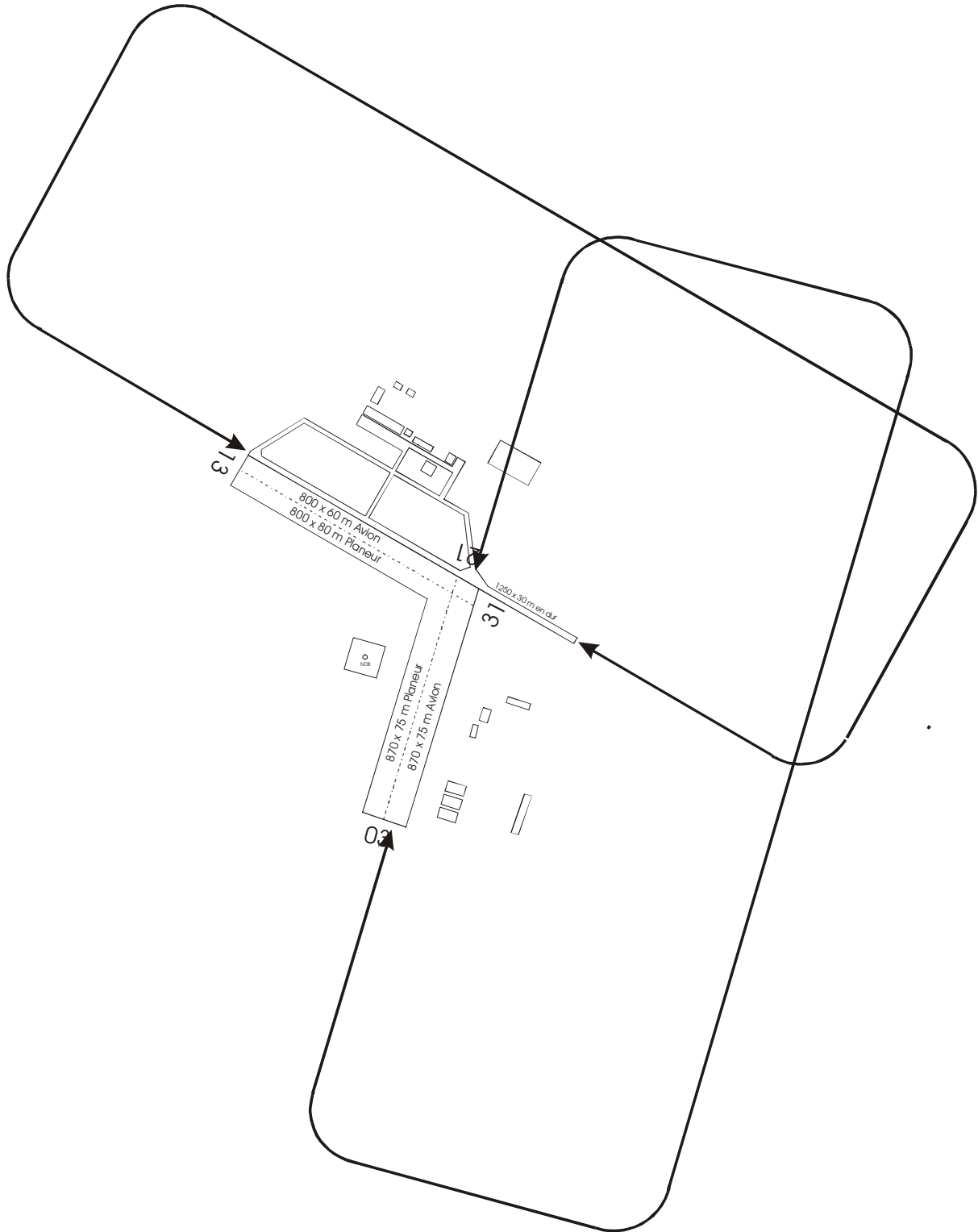
- - - Aller

Annexe 4

Starter Planeurs

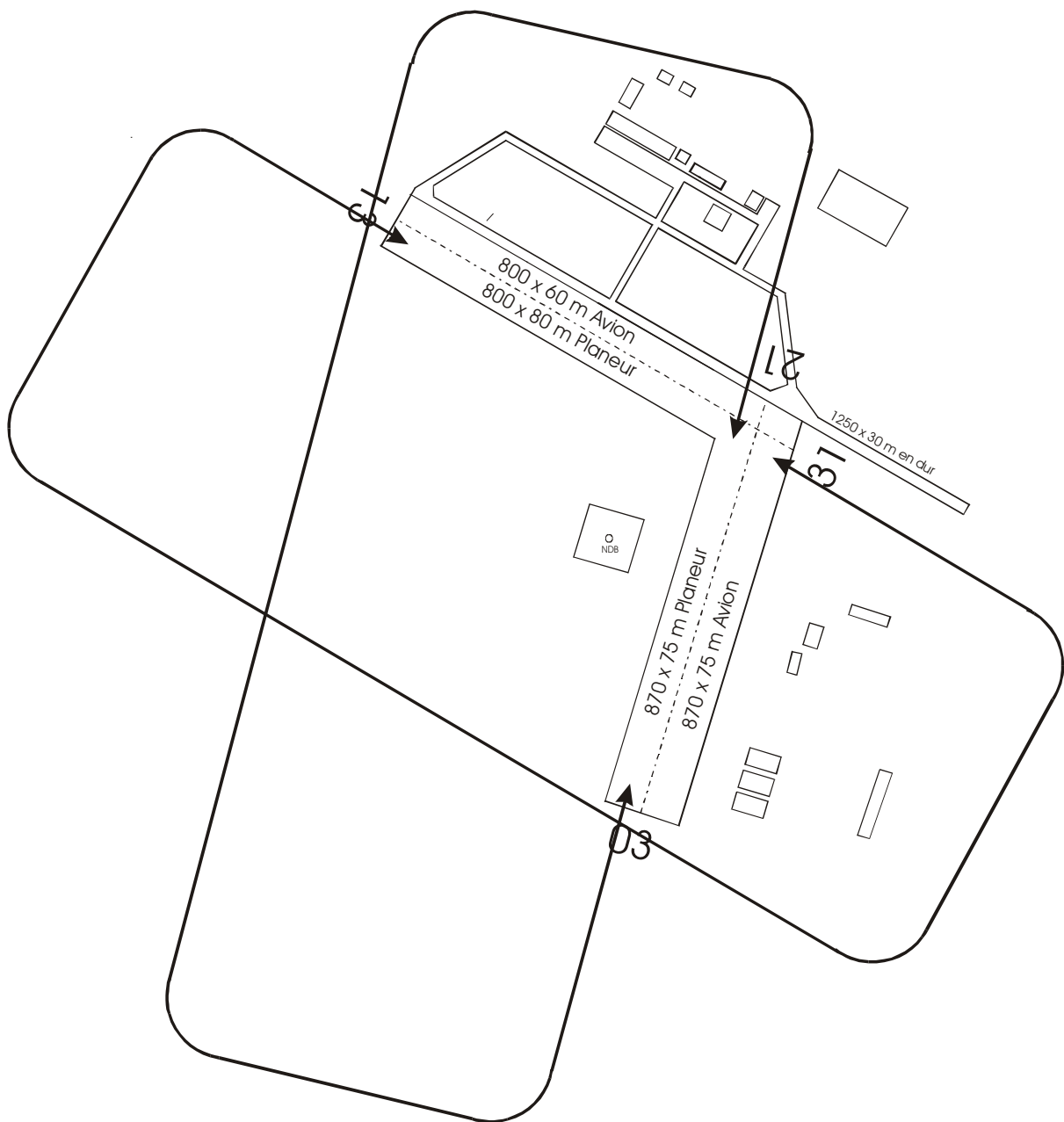


Annexe 5 Tours de piste avion



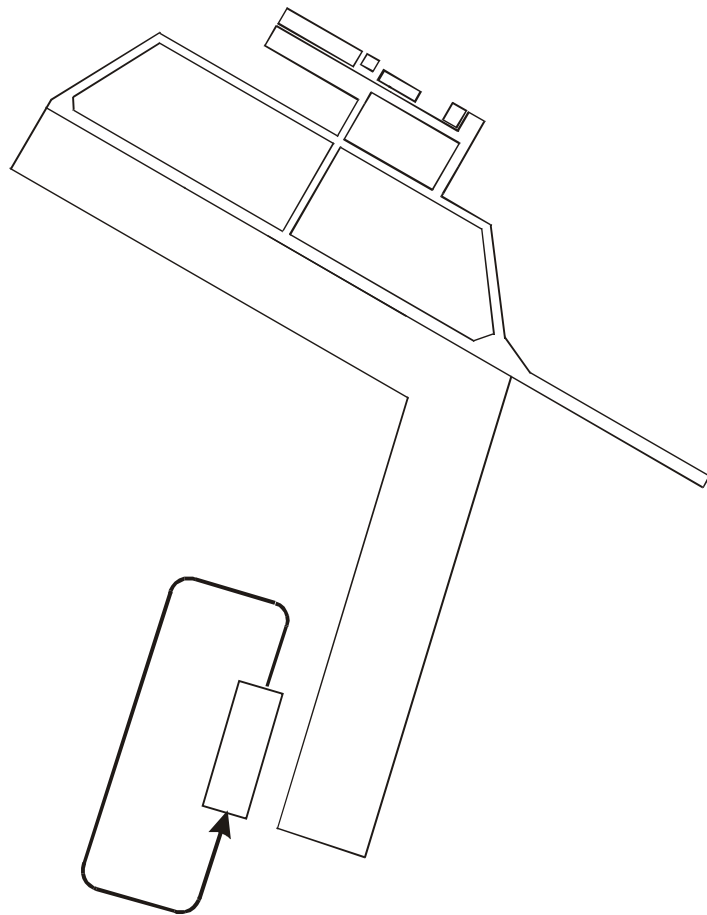
Altitude 1.000 pieds sol
Contact : 118.45

Annexe 6 Tours de piste planeur



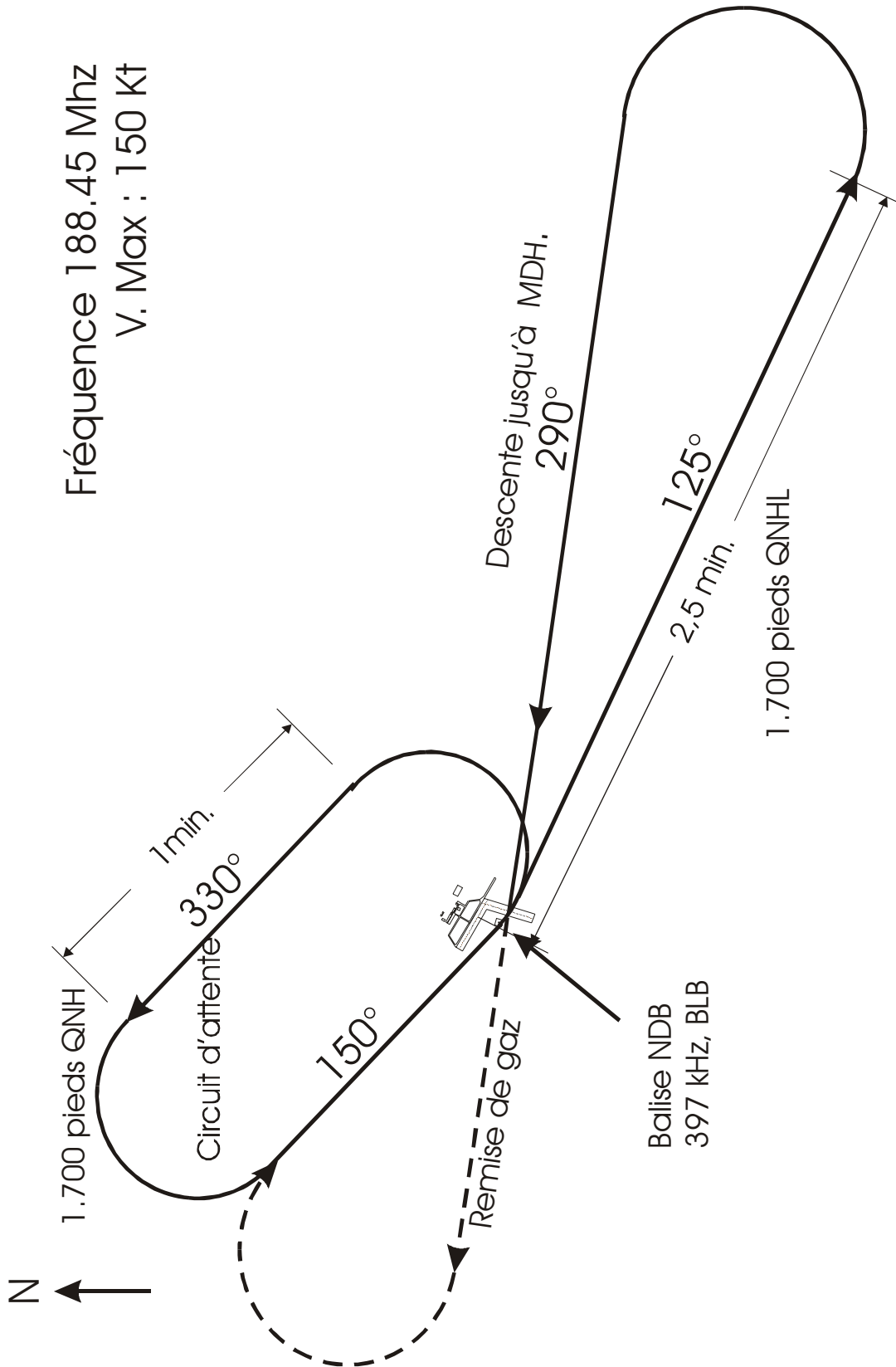
Début de vent arriere : 250 m sol
Pas de passages !
Contact : 118.45

Annexe 7 Tour de piste U.L.M.



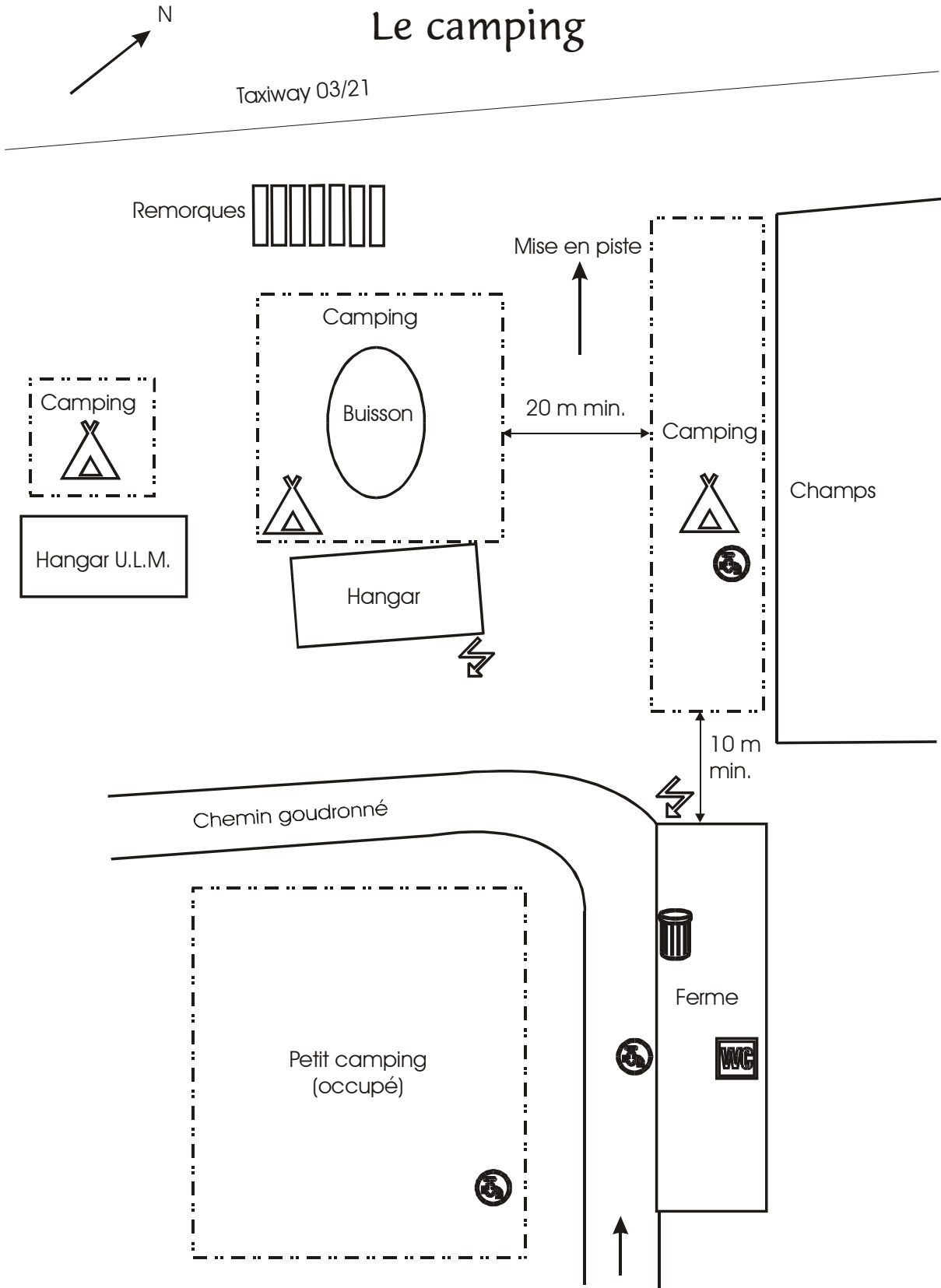
Altitude : environ 100 m
Pas de contact radio

Annexe 8 L'approche I.F.R.



Annexe 9

Le camping



Annexe 10

Catalogue de points de virage

Nom	Latitude	Longitude	Élévation (m)
Ablis Pont N 10/A11	48:31:27 Nord	001:49:58 Est	0100
Amboise Dierre Aéro	47:20:29 Nord	000:56:33 Est	0055
Amboise Chateau	47:24:49 Nord	000:59:16 Est	0100
Ancenis Aéro	47:24:03 Nord	001:11:12 Ouest	0029
Ancenis Pont	47:21:42 Nord	001:10:33 Ouest	0010
Angers Avrillé Aéro,	47:24:03 Nord	000:30:19 Ouest	0020
Angerville Gare	48:18:39 Nord	002:00:07 Est	0130
Argent s/ Sauldre	47:33:43 Nord	002:26:27 Est	0175
Artenay Péage A10	48:05:02 Nord	001:51:29 Est	0121
Aubigny s/ Nère, Aéro	47:28:50 Nord	002:23:39 Ouest	0192
Autrèche ULM (Privé)	47:32:14 Nord	001:00:59 Est	0100
Azay le Rideau Chateau	47:15:30 Nord	000:28:01 Est	0101
Bailleau Aéro	48:30:57 Nord	001:38:24 Est	0155
Baugé, Gare	47:31:51 Nord	000:06:19 Ouest	0056
Beaugency Pont	47:46:20 Nord	001:38:00 Est	0080
Beaune la Rolande Silo	48:04:23 Nord	002:25:29 Est	0102
Bellegarde Chateau	47:59:12 Nord	002:26:30 Est	0118
Blois Le Breuil Aéro	47:40:44 Nord	001:12:38 Est	0122
Bonneval Gare	48:11:11 Nord	001:23:09 Est	0145
Bourges Aéro	47:03:48 Nord	002:22:13 Est	0161
Briare Aéro	47:36:40 Nord	002:46:59 Est	0170
Brou	48:13:01 Nord	001:09:43 Est	0165
Buno-Bonneveaux Aéro	48:21:04 Nord	002:25:32 Est	0128
Buzancais Pont	46:53:15 Nord	001:25:12 Est	0140
Chambord Chateau	47:36:57 Nord	001:31:03 Est	0085
Chanteloup Pagode	47:23:27 Nord	000:58:16 Est	0115
Chartres Aéro	48:27:32 Nord	001:31:26 Est	0150
Chateau du Loir	47:41:01 Nord	000:25:03 Est	0050
Chateau la Vallière	47:33:05 Nord	000:19:18 Est	0096
Chateaudun Aéro	48:03:32 Nord	001:22:49 Est	0140
Chateaufort s/ Cher	46:52:16 Nord	002:22:37 Est	0000
Chateauroux Déols Aéro	46:51:42 Nord	001:43:21 Est	0160
Chateauroux Villers Aéro	46:50:30 Nord	001:37:16 Est	0164
Chatellerault Aéro	46:46:53 Nord	000:33:07 Est	0063
Chaumont Chateau	47:28:45 Nord	001:11:02 Est	0065
Chenonceaux Chateau	47:19:28 Nord	001:04:16 Est	0060
Cheverny Chateau	47:30:03 Nord	001:27:31 Est	0090
Chinon Pont D 749	47:09:52 Nord	000:14:20 Est	0037
Cormery Gare	47:15:47 Nord	000:50:03 Est	0060
Cosnes Aéro	47:21:37 Nord	002:55:21 Est	0185
Courtenay Gare	48:02:14 Nord	003:03:27 Est	0155
Culan Pont SNCF	46:33:00 Nord	002:16:00 Est	0230
Descartes Gare	46:58:28 Nord	000:41:45 Est	0051
Dhuizon église	47:35:21 Nord	001:39:31 Est	0105

Nom	Latitude	Longitude	Élévation (m)
Dreux Aéro	48:42:24 Nord	001:21:46 Est	0000
Epuisay	47:54:00 Nord	000:56:00 Est	0165
Fougères Aéro (Privé)	47:27:28 Nord	001:22:41 Est	0100
Freteval Gare	47:53:30 Nord	001:12:47 Est	0095
Grand Pressigny Chateau	46:55:22 Nord	000:48:11 Est	0061
Gien Pont	47:41:00 Nord	002:38:00 Est	0125
Illiers Combray Gare	48:18:15 Nord	001:14:48 Est	0175
Issoudun le Fay Aéro	46:53:00 Nord	002:02:00 Est	0155
Jargeau Pont Loire	47:52:08 Nord	002:07:32 Est	0110
La Ferté St Aubin Gare	47:43:13 Nord	001:55:57 Est	0110
La Flèche Aéro	47:41:27 Nord	000:00:28 Ouest	0035
Le Blanc Pont	46:37:47 Nord	001:03:50 Est	0081
Le Louroux Aéro	47:09:00 Nord	000:42:46 Est	0140
Le Lude Gare	47:38:28 Nord	000:09:22 Est	0048
Le Mans Arnage Aéro	47:56:58 Nord	000:12:11 Est	0059
Le Rabot Aéro	47:39:24 Nord	001:59:21 Est	0126
Ligny le Ribault (Privé)	47:42:15 Nord	001:46:30 Est	0091
Ligueil église	47:02:39 Nord	000:49:11 Est	0070
Loches Chateau	47:08:00 Nord	001:41:50 Est	0070
Loudun Aéro	47:02:07 Nord	000:05:58 Est	0100
Loury	48:07:17 Nord	002:05:18 Est	0130
Lussac les Chateaux	46:24:13 Nord	000:42:10 Est	0090
Marchenoir église	47:49:22 Nord	001:23:49 Est	0150
Mer Gare	47:42:24 Nord	001:30:30 Est	0090
Meung s/ Loire Pont	47:49:22 Nord	001:42:06 Est	0100
Moisy Croisement	47:54:12 Nord	001:18:36 Est	0120
Montargis Aéro	47:57:38 Nord	002:41:09 Est	0101
Montmorillon Gare	46:25:15 Nord	000:52:32 Est	0156
Montoire Gare	47:45:24 Nord	000:52:13 Est	0070
Montrichard Aéro (Privé)	47:20:00 Nord	001:12:00 Est	0070
Muides Pont	47:40:27 Nord	001:31:39 Est	0080
Neung s/ Beuvron Privé	47:32:10 Nord	001:45:30 Est	0095
Neuville Bois Gare	48:04:04 Nord	002:03:36 Est	0125
Neuvy s/ Barangeon	47:18:52 Nord	002:15:20 Est	0150
Nouans le Fuzelier	47:32:03 Nord	002:02:12 Est	0115
Nouans les Fontaine	47:08:08 Nord	001:17:57 Est	0115
Orbigny Aéro (Privé)	47:12:00 Nord	001:16:00 Est	0150
Orléans Péage A 71	47:50:30 Nord	001:52:00 Est	0105
Orléans St Denis Aéro	47:53:55 Nord	002:09:55 Est	0113
Orléans la Source	47:50:00 Nord	001:55:00 Est	0110
Parthenay Gare	46:38:51 Nord	000:14:13 Ouest	0170
Pithiviers Aéro	48:09:26 Nord	002:11:33 Est	0117
Poitiers Biard Aéro	46:35:18 Nord	000:18:29 Est	0128
Port de Piles Pont	47:00:22 Nord	000:36:00 Est	0044
Romorantin Aéro	47:19:15 Nord	001:41:20 Est	0088
Saint Calais	47:55:17 Nord	000:44:48 Est	0105
Salbris Gare	47:25:25 Nord	002:02:54 Est	0110
Saumur Aéro	47:15:33 Nord	000:06:46 Ouest	0082
Sens Gare	48:12:30 Nord	003:17:19 Est	0070

Nom	Latitude	Longitude	Elevation (m)
Souesmes Aéro (Privé)	47:27:30 Nord	002:10:47 Est	0120
Ste Maure Touraine	47:06:13 Nord	000:33:24 Est	0080
Sully Pont	47:46:12 Nord	002:22:24 Est	0110
Thivars sortie A11	48:21:46 Nord	001:26:48 Est	0120
Thouars Aéro	46:57:42 Nord	000:09:26 Ouest	0104
Tours Sorigny Aéro	47:16:03 Nord	000:42:04 Est	0091
Toury N20 / D927	48:11:18 Nord	001:55:40 Est	0132
Valencay Chateau	47:09:29 Nord	001:33:48 Est	0145
Vatan église	47:04:29 Nord	001:48:37 Est	0140
Vernou en Sologne Privé	47:36:10 Nord	001:45:10 Est	0100
Vierzon Aéro	47:11:41 Nord	002:04:00 Est	0131
Villefranche s/ Cher	47:17:46 Nord	001:46:12 Est	0100
Voves Gare	48:16:27 Nord	001:37:20 Est	0145

Toutes les coordonnées sans garantie

Les aérodromes sont en caractères gras

Annexe 11

Fréquences utiles

Blois le Breuil AFIS (2)	118.45
Vol à Voile	129.975
Chateaudun Approche (2)	120.25
Orléans-Bricy Approche (2)	122.7
Tours Saint Symphorien Approche (2)	121.0
Chateauroux Approche (2)	125.875
Poitiers Approche (2)	130.9 ou 124.4
Romorantin Militaire (2)	122.1
Avord Approche (2)	119.7
Brétigny Approche (2)	125.575
Orléans Saint Denis de l'Hôtel (2)	122.4
Romorantin civil (1)	119.07
Amboise Dierre (1)	118.775
Chartres Champhol (1)	119.2
Bailleau (1)	122.05
Vierzon (1)	125.25
Chatellerault (1)	120.05
Bourges (1)	119.6
Tours Sorigny	123,5

(1) en français seulement

(2) en français et anglais

Annexe 12

Documentation aéronautique

1. La carte OACI au 1/500.000°

4 feuilles existent pour la France :

Nord-Ouest (Ref. 941)

Nord-Est (Ref. 942)

Sud-Ouest (Ref. 943)

Sud-Est (Ref. 944)

La nouvelle édition, valable pour l'année en cours paraît toujours fin Mars. Comme Blois est situé à peu près au centre de la France, il est possible que vous ayez besoin des quatre feuilles, en fonction de vos ambitions en matière de vols de distance. Dans la plupart des cas, la feuille Nord-Est 942 s'avère suffisante.

2. La carte au 1/1.000.000° "Radionavigation et vol à vue"

Il s'agit d'une carte traitant en majeure partie du trafic aérien, de ses aides et de son contrôle. Vous y trouverez une foule d'informations indispensables en vol de distance, relatives aux zones interdites et réglementées, à leurs horaires d'activité, à leurs conditions de pénétration, aux organes de contrôle à contacter, aux fréquences etc...

Cette carte est surtout utile lors de la préparation du vol. Elle est affichée dans la Grande Salle de la Ferme de Villeroux.

3. Les cartes d'approche à vue ou cartes VAC

Ce sont les cartes d'approches relatives à chaque aéroports, équivalent des cartes AIP en Allemagne.

4. La carte Michelin au 1/200.000°

N'a évidemment rien à voir avec la circulation aérienne, mais sert à l'orientation ou à l'arrivée sans GPS. Elle est indispensable en cas d'atterrissage aux vaches pour le dépannage.

La feuille 64 ou la feuille régionale 238 sont à recommander.

Lors du contrôle des papiers par la gendarmerie après un atterrissage en campagne, il n'est pas à exclure que le fonctionnaire demande à contrôler la présence dans le planeur de la carte OACI valable pour l'année en cours.

Les cartes sont disponibles à l'achat au bureau de l'A.C:B.V. ou à la boutique de l'Institut Géographique National à Blois. La carte au 1/1.000.000° peut aussi être consultée au service AFIS, ainsi que les NOTAM's en vigueur.