



Volatiles #16-04

Le compte rendu

Le 10 Avril 2016

« Pontarlier »

Wild Wild East

Prononcer "Ouild ouaïld ist"

Préparation versus réalisation

Manifestement nos amis Volatiles ont pris l'habitude des préparations sous Mach7 et leur intégration dans nos divers GPS portables, tactiles, en tablette ou en I-pad.

Dans l'affiche comme dans la note #1 il y avait de nombreuses incitations à rechercher un trajet optimal pour survoler les curiosités et les points d'intérêt locaux. Le tout complété par des indications d'Oliver Laurent de l'aéroclub de Pontarlier, à nous recommandé par Patrick Tornare qui connaît bien la région et les pilotes locaux.

Aurais-je décelé une certaine nonchalance pour ne pas dire paresse chez mes volatiles préférés ? Pas de questions pas de propositions dans les boites mail. Pas d'appel pour savoir par où on commence. J'envoie une première suggestion Mach 7 et à part quelques remarques techniques, pas de commentaires sur le trajet ni les étapes éventuelles proposées. Partant du principe que l'absence de réaction équivaut à un consentement je reconstitue branches et équipages en conséquence.

Compte tenu des compétences des uns et des autres, des intentions de vol et des masses respectives des pilotes (« suivés » ou non) la composition des équipages relève d'une logique difficile à expliquer mais implacable. De là découle aussi la répartition selon les branches en essayant de ne pas séparer les couples (sauf demande expresse du dit couple !). Entre temps il faut gérer au quotidien, les inscriptions et annulations, plus les changements de machine et ajuster les instructions de réservation. Heureusement Gwladys et les instructeurs salariés nous apportent une aide compréhensive.

La nuit ne fut pas

Au départ un équipage (De Sousa, Renard & Renard et Viso) devait partir pour jouer enfin les Hiboux. Pierre avait préparé le trajet nocturne, les étapes et surtout le point d'arrivée avec taxi vespéral et chambres à coucher pas chères. Las, quelques nuages, quelques pluies obèrent l'aventure et nous décidons d'annuler dès le matin du samedi.

Donc ce qui avait été fait étant destiné à être défait, nous revenons aux équipages standards de jour. Les prévisions sont mitigées et un SMS envoyé aux pilotes donne rendez-vous à partir de 10 :00 à l'Agile. Le même jour l'aéroclub Sadi-Leconte part aussi pour Pontarlier avec 7 avions. Ils doivent faire un circuit assez long te nous leur avons proposé de leur laisser la priorité à la pompe de Pontarlier.

Après la brume le soleil

Dimanche la MTO est excellente à 07 :00 mais elle se dégrade et à 10 :00, la visibilité est inférieure à 5km, le plafond à 800 pieds et le vent quasiment nul. Première solution : on abandonne ; deuxième solution on attend ; donc nous attendons !

Et là je m'aperçois que mes petits camarades ont très légèrement préparé les navigations détaillées. Tous s'affairent à leur carte ou à leur tablette. Certains ont même inventé des trajets imprévus avec des étapes originales certes mais qui nous obligent à tout re-chambouler. D'autant plus que la qualification G1000 de Jacques ne lui donne pas la qualification pour le FI sur lequel il était prévu (et contrairement à ce que je croyais). *Bis repetita placent* on réfléchit et on s'adapte. Jacques fera l'aller dans un G1000, puis sera passager du DR400 alors que les passagers du DR400 passeront dans le FI (2 pilotes) et que les passagers du FI passeront dans le G1000 pour le piloter. Vous n'avez pas tout suivi ? Ce n'est pas grave, ça a marché, tout le monde a piloté la machine de ses rêves. C'est ça concrètement les Volatiles.

Aller à l'Est pour finir dans le Ouid Ouaid Ouest¹

Le plafond se lève, la visibilité passe péniblement les 5 km mais cartes, satellites et METARs nous indique qu'à l'Est c'est mieux. Nous décidons de préparer les machines et de partir vers 11 :30. Alexandre nous met en garde et nous rappelle que revenir se poser si ce n'est pas bon devant est une solution impérative.

Le message est passé aux pilotes et nous voilà partis. Quelques nautiques et avant Fontenay-Trésigny ou Coulommiers, l'amélioration se confirme. Nous continuons et passant avec Seine info nous passons en niveau de vol au fur et à mesure de l'élévation de la classe A de la TMA de Paris, pour voler on-top. On se sent tout de suite plus important quand on vole plus haut. En niveau de vol là on est vraiment un



pilote sérieux !!!

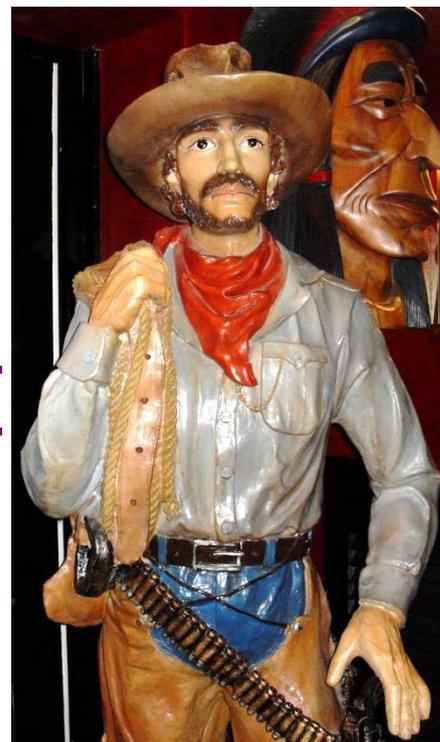
Le plancher monte aussi au fur et à mesure que le Jura se rapproche. Le ciel se dégage complètement et nous pouvons redescendre pour les survols des points d'intérêt. Les avions se suivent sur les fréquences d'information. La saline royale d'Arc-lès-Senan nous ouvre la scène jurassique.

L'accueil par Laurent Ferreux de l'Aéroclub de Pontarlier est chaleureux, les collègues de Sadi-Lecoite sont partis de bonne heure avant la perturbation matinale et sont déjà dans leur deuxième Branche vers le Mont-Blanc et la Suisse. Nous avitillons à la queue leu-leu, alignons les avions sur le parking, faisons l'indispensable photo de famille et envisageons à 14 :30 de nous sustenter.



¹ Lire Wild Wild West !

Évidemment vu l'heure d'arrivée (14 :00), les restaurants bourgeois de Pontarlier ont déjà renvoyé cuisiniers et serveurs à leurs pénates. Il ne reste que les grandes chaînes de restaurants ouverts toute la journée. Le GO avait prévu le coup et identifié il y a longtemps déjà la présence du Buffalo Grill à portée de jambes. Un appel de Pierre Aubry au restaurant pour prévenir de notre arrivée tardive (pratiquement 15 :00) dans quelques minutes et nous arrivons dans le décor « ouest lointain ». Nous sommes attendus, tout est prêt et nous voici d'attaque pour affronter entrecôtes, andouillettes et autres pavés, bleus, saignants ou trop cuits....



Et la culture dans tout ça ?

Retour à pied à l'aérodrome et tentative pour sortir une Météo papier avant de partir, Las l'aéroclub n'avait plus de papier ni de brouillon. Quelques précieuses minutes sont passées, en vain, à la recherche d'une ramette.

Ceux qui avaient déchiffré les codes de l'affiche ou qui avaient chargé le fichier .gpx ont pu survoler toutes les richesses culturelles de la région (cf photographies en fin de texte). Les forts, Courbet, les tremplins de saut, la saucisse.... Nous avons même pu couper un petit (bout de) Suisse en faisant une directe de Mont d'Or à Morteau. Surtout ne pas hésiter à communiquer car c'est avec la bénédiction du SIV français que nous avons fait cette modeste escapade.

Contrairement à ce que nous avons initialement prévu, chacun a fait son stop dans un aérodrome différent : Semur, Gray ou même une directe. Qu'importe dans le fond mais attention à vérifier lors des sorties que des changements d'équipage ou des échanges de passagers n'ont pas été planifiés afin d'assurer la juste répartition des branches et la répartition adéquate du poids de la viande dans les aéronefs.

Retour tardif mais presque dans les temps

De départ tardif (MTO) en déjeuner tardif (Cool attitude), l'un des avions (celui de l'auteur qui était au commandes) se laisse aller et malgré un direct Gray-Lognes arrive quelques minutes avant le coucher du soleil. Un peu de marge a été grignotée sans risque, bien sûr et sans dommage évidemment. Il restait encore 40 bonnes minutes avant la nuit aéronautique.

Conclusion

Comme d'habitude, la MTO reste reine de nos voyages. Concertation, discussion, évaluation est le point de départ de toute sortie de volatile. Notre patience a été récompensée et nous avons pu faire notre vol en toute sérénité. Cependant au lieu des délices locaux nous avons dégusté une cuisine plus habituelle que traditionnelle. A Pontarlier, le dimanche midi les restaurants cessent le service de bonne heure.

Quant au retour contrairement à ce que nous avons initialement prévu, chacun a fait son stop dans un aérodrome différent : Semur, Gray ou même une directe. Qu'importe dans le fond mais attention à vérifier lors des sorties que des changements d'équipage ou des échanges de passagers n'ont pas été planifiés afin d'assurer la juste répartition des branches et la répartition adéquate du poids de la viande dans les aéronefs.

Je (l'auteur) constate une tendance en augmentation des arrivées ou des retraits tardifs. Ça complique un peu la gestion des compétences des masses et des réservations. Je suis aussi obligé de multiplier les messages avec les mises à jour. **Pour que l'esprit collectif de la sortie soit possible et que nous puissions être les plus nombreux possibles en vol il est absolument nécessaire que les équipages modèles et les branches proposées soient respectés.**



Nous avons failli être 13 à table...



Quatre livrées de l'Agile sur le tarmac



Ca y est, c'est top, on passe on-top...



La Suisse derrière et le Mont Blanc au fond



Ormans



L'enterrement à Ormans de Gustave Courbet

Coin Culture

La toile de Courbet obéit à une construction géométrique

- Tout d'abord, si l'on suit les lignes formées par les falaises en arrière-plan et les pieds de la foule au premier plan (**en bleu**), on voit que le ciel, et même les « cieux », empreints de spiritualité grâce au Christ (près duquel demeure l'esprit du mort selon la religion chrétienne), s'opposent à la terre et à la fosse où le corps physique va être enterré.
- Ensuite, le cercueil est incliné selon la diagonale du rectangle formé par la ligne d'horizon et le bord inférieur de la toile (**en jaune**). Le cercueil est penché avec la même inclinaison que la branche horizontale du crucifix et si l'on prolonge la diagonale, on découvre qu'il « plonge » vers le fossoyeur, et dans la fosse où il se destine à être enterré.
- Enfin, le prolongement des branches du crucifix (**en blanc**) fait apparaître une diagonale qui parcourt le ciel au-dessus de la foule. On distingue aussi un axe qui part du sol (de la terre, la fosse...) jusqu'aux « cieux » : il passe par le vase d'eau bénite (eau avec laquelle le curé peut aussi baptiser), l'enfant de cœur communié, le porteur de croix marié et enfin par le crucifix et le corps du Christ. Courbet aurait alors peut-être représenté le cheminement de la vie à travers les sacrements chrétiens, de la naissance à la mort, et même la vie après la mort. La croix du crucifix et la croix formée par les os sur le cercueil (**surlignées en noir**) forment deux croix sombres, bien visibles sur leurs fond clairs ; le symbole de la religion chrétienne s'oppose à l'un des symboles de la Franc-maçonnerie.

Les critiques

Un enterrement à Ornans fut présenté au Salon de peinture de 1850, où il fut très mal accueilli par les critiques outrés de voir une si grande œuvre (6,68 mètres sur 3,15 mètres), traiter d'une « anecdote » populaire avec une telle gravité. Ce format panoramique était alors réservé aux grandes scènes historiques, mythologiques ou religieuses. Cette remise en question de la hiérarchie des genres choqua les critiques¹. Pour la plupart d'entre eux, la peinture de Courbet fut assimilée à un art « socialiste ». Les réactions furent violentes : « Est-il possible de peindre des gens si affreux ? » demandent des bourgeois dans un dessin d'Honoré Daumier. La critique décrit les personnages comme « d'ignobles caricatures inspirant le dégoût et provoquant le rire ». Par exemple, Dupays dénonça chez Courbet « un amour du laid endimanché ». D'autres diront « Oh ! Les laides gens ! Et quel peuple ! Et quand on est fait comme cela... l'on devrait au moins avoir le droit de ne pas se faire peindre ! »

« Imaginez-vous la copie la plus scrupuleuse et la plus impitoyable de toutes les trivialités de figures, d'attitudes, de costumes, de physionomies qu'on puisse glaner à chaque pas dans la vie privée, et particulièrement en province. Ce n'est pas la restauration du laid, c'est la poursuite et la recherche de l'ignoble. »

« C'est à vous dégoûter d'être enterré à Ornans ! »

« Le Watteau du laid »

« Le Laid en grandeur nature ! »

« On dirait que son pinceau se complait dans l'imitation systématique de la nature triviale et hideuse, que ses préférences s'adressent au type grotesque, à toutes les difformités de la laideur physique. »

La toile, du fait de la multiplication de ce genre de critiques, est refusée à l'Exposition universelle de 1855. Dès lors, Courbet finance son propre pavillon, juste en face, et expose quarante de ses tableaux se revendiquant du Réalisme.

Le point de vue de Courbet

À ces critiques, Courbet répond : « Je n'ai jamais eu d'autres maîtres en peinture que la nature et la tradition, que le public et le travail. » C'est la définition de ce nouveau courant dont il est devenu en 1847 le chef de file : le Réalisme, que son ami journaliste Champfleury a propagé. Courbet déclara aussi : « Je tiens ainsi que la peinture est un art essentiellement concret et ne peut consister que dans la représentation des choses réelles et existantes (...) de tous les objets visibles ; un objet abstrait, non visible, non existant n'est pas du domaine de la peinture ». Il souhaite balayer l'hypocrisie et l'académisme ambiants des peintres de salon embourgeoisés, et montrer la réalité brute de la province, le monde de la campagne et de ses pauvres habitants.

De nos jours

Du fait de l'engagement politique et artistique de Courbet, l'œuvre a soulevé et soulève encore aujourd'hui de nombreuses interrogations, notamment sur l'identité du mort que l'artiste enterre. S'agirait-il de sa sœur Clarisse, morte lorsqu'il avait 15 ans, expulsant ainsi ses remords personnels et exposant son deuil au public à travers la peinture ? D'un point de vue symbolique, est-ce une « prédiction » de l'enterrement prochain de la Seconde République en 1852 et de l'avènement du Second Empire de Louis-Napoléon Bonaparte ? Ou bien encore l'enterrement du romantisme dont Delacroix avait déjà commencé à s'émanciper ?

En tout cas, le fait que le débat perdure encore aujourd'hui témoigne du grand génie que fut Gustave Courbet, un peintre novateur et provocateur qui bouleversa la vie artistique de son temps, et influencera l'art des XIX^e et XX^e siècles.



La vallée de la Joue



**La petite maison dans la vallée de la Joue
(cètipas du « ouïld ouaïld ist » ça !)**



Un village du Haut-Jura



Besançon



Vent arrière pour Pontarlier



Le Yak T-18 qui vient de Lons le Saulnier

Les survols pour donner des envies à ceux qui ne l'ont pas fait !

De Lognes à Pontarlier (détail à l'arrivée)

The screenshot shows the Mach7 flight planning software interface. The main window displays a detailed map of the region around Besançon and Dole, France, with a flight route highlighted in yellow. The route starts at Lognes (LFPL) and ends at Pontarlier (LFSB). The map shows various flight paths, altitudes, and terrain. The left sidebar contains flight details and briefing options.

Flight Details:

- AÉRONEF:** DR 400 180
- ITINÉRAIRE:**
 - Nouveau vol
 - Mes vols
 - LOGNES (LFPL)
 - CHATILLON (LFQH)
 - PONTARLIER (LFSB)
- BRIEFING:**
 - Log de nav
 - Devis
 - Route étroite
 - Cartes météo
 - i Régions
 - PLN

Map Details:

- Route:** Yellow line showing the flight path from Lognes to Pontarlier.
- Altitudes:** Various altitudes are marked along the route, such as 158 A (FL 115, 5000 ASFC), 158 B (FL 115, 5000 ASFC), 158 C (FL 115, 5000 ASFC), 158 D (FL 115, 5000 ASFC), 158 E (FL 115, 5000 ASFC), 158 F (FL 115, 5000 ASFC), 158 G (FL 115, 5000 ASFC), 158 H (FL 115, 5000 ASFC), 158 I (FL 115, 5000 ASFC), 158 J (FL 115, 5000 ASFC), 158 K (FL 115, 5000 ASFC), 158 L (FL 115, 5000 ASFC), 158 M (FL 115, 5000 ASFC), 158 N (FL 115, 5000 ASFC), 158 O (FL 115, 5000 ASFC), 158 P (FL 115, 5000 ASFC), 158 Q (FL 115, 5000 ASFC), 158 R (FL 115, 5000 ASFC), 158 S (FL 115, 5000 ASFC), 158 T (FL 115, 5000 ASFC), 158 U (FL 115, 5000 ASFC), 158 V (FL 115, 5000 ASFC), 158 W (FL 115, 5000 ASFC), 158 X (FL 115, 5000 ASFC), 158 Y (FL 115, 5000 ASFC), 158 Z (FL 115, 5000 ASFC).
- Navigation:** The map shows various navigation aids, including VOR, VORTAC, and NDB stations.
- Weather:** The map displays weather information, including cloud cover, visibility, and wind.
- Map Controls:** The map includes various controls for zooming, panning, and layer management.

Bottom Bar:

- Windows:** Windows for Windows Explorer, Microsoft Office Word, Microsoft Office Excel, and Microsoft Office PowerPoint.
- System Tray:** System tray showing the time (10:03) and date (02/04/2016).

De Pontarlier à Besançon

The screenshot displays the MACH 7 flight planning software interface. The main window shows a detailed aeronautical chart of the Besançon region, including airports like Besançon-Montebello (LFBM), Pontarlier (LFGP), and Neuchâtel (LSGN). A yellow flight path is plotted across the chart, connecting several waypoints and airports. The interface is divided into several sections:

- Top Bar:** Includes the Mach 7 logo, user name "Michel Viso", and various data fields like "TAF", "METAR", "NOTAM", "OACI 500 FR", and "250 IGN FR". A search bar with "Rechercher" is also present.
- Left Panel:**
 - AÉRONEF:** Shows the aircraft type "DR 400 180".
 - ITINÉRAIRE:** Lists the flight route: PONTARLIER (LFSP) -> CHATILLON (LFQH) -> LOGNES (LFPL). It includes buttons for "Nouveau vol", "Mes vols", and "Dégagement".
 - BRIEFING:** Offers options like "Log de nav", "Devis", "Route étroite", "Cartes météo", "i Régions", and "PLN".
 - E-SHOP CARTES:** A button for purchasing charts.
- Map Area:** Displays the aeronautical chart with various symbols for airports, navigation aids, and terrain. A yellow line indicates the planned flight path, with waypoints such as "R 158 A", "R 158 B", "R 45 S7", "R 45 S6.1", "R 45 C", "R 231 A", "R 158 A", "R 158 B", "R 45 S6.1", "R 45 C", "R 218 0h03", "R 216 0h04", and "R 218 0h06".
- Right Panel:** Features a "Filtre AZBA" section with a date filter set to "02/04/2016" and a time filter set to "07h".
- Bottom Bar:** Shows the Windows taskbar with various application icons and the system tray with the date "02/04/2016" and time "09:55".

TECHNIQUE



Pour ceux que cela intéresse

J'ai essayé ce support pour ma tablette 'Nexus ». J'ai pu l'installer sur la verrière du DR400 (le décrocher avant d'ouvrir) et sur la verrière du C172.

3 éléments que j'ai acheté chez Boutique.aéro (j'étais à Toulouse et j'ai pu tester directement si le berceau marchait pour ma tablette

Berceau 32.90€

Ventouse 18.90€

Bras Court 15.90€

J'ai acheté aussi un étau pour fixer sur la casquette du tableau de bord du Cessna mais ce n'est pas utile. Noter qu'il ne fonctionne pas sur la casquette du tableau de bord du DR400. Dans tous les cas les tableaux de bord étant fabriqué en contreplaqué, les étaux abiment ces éléments.

Donc : vive la ventouse !!!