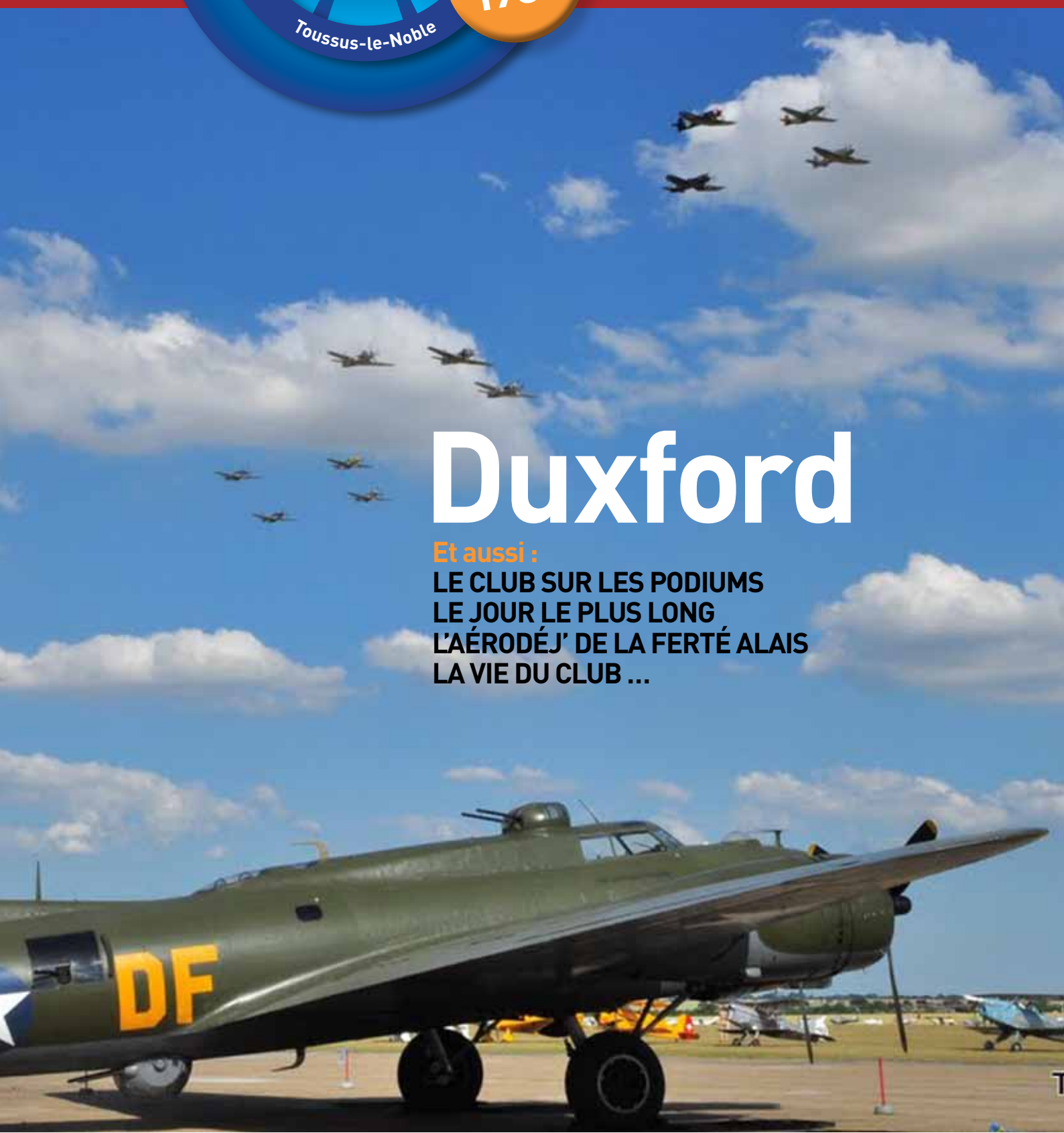
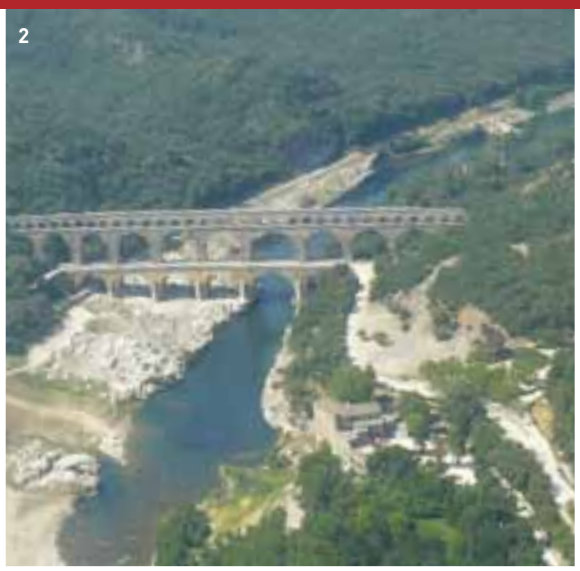
LE PAPY BOEING TONE
SEPTEMBRE 2010 - N°18
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



Duxford

Et aussi :

LE CLUB SUR LES PODIUMS
LE JOUR LE PLUS LONG
L'AÉRODÉJ' DE LA FERTÉ ALAIS
LA VIE DU CLUB ...



1. L'équipage du XD vainqueur de la coupe Jean Fameau, les 26 et 27 juin **2.** Le pont du Gard : point tournant obligatoire du rallye **3.** Les premiers pilotes s'aventurent

L'ACTN SUR LES PODIUMS

CELA EST RARE ET DONC À SOULIGNER, NOS PILOTES ONT BRILLÉ RÉCEMMENT DANS LES COMPÉTITIONS AUXQUELLES ILS ONT PARTICIPÉ. **Par Patrick raymond**

Troisième au classement national du «jour le plus long»

Pourtant, cette journée s'annonçait mal : une météo à rendre neurasthénique n'importe quel pilote VFR. 8 h : ouverture de la compétition, le plafond approxime 300ft et la visibilité le kilomètre. Il faut attendre 10h30 avant de pouvoir se risquer sur le taxiway. Puis, petit à petit, l'amélioration fait son chemin et les vols s'enchainent à bon rythme jusqu'à la nuit tombante. Brigitte nous détaille la journée dans l'article qui suit.

Bilan de la journée : 34 heures de vol avec 31 pilotes et un petit bénéfice qui va aider à améliorer notre confort.

Michel, notre dévoué et consciencieux secrétaire général, envoie le bilan de la journée à la FFA et, bonne surprise, à la mi-août, apprend officiellement que l'ACTN s'est classé 3ème au classement national des clubs de plus de 5 avions, derrière les Ailes Sparnaciennes et l'Aéroclub de Haguenau. En récompense, nous devrions recevoir quatre casques qui seront bien utiles à notre école de pilotage.

La coupe Jean Fameau : l'équipage Daly, Palut, Siémons vainqueur

La compétition classique du CEA était organisée cette année par la section Aviation du centre de Marcoule et avait donc lieu sur leur terrain d'Uzés. Outre les locaux, elle réunissait des pilotes de Valduc, Cadarache et des centres de la région parisienne : Fontenay-aux-Roses et Saclay, basés à Chavenay, St-Cyr et Toussus. L'ACTN avait gréé deux des trois équipages de la section de Saclay avec, dans le XD : François Daly, Jean-Michel Palut et Théa Siémons (invitée extérieure) et, dans le KT : Monique Dubois, Marie-Christine et Patrick Raymond.

Le vendredi après midi, après vérifications des mécanos, les deux avions s'envolent pour le terrain d'Alès en passant par les VOR de Nevers et Thiers. Nous survolons les villes de Vichy et du Puy puis, sous le soleil déclinant, la belle région des Causses et arrivons à Alès : point de départ de l'épreuve où il nous faut avitailler. Comme dans tout rallye, il débute par une épreuve de navigation. Nous partons d'Alès en milieu de matinée. La navigation nous fait suivre le Gard, trouver un gouffre bien caché dans la verdure, virer sur le pont du Gard, bien évidemment, et découvrir des rapides sur la Cèze. Alors, nous nous dirigeons vers le terrain d'Uzès en évitant soigneusement les villages proches. Même dans le Causse, il y a des riverains!

Cette première épreuve est remportée sans faute par le KT. Les questionnaires de culture aéronautique, réglementation et de connaissance de la région nîmoise furent favorables à l'équipage du XD qui remporta la coupe haut la main, il est vrai qu'ils avaient bien bossé l'histoire et les guides touristiques du coin.

Pour nous récompenser de ces efforts intellectuels, un bon repas nous attend dans l'aéroclub que les pilotes locaux remettent en état. L'après midi est consacré au tourisme à Nîmes : histoire et vieilles pierres.

Le Dimanche commence par un tour au pont du Gard, nous avons même eu le droit exceptionnel de le traverser par la conduite d'eau, à sec mais bien entartrée.

Le retour se fera tranquillement l'après-midi en empruntant la route passant par la vallée du Rhône, jusqu'à Vienne, puis direction St Yan et, à 18h, nous atterrissons à Toussus.

L'an prochain, la coupe Jean Fameau sera organisée en région parisienne. ●

« LE JOUR LE PLUS LONG, LA NUIT LA PLUS COURTE, C'EST COMME IL VOUS PLAIRA… »

EN TOUS CAS, UNE BONNE OCCASION, COMME CHAQUE ANNÉE, DE SE RETROUVER, D'INVITER NOS AMIS ET DE TESTER LE DYNAMISME DE NOTRE CLUB TOUJOURS PRÊT À RÉPONDRE À L'APPEL DE CET ÉVÈNEMENT FFA. **par Brigitte Duflo**

Commençons par la fin… nous sommes 3ème cette année et fiers, d'autant que nous étions en compèt avec le Mondial de foot (il est vrai que notre ardeur sur ce plan déjà peu consensuelle fut encore émoussée par la débâcle des Bleus…)!

Des nouveautés

Une 1ère, nous avions invité Anne-Marie, la charmante responsable de Gepetto, boutique de vélos pliables située dans le 5ème et chez qui j'ai acheté le mien ! Si elle n'a pas eu beaucoup de clients, elle a réalisé un rêve, « voler » et viendra passer une séance d'initiation en attendant d'avoir plus de temps pour le brevet.

Une autre innovation pour couper court aux fausses excuses… : la TV dans le clubhouse branchée sur le Mondial!

Le bilan : 35 repas pique-nique à midi. Promis, l'an prochain, il y aura 8 kg de fraises au dessert !

une 40aine le soir pour le barbecue avec 6m de merguez, 6 de chipo, 6 aux herbes et 1m4 de plat de côtes

31 pilotes participants sur 80 adhérents

Bruno Gialis arrive en tête avec 159mn, Patrick Raymond ensuite avec 139mn, puis Pierre Lansalot avec 135mn.

Nos 6 avions ont volé 34h23

Si nous sommes 3ème après « les Ailes Sparnaciennes » (des prétentieux, je vous le dis !) et l'acb de Hagueneau, nous sommes 1er de la région Île de France !!!!

La mto n'a pas été au top et même nous a soufflé si fort les tables que nous avons du tirer les portes du hangar pour éviter que tout s'envole et ne soit mouillé…

Ce n'est pourtant pas la bourrasque qui a fait s'écrouler le plateau de la table sur des tréteaux anémiques en râpant le tibia de l'un et la cuisse de myself ! Plus de peur que de mal surtout pour le buffet car nous en étions entre fromage et dessert. Mais que dire des restes de sangria éparpillés…

Merci à tous ceux qui se sont investis pour que cette journée soit une réussite (sortir les avions, tenir les carnets, attiser le barbecue, remettre tout en ordre, etc …) ! ●

Un quizz pour la fin

Qui peut me donner R sachant que N est le nombre d'avions, TH le temps en mn de vol, TB et T'B le bonus/nombre de pilotes et que R = (TH+TB+T'B)/N+THX 0,02 ?

Réponse au prochain N° ! Le gagnant ne recevra pas pour autant le prix remis au club de 4 casques radio ! Trop facile !!!

Duxford «Flying legends 2010»

1

2

3

4

5

6

7

8

9

Couverture : Le BALBO final, vol en patrouille de la majorité des avions présentés, aussi impressionnant à écouter qu'à regarder **1.** Spifire

2. Happy, aren't they? **3.** Très RARE : Un morane de 1940 **4.** JU 52 dans sa livrée pour LUFTHANSA **5.** Londres, la Tamise et le fog

TÉLÉCHARGEZ le reportage complet de Patrick dans la rubrique : Accès membres /documents/ le magazine, sur www.aireuropclub.fr

6. Le seul LANCASTER volant accompagné d'un spitfire et d'un hurricane, très très RARE !! **7.** Typique : Spectateurs au soleil **8.** Le P51 Le Mustang, mythique **9.** Le Lysander, l'avion que la résistance accueillait à la bougie le soir dans les champs de la campagne française

Le Mot du Président

FACILITEZ LA VIE DE VOS BÉNÉVOLES Le bénévolat, base de notre vie associative, est le moteur de notre aéroclub. Ce bénévolat fait que nous pouvons mettre à votre disposition des avions bien entretenus, à des tarifs très raisonnables, des locaux accueillants, des outils pour vous faciliter la vie de pilote, une formation de bon niveau, des animations et des voyages préparés avec le souci de plaire au maximum, un journal, un site web etc... Vous attendez beaucoup de ces personnes qui vous facilitent la vie. Permettez-moi de vous demander de les aider en retour en respectant ces quelques règles.

➜ Notez les défauts que vous constatez sur les avions et vérifiez, deux fois plutôt qu'une, s'ils sont bien réels.

➜ Prenez en compte toutes les consignes mises au tableau des opérations même si elles ne sont pas inscrites dans le logiciel OpenFlyers.

➜ Remplissez correctement OpenFlyers :

... réservez votre avion pour le strict créneau horaire qui vous intéresse;

... annulez votre réservation dans le cas où vous annulez ou écourtez votre voyage;

... inscrivez chaque trajet de votre voyage, cela permet de rester cohérent avec le carnet de route et de minimiser les recherches;

... remplissez avec précision les données demandées, notamment l'heure de départ des vols et les quantités de carburant des pleins faits.

... N'oubliez pas de nous donner copie de vos certificats médicaux et renouvellements de licence.

➜ Lavez et nettoyez vos avions.

Merci pour nos bénévoles, et bons vols à tous. **PR**

PETIT DÉJEUNER AÉRONAUTIQUE À LA FERTÉ ALAIS. Par Pierre Lansalot Basou

Le concept

Comment transformer un simple petit déjeuner en une expérience aéronautique privilégiée ?
C'est le pari (réussi) des fameux « Aéro-Déj » : organisés régulièrement sur de nombreux terrains en France depuis Janvier 2007, le principe est simple : donner rendez-vous à des pilotes sur un terrain pour partager un moment de plaisir, de découverte, et de convivialité.
Plaisir du vol d'abord, Découverte d'un nouveau terrain ensuite, Convivialité des pilotes réunis autour d'un café-croissant ou d'une brioche-confiture de fraises !

L'inscription

Revenons au début de l'aventure ... !
Mon histoire commence il y a quelques semaines, à Toussus : en regardant nonchalamment les nombreuses affiches placardées au club, mon attention est plus particulièrement attirée par ces quelques mots : « 4 Juillet, 50ème Aéro-Déj à la Ferte Alais !».
Situé à quelques miles nautiques de Toussus, ce terrain est connu de tous les passionnés de l'aviation : il héberge en effet une des plus belles collections d'avions anciens en état de vol (Blériot XI, Triplan Foker, B17G Forteresse Volante, Morane Saulnier 317, ...). Si les cafés-croissants s'y invitent en plus, il me semble évident de m'y rendre !
Maintenant que mon choix est arrêté, il me faut voir la procédure d'inscription : les formalités sont détaillées sur le site Internet de la « La Boutique du Pilote ». Dès le 18 Juin, je contacte par mail l'organisation pour les informer de mon souhait de participer à cet événement. Je reçois le soir même un mail avec un formulaire d'inscription à remplir ainsi qu'une adresse mail à laquelle le renvoyer. Une fois rempli et scanné (pour la signature !), le formulaire est renvoyé le 19 Juin.

Les équipages

Le 1er Juillet, un nouveau mail est renvoyé à tous les participants : mon inscription est validée. J'apprends que je suis le 1er pilote inscrit, et que 50 équipages ont été autorisés à atterrir à La Ferté Alais !

Le Jour J

Toussus Le Noble - Dimanche 4 Juillet, 08h55. Sous un ciel magnifique, F-GGJM est prêt. Après l'accord de la Tour de Toussus, je m'aligne pour un décollage sur la piste 25 gauche. Une fois la sortie effectuée à l'ouest de Toussus, je passe le VOR de Rambouillet avant de prendre une route en direction du Sud-Est pour me diriger à 1500 pieds QNH 1024 vers le terrain de La Ferté Alais.
Après un vol de 20 minutes, le terrain est en vue : sur la fréquence (123.500Mhz), j'entends que deux autres aéronefs sont déjà en cours d'intégration. Une fois à la verticale du terrain à 1500 pieds QNH, je me reporte ensuite en vent arrière pour la piste en herbe 27 à 1100 pieds QNH. Evitant de survoler les villages aux alentours du terrain, je m'approche en base main gauche, puis en finale pour atterrir sur ce terrain mythique pour la première fois ! Le vent au sol est nul et le temps magnifique, toutes les conditions sont donc réunies pour effectuer un atterrissage agréable sur la piste qui est marquée de cônes blancs. Je ressens un vif plaisir à avoir atterri

sur ce terrain mythique dans des conditions météo aussi favorables !
Une fois atterri, je roule sur le taxiway pour rejoindre l'aire de parking. Sur la radio, on m'indique que mon point de stationnement sera indiqué par un parkeur. Pendant le parking, les vacations s'intensifient : de nombreux aéronefs commencent à arriver ! ...

Une fois l'avion parké, et alors que je me dirige à pieds vers les hangars, j'assiste à une scène étonnante pour le simple pilote que je suis. En effet, cinq avions anciens effectuent leur roulage et se dirigent vers le point d'attente : Foker Triplan, Morane Saulnier 317, ... Ces « Faucheurs de Marguerite », en état de vol, décollent alors devant mes yeux. J'apprends qu'ils sont au meeting aérien de Château-Thierry. Dans ce ciel azuréen, voir ces cinq aéronefs a quelques chose d'émouvant et de merveilleux à la fois !
Pour me remettre de mes émotions, je retrouve sous un hangar tous les pilotes de l'Aéro-Déj. La Boutique du Pilote a dressé les tables, et le petit déjeuner s'annonce copieux : croissants, café, brioches, jus, confitures .... Nous nous retrouvons alors tous à discuter autour d'un café croissant sympathiques, tous heureux !
Au détour d'un croissant, je distingue la silhouette de Jean Salis : le fondateur de l'Amicale Jean-Baptiste Salis et du musée volant est une personne simple, gentilles et très accessible : il nous souhaite la bienvenue et se joint même à nous pour partager notre petit déjeuner. Le rêve continue !
Une fois rassasié avec toutes ces victuailles, je fais une petite balade digestive en visitant le hangar musée de l'association. De nombreux avions de légende y sont exposés, tous en état de marche : Corsair, Zero, Morane Saulnier, Bücker, Stearman, Skyraider, Junker, Dakota, B17....

La Ferté Alais – Le Final !

Tout petit déjeuner a une fin : vers 11h30, l'organisation nous invite à nous réunir devant le célèbre B17G, appelé « la Forteresse Volante ». Seul exemplaire en état de vol en Europe, tous les équipages sont réunis à ses pieds pour une photo souvenir de ce 50ème Aéro-Déj.
Jean Salis nous rejoint et, suprême plaisir, nous ouvre alors les portes du B17 ! Trois par trois, nous montons dans le ventre du plus célèbre bombardier de la seconde guerre mondiale : à l'intérieur, les tubulures et les équipements prennent la majorité de l'espace intérieur. Nous prenons conscience de la difficulté de vivre en tant de guerre pour les onze membres d'équipage de cet avion.
Jean Salis nous raconte d'ailleurs cette anecdote : lors du célèbre débarquement en Normandie en Juin 1944, les deux premiers soldats ramassés sur les plages de Normandie furent deux membres d'équipage d'un B17 qui fut abattu par l'armée allemande.
Après avoir remercié Jean Salis et l'organisation impeccable de ce petit déjeuner, je me dirige vers F-GGJM pour un retour vers Toussus : après 20 minutes de vol et quelques mouvements d'air générés par les fortes chaleurs de la matinée sur la terre, j'atterris à Toussus, ravi de cette nouvelle et belle expérience ! ●

1. La force de vente de l'ACTN est contente **2.** Les nouveaux propriétaires font le chèque **3.** Eric à l'arrivée, l'ai-je ou ne l'ai-je pas ? **4.** Yann Guillemot **5.** Laurent Castelao **6.** Arthur Bohan

LA VIE DU CLUB

Deux nouveaux PPL à arroser

Eric Armengaud a réussi brillamment son examen pratique pour la licence de Pilote Privé le 4 juillet 2010. Une petite « nav » sur Rouen, quelques exercices en l'air sous la supervision de Luc Blakély et le papier vert était dans la poche. Deux heures après son départ, il était de retour sur le tarmac de Toussus où Alain, son instructeur, l'attendait. Bien entendu, ce PPL a été arrosé avec les pilotes présents ce soir-là à l'aéroclub.

Ce fut tout aussi brillant début août pour **François Baudlot** que son examinateur envoya se balader entre Chartres et Orléans pour obtenir son PPL. Ne voulant pas laisser refroidir sa place dans le cockpit des «Cadet», il a aussitôt recruté un futur élève pilote. Exemplaire, n'est-ce pas ? Bons vols, Eric et François !

Les nouvelles têtes brulées

Yann Guillemot, 23 ans, est étudiant en sciences physiques. Il est actuellement stagiaire au service d'astrophysique du CEA à Saclay. Avant de naviguer définitivement entre étoiles et nébuleuses, il a choisi de passer son brevet de pilote. Il s'entraine avec assiduité tous les soirs avec Alain Chaumeaux son instructeur.

Laurent Castelao vient d'avoir 40 ans; technico-commercial à Microsoft, il a décidé de satisfaire son envie de voler, il a commencé sa formation en juillet avec Frédéric Turpin.

Arthur Bohan, 17 ans, étudiant, a débuté sa formation de pilote à la fin août sous la direction de Frédéric.

La vie de nos avions

Le QO a un nouveau moteur. Il est reparti pour 2000 h. Dominique, René et Michel l'ont remonté en quatre jours à la fin juillet.

Le dernier vol du JM à l'ACTN

Dans le cadre de notre politique de renouvellement de la flotte, nous avions décidé de mettre en vente note Robin 3000 au mois de mai. L'aéroclub de Pons (Charentes) s'est montré intéressé par cet avion qui nous a procuré tant de plaisir depuis 1989, date à laquelle l'ACTN a acquis l'avion de démonstration de la société Robin.

Grace aux bons soins de Patrick G., il a eu le droit à un bon lifting pour paraître très présentable. Fred, sur les conseils avisés de Jacques Felon, un expert qui termine une fantastique rénovation d'un SAAB Safir, a corrigé sa tendance à partir à droite.

Le 5 août, Fred, Jo, Jean-Pierre et Michel descendent avec le JM à Saumur pour le présenter à son potentiel acquéreur. Il a été vérifié et testé sous toutes les coutures par le chef-pilote de l'aéroclub de Pons, ancien pilote de chasse, qui l'a trouvé excellent. Après une petite négociation menée de main de maître par Jean-Pierre, le prix de vente a été fixé et, le 10 août après-midi, le F-GGJM quittait définitivement le hangar 221 de Toussus pour Blois afin d'être livré à ses nouveaux propriétaires.

Nous souhaitons aux pilotes saintongeais de prendre autant de plaisir que nous en avons eu à piloter cette machine d'exception et que le JM fasse encore de nombreuses heures de vol. Maintenant, il nous faut réfléchir sérieusement à son successeur. ●