Air Europ Club
Bât. 221, Toussus le Noble
DEPUIS 1934

LE PAPY BOEING TONE

HIVER 2012-2013-N°39
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Mon Premier voyage

ET AUSSI :
LA VIE DU CLUB
L'INCONNU DU TABLEAU DE BORD

CADEAUX :
LE CALENDRIER 2013 DU CLUB

Bonne année 2013 !
Certes le Papy Boeing Tone sort un peu tard pour se souhaiter la nouvelle année mais qu'importe le protocole et la superstition. Pleins de beaux vols à tous !

Le mot du Président
2013, l'année stratégique

Que peut-on souhaiter en cette nouvelle année aux pilotes d'Air Europ Club, sinon voler, voler et encore voler ? Et de prendre beaucoup de plaisir à voyager avec les avions de l'aéroclub. Espérons également que la météo soit favorable à notre loisir et que nos élèves reçoivent en outre nos meilleurs vœux de succès aux examens du PPL.

L'année 2013 ne sera pas une année ordinaire pour notre association. Nous allons vivre de nombreuses évolutions qui, souhaitons-le, auront un impact positif sur notre activité. Notre atelier de maintenance devrait, après deux ans de travail, se voir agréé « part-M » selon la réglementation de l'EASA. Celle qui concerne les licences et les organismes de formation au pilotage se met en place à partir d'avril 2013.

Nous nous y sommes préparés en 2012. Notre organisation s'est modifiée et elle a commencé à devenir opérationnelle. Notre dossier est maintenant prêt à soutenir notre demande d'autorisation d'ATO qui doit être déposée dans les jours qui viennent. Ces évolutions visent toutes un meilleur fonctionnement de l'aéroclub pour apporter plus de sécurité à notre activité en améliorant la maintenance de nos appareils, la formation initiale et également les compétences de nos pilotes.
Mais l'évolution importante que nous allons vivre résultera de l'arrivée probable de nos amis pilotes de l'aéroclub MATRA, notre voisin de hangar. Cette évolution est peut-être celle à laquelle nous sommes le moins bien préparés. Nous y voyons aisément les avantages et opportunités résultant du rapprochement de nos deux associations. Mais, soyons-en conscients, des difficultés encore mal entrevues, liées en partie à une culture et des habitudes différentes, résulteront de cette fusion. Il nous faudra apprendre à les résoudre pour le bien de tous avec l'aide et la compréhension de chacun d'entre vous. En dernier lieu, il ne nous faudra pas oublier le moyen et long terme, notamment en continuant le renouvellement, commencé l'an dernier, de notre flotte bien vieillissante. Souhaitons donc également à notre aéroclub de réussir tous les défis qui se présenteront à lui en 2013.

Bonne année à tous, meilleurs vœux à vos proches et que cette nouvelle année soit agrémentée de beaucoup de plaisirs aéronautiques. **Bons vols. P. R .**

Le «Papy Boeing Tone», Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation : **Sarah Glalis**. Rédacteur en chef : **Patrick Raymond**. Secrétaires de rédaction : **Brigitte Dufto-Moreau** et **Philippe Contencin**. Merci à tous ceux qui collaborent régulièrement.

INCONNU DU TABLEAU DE BORD
ANDRÉ-MARIE AMPÈRE (1775 – 1836)
COMMENT SE TENIR AU COURANT DE LA CHARGE

André-Marie Ampère, lyonnais d'origine, a grandi à Poleymieux et n'a jamais connu l'école. Son père, juge de paix et fervent de JJ Rousseau, assure lui-même son éducation dans les disciplines littéraires et naturelles et le confie à un ami abbé pour les sciences et les mathématiques.

Plus tard, après avoir donné des leçons de mathématiques, il devient professeur de physique-chimie à Bourg-en-Bresse. En 1802, son traité, « Considérations sur la théorie mathématique du jeu », attire l'attention de JB Delambre, astronome et mathématicien, dont la recommandation lui vaut d'être nommé professeur de mathématiques transcendantes au lycée de Lyon.
En 1804, nommé répétiteur d'analyse à l'École polytechnique, il s'installe à Paris.

En 1808, il est nommé Inspecteur Général de l'Université, et professeur de mathématiques, toujours à Polytechnique. Il continue de travailler sur la théorie des probabilités et l'intégration des équations différentielles partielles.

Ampère étudie la relation entre magnétisme et électricité. En 1820, il découvre que la direction dans laquelle se déplace l'aiguille d'une boussole dépend de la direction du courant électrique qui circule à proximité et en déduit la règle dite du « bonhomme d'Ampère » qui relie la direction du champ magnétique avec le sens du courant qui crée ce champ.

La loi d'Ampère la plus connue reste celle de l'électrodynamique. Elle décrit les forces que deux conducteurs parallèles parcourus par des courants électriques exercent l'un sur l'autre. Si le sens du courant est le même dans les deux conducteurs, ils s'attirent ; si les courants sont de sens opposés, les conducteurs se repoussent. Il décrit aussi la relation entre la force du courant et celle du champ magnétique correspondant. Ces travaux fondent l'électrodynamique et influencent la physique du 19ème siècle et la vie courante des siècles suivants.

Avec soixante ans d'avance sur la découverte des électrons, Ampère interprète le phénomène du magnétisme par la théorie du courant moléculaire, selon laquelle d'innombrables particules minuscules, chargées électriquement, seraient en mouvement dans le conducteur. Il a inventé le galvanomètre, le premier télégraphe électrique et, avec Arago, l'électroaimant. Ampère a popularisé les termes de « courant électrique » et « tension électrique ». Il a aussi profondément marqué les domaines mathématique, chimique et botanique.

En 1881, le congrès international des Electriciens donne le nom d'Ampère (A) à l'unité d'intensité de courant électrique. C'est un débit : quantité d'électricité par unité de temps.

Un Diner chaleureux

La Dolce Vita, ce n'est pas forcément le ciel bleu et le soleil, mais à coup sûr c'est la bonne cuisine italienne comme celle que nous avait préparé Brigitte pour notre dîner de fin d'année.
L'ambiance des années 50 et le chauffage (à moitié opérationnel, un progrès à noter !) nous ont permis de passer une chaleureuse et délicieuse soirée.

1 Pierre-Etienne Ridoux avec son «nez rouge»

1 Jérôme Coornaert avec son «Antonov»

Les gagnants

2 «le dromadaire» de Jean-Luc Koch

2 «David et Goliath» de Denis Monchy

3 «plage de silence» de Brigitte Duflo

3 «vol vers Chambéry» des Scheid

Concours photo

DÉLIBÉRATION DU JURY AÉRO LE 23 JANVIER ET LE 21 DU JURY PHOTO

Les gagnants sont Pierre-Etienne Ridoux participant au TFIT avec son «nez rouge», Jérôme Coornaert avec son «Antonov». Ils seront sur les cimaises, **suivis en second** par «le dromadaire» de Jean-Luc Koch et «David et Goliath» de Denis Monchy, **en troisième position** «vol vers Chambéry» des Scheid et «plage de silence» de Brigitte Duflo.

Premiers voyages

«BREVETÉ LE 10 NOVEMBRE 2011, ET AYANT JUSQU'ALORS EFFECTUÉ SURTOUT DES VOLS COURTS DANS LA RÉGION, JE ME PRÉPARAIS À MON PREMIER «GRAND VOL» PRESQUE UN AN PLUS TARD. **Par Laurent Farines**

Ce n'est pas le bout du monde, mais quelle récompense de voir apparaître la mer à l'horizon pour la première fois après 2 heures de vol pour le jeune pilote que je suis. Et quel bonheur d'emmener ma compagne par une belle journée s'émerveiller des superbes vues aériennes qu'offrent la Bretagne et le Golfe du Morbihan.

Décollage

Décollage donc, le 29 septembre 2012 à 12h30 et cap à l'ouest pour la traversée du «désert» en direction de Nantes. Pas de vent, conditions de vol idéales pour ma passagère dont c'est seulement le troisième vol à mes côtés...
Je suis mon «log» scrupuleusement, anxieux de ne pas m'écarter de la route prévue, à bord du F-GUXD.

Rosaine peut suivre le déroulement du vol sur l'Ipad qu'elle cache volontairement pour vérifier si je m'en sors. Un petit coup d'œil de temps en temps me rassure quant au suivi de ma «nav». C'est que les VOR ne sont pas nombreux dans le secteur !

Après 1h30 de vol, nous avions prévu un petit tour au-dessus de la «Maison des Amis», plus exactement celle de mes beaux-parents, située dans un petit hameau au nord de Blain, à 30 kilomètres au nord-est de Nantes. Je fais donc bien attention à la TMA de Nantes, puis je me rappelle ce chapitre du manuel du pilote sur les dangers du survol envisagé et les erreurs à ne pas commettre. En vue de Blain à 1500 pieds, je dévie de quelques degrés au nord en espérant trouver la maison de mes beaux-parents. C'est comme chercher une aiguille dans une botte de foin dans cette région que je n'ai jamais vu du ciel, et me basant sur mes quelques connaissances au sol, je suis un cap que je pense être le bon... Quelques secondes d'inquiétude et, bingo ! Je tombe du premier coup sur le hameau :) Génial !

Ouh ouh !

Rosaine reconnaît sa maison et ses parents faisant de grands gestes dans le jardin. J'entame alors deux cercles autour de la propriété et suis tellement concentré sur ma vitesse et mes axes que je ne verrai ni mes beaux-parents, ni la maison, seulement l'étincelante table en fer forgé jaune de Belle Maman, qui se découvre un rôle inattendu de signal au sol !

Nous mettons ensuite le cap sur le Golfe du Morbihan. Après un quart d'heure de vol, la côte apparaît pour notre plus grand bonheur. Quelle joie de survoler ces eaux limpides, ces parcs à huîtres, et les jolies maisons de l'Ile aux Moines et de l'Ile d'Arz...

Un an auparavant, nous avions eu la chance de faire du bateau au milieu d'un rassemblement de vieux gréements (cet événement s'appelle la «Semaine du Golfe» et a lieu tous les deux ans sur la «Petite Mer» fin mai, début juin, le prochain rassemblement aura lieu cette année, avis aux amateurs !!!) et je regardais rêveur les petits Cessna passer au-dessus de nos têtes...
Cette fois, c'est moi qui étais là-haut ! Quelques avions se promènent là, aussi suis-je attentif à la radio...

Terres en vue

Il faut ensuite revenir dans les terres, à Redon, pour sauter au cou de notre famille, qui avait eu le temps de faire la route depuis Blain, et nous attendait de pied ferme avec de délicieux sandwichs... Qui furent dévorés en un instant ! 2h25 de vol, ça creuse !

Soulignons que Redon bénéficie d'une très belle plateforme et l'accueil y est très chaleureux ! J'ai d'ailleurs eu l'occasion de découvrir leur Cessna 150 quelques mois auparavant :) Arrêt recommandé ! Le lendemain, décollage à 17h00, nous rentrons à Toussus accompagnés de Brigitte et Norbert sur le KT qui revenaient eux, de Belle-île. Nous aurons aussi la joie de croiser une jolie montgolfière, pour couronner telle une cerise sur un gâteau, ce magnifique week-end !

Changement de carte, les explications sur le site de la FFA :
www.ff-aero.fr/index.html... actualités/La carte aéronautique au 1/500000ème OACI 2013 : les évolutions

Kamel Bachircherif a passé avec succès son PPL le 15 décembre 2012 !

Les 16 et 23 mars, n'oubliez pas les journées de nettoyage.

Pour les vieux pilotes, les temps sont comptés s'ils ne font pas attention

Attention, derniers délais ! Si vous êtes titulaire d'un BB, TT ou PP et que vous n'avez pas fait convertir votre licence nationale en licence internationale (PPL ou CPL), à partir du 8 avril 2013 vous serez obligé de rester au sol et de recommencer entièrement une formation théorique et pratique. Le minimum que vous ayez à faire, pour ne pas rendre votre situation irréversible, est d'aller à la DSAC-Nord convertir votre licence TT ou PP en licence internationale non-revalidée. Ceci vous permettra de la proroger après une épreuve pratique avec un FE au moment où vous le souhaiterez, après bien sûr les quelques leçons de remise à niveau nécessaires.

DSAC Nord. 9, rue de Champagne. 91200 Athis-Mons. **Bureau des licences :** 01 69 57 74 62 - fax 01 69 57 74 71. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h 00 à 18 h 00. Bâtiment 1601.

La Vie du Club

Décembre et Janvier ne sont pas des mois très florissants pour la vie de l'aéroclub; brouillard, neige et ciel bas y sont pour beaucoup. Heureusement, les journées d'inscription, notre diner de fin d'année, les cours théoriques, le bouclage de l'année et la préparation de la nouvelle année sont là pour mettre un peu d'ambiance dans nos locaux.

Ecole de Formation au pilotage

Un point sur l'avancement des élèves et sur le dossier de demande d'ATO a été fait au cours de la réunion trimestrielle du 4 décembre.

La demande d'ATO envoyée à la DGAC. Après une dernière analyse de conformité de notre dossier au regard des préconisations de l'EASA, notre demande d'ATO (Approved Training Organisation) a été envoyée fin janvier à la DGAC- DSAC Nord. Ceci conclut un travail d'organisation de l'école mis en place depuis 18 mois.

Le dossier contient notamment :

- Le Manuel Qualité Sécurité Sureté Environnement de l'Aéroclub
- Le Manuel d'Exploitation
- Les programmes de Formation PPL-A et Vol de nuit
- Les guides d'évaluation et d'analyse des risques

Si tout se passe bien, et sous réserve d'acceptation de notre dossier, nous devrions obtenir cette certification dans les semaines à venir.

Un nouvel Instructeur

Un nouvel instructeur vient renforcer notre école : Jean Camus, retraité de l'armée de l'air et de Dassault, il vient de passer son instructorat fin décembre. Il a déjà fort à faire en reprenant une partie des élèves de Florian et Jean Pierre qui nous ont quittés à la fin 2012. Bienvenue, Jean, au sein de notre équipe d'instructeurs.

Réunion de la Commission de Sécurité

La dernière réunion de la commission de sécurité du 23 janvier a traité de deux fiches de Retour d'Evénement de Sécurité récentes. La première portait sur la remise en service d'un avion avant que l'APRS ne soit prononcé à la suite d'un problème de frein réparé par l'atelier. Il a été demandé à l'atelier de veiller scrupuleusement à la délivrance des APRS après les interventions avant de remettre en service un avion lorsqu'un organe de sécurité d'un avion est concerné, même si l'intervention a été mineure. La seconde portait sur l'oubli de la prise de NOTAM avant une navigation, une information sur le sujet a été faite dans le journal de l'aéroclub et les deux personnes concernées ont été reçues par le Président.

La seconde partie de la réunion a porté sur l'analyse de risque liée au projet de fusion. Cette occasion a été mise à profit pour mettre en œuvre le guide d'analyse des risques de l'aéroclub. Il en résulte que les événements initiateurs majeurs se trouve être liés à la maintenance des aéronefs. Ceci rendra nécessaire le renforcement du Secrétariat Technique pour suivre l'entretien de la flotte.

En dernier lieu il a été décidé de donner une formation à nos pilotes sur la sécurité et sa gestion sous forme de conférences au cours du premier trimestre 2013. ●

La confrérie des pilotes

NE LANCEZ PAS LE SUJET !

Par Sarah Gialis

Avant, j'aimais me choisir un porte clé joli et féminin. Aujourd'hui la question ne se pose même pas, j'affiche un «Remove flight». Ce petit objet rouge que bon nombre de pilote arbore est ce que le costard noir est au vendeur, une signalétique textile. Trouvez la flamme et vous débusquerez le pilote.

Pipelette de haut vol

Le pilote est une espèce passionnée. Engagé dans l'aviation comme on rentre dans les ordres, il affiche un amour irrésolu pour le ciel; ce qui dispense son conjoint de chercher l'amant, si ce n'est dans open flyers avec une immatriculation F-G...

Du « dimanche » au « professionnel du manche », il est redouté de ses collègues de travail car il peut parler pendant des heures d'avion. Ces derniers n'osent remettre le sujet sur la table que pour obtenir des infos sur le dernier crash ou sur la météo. Par expérience, je sais qu'une demie heure de discussion sur mes exploits aéronautiques me valent l'admiration de mon assistance mais les deux demie-heures qui suivent les anesthésient sévèrement jusqu'à ce que somnolence s'ensuive.

Si par malheur, un nouveau venu à la tablée lance le sujet « ah ouais, tu es pilote ? Ce doit être génial ? » je peux voir le regard noir de ceux qui ont eu droit à la première tournée.

Merlin l'enchanteur

Mes collègues sans parapluie ne peuvent plus se passer de mes divinations car ils ont vite découvert mes pouvoirs magiques. À la question « va t-il pleuvoir ? » le pilote peut répondre oui ou non, à quelle heure et combien de temps (bon ça c'est quand les données sont fiables, nous sommes bien d'accord) car il use d'obscures incantations magiques qu'il spalmodie en guise de réponse: les TAF et METAR!

22 v'là les flics

Dans la rue, si l'on se perd avec mon mari de pilote, nous prenons nos téléphones pour interroger nos positions (notez l'utilisation de ce terme). C'est là où nous sentons la dérive aéronautique qui s'est saisie de nous : « Je suis devant le Charlie Alpha Fox Echo (traduisez café) » ce à quoi il répondra : «Visuel ! j'arrive. Je suis à tes 11 heures ».

Sur ce, les gens se poussent autour de nous craignant une opération de police en cours.

Ah moi j'vous l'dis, pilote n'est ni une profession ni un passe-temps mais un état ! Flight or not flight. That is the question. ●