Air Europ Club

Bât. 221, Toussus le Noble

DEPUIS 1934

LE PAPY BOEING TONE

AUTOMNE 2013 - N°45
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Nose art

ET AUSSI :
LA VIE DU CLUB
LA MAINTENANCE
LE MAG' EN BALADE

CE MOIS-CI :
LA JOURNÉE NETTOYAGE
EN ATTENDANT LA RELÈVE

AIR EUROP CLUB
N°45 • AUTOMNE 2013

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

Nose-art, l'indiscipline tolérée

Que faire le week-end, dans une petite ville américaine écrasée de soleil ou à Washington sous la canicule ? On se réfugie dans un endroit où l'air est bien conditionné et, pour un fana des avions, dans un musée de l'aviation. On en trouve sur tout le territoire des USA : chaque aérodrome a son lot de restaurateurs d'avions anciens et les avions de l'US Air Force y retrouvent une seconde jeunesse.
C'est donc là, au musée de l'air et de l'espace de la capitale et au Palm Springs Air Museum, que j'ai pu admirer de très près ces Corsair, Thunderbolt, Wildcat, P51, B17, B25 et autres chasseurs ou bombardiers de la seconde guerre mondiale ou de la guerre de Corée. Les restaurations reproduisent l'avion tel qu'il pouvait se présenter à l'époque de son service et, bien sûr, on y remarque tout de suite les magnifiques dessins réalisés par de vrais artistes sur le nez de ces appareils. Comme tout doit avoir un nom, ces œuvres constituent le « Nose-art ».

Un art créé par les as de la première guerre mondiale

Tout a commencé pendant la 1ère guerre mondiale où quelques as, italiens et allemands notamment, ayant survécu à de nombreux combats, ont peint sur leur avion leur emblème fétiche. Le plus célèbre est le cheval cabré du capitaine Francesco Baracca qui devient par la suite l'emblème de Ferrari.

La seconde guerre mondiale, l'apogée du Nose-art

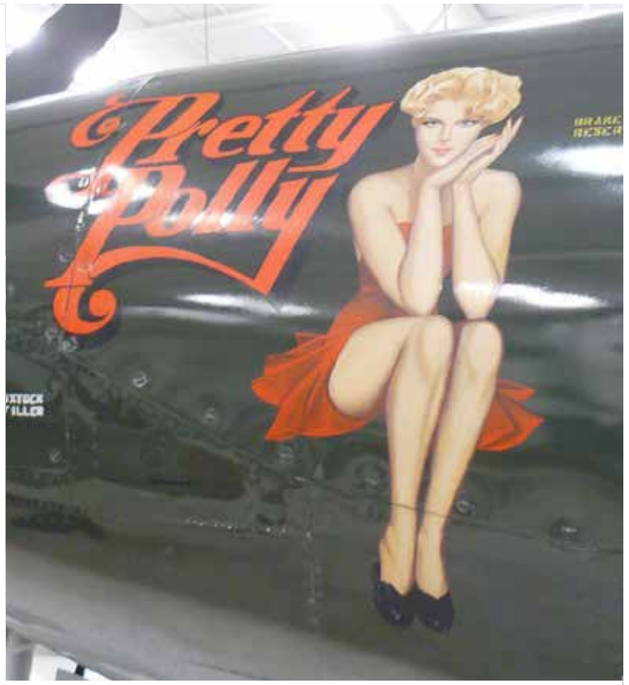
La seconde guerre mondiale a vu l'apogée de cet art notamment dans l'armée de l'air américaine (mais pas dans l'aéronavale) et principalement sur les bombardiers. Cette personnalisation permet d'identifier rapidement l'avion par le petit nom du personnage ou, très souvent, de la pin-up, dessiné sur le nez de l'avion.
La tradition veut que les artistes qui réalisaient ces peintures étaient affectés aux cuisines, mais le commandement tolérait leur fonction officieuse et, pour peu que la figure ne soit pas trop osée, acceptait cette entorse au règlement militaire. Ils s'inspiraient souvent des dessins de pin-up des journaux comme Yanks :the army weekly, des calendriers où œuvraient les dessinateurs George Petty, Gil Elvgren ou Alberto Vargas mais également des bandes dessinées, des stars d'Hollywood comme Rita Hayworth, des dessins humoristiques ou bien ils se contentaient simplement d'un trait d'humour.
A un degré moindre, les Messerschmitt et Stuka allemands se sont aussi habillés de ces dessins avec un peu moins d'inspiration et d'érotisme. On doit cependant aux Messerschmitt Bf 110 du Zerstörergeschwader 76 le célèbre dessin des dents de requin qui sera le signe distinctif des Curtiss P-40 du célèbre l'escadron des « tigres volants » basé en Chine pendant la guerre sino-japonaise et la campagne de Birmanie.

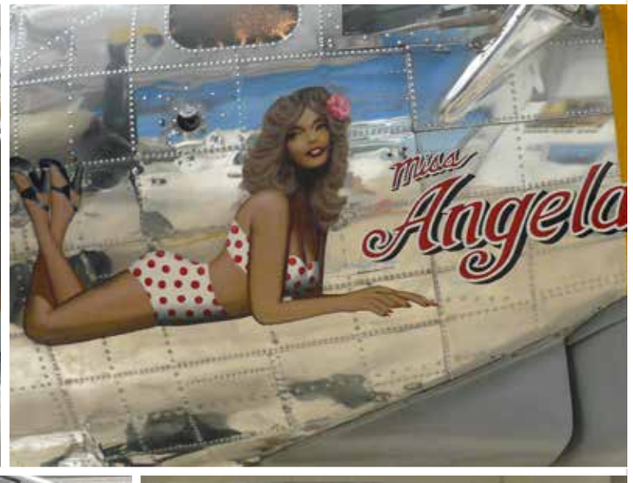
Cette personnalisation permet d'identifier rapidement l'avion par le petit nom du personnage

La tradition s'est un peu perdue

La tradition s'est un peu perdue après la guerre de Corée, la livrée des avions militaires contemporains est retournée à sa stricte uniformité disciplinaire, mais les pilotes sont toujours attirés par la fantaisie quand on leur laisse l'opportunité. Il suffit de voir le concours de beauté que se livrent les chasseurs de la Tiger Association de l'OTAN au cours des rencontres annuelles du NATO Tigers day.

Par Patrick Raymond





Sans ciel bleu, c'est le Blues de la coordinatrice des WE club....

L'ESCAPADE D'AUTOMNE, DERNIÈRE SORTIE CLUB DE L'ANNÉE ! ET VOUS ? CE WE DU 14/15 SEPTEMBRE, OÙ ÉTIEZ-VOUS ? **Par Brigitte Duflo-Moreau**

J-3, J-2, J-1… nous y croyons de moins en moins. Le prévisionniste nous donne au mieux une fenêtre courte samedi vers 6-7h UTC pour dégager avec nos 5 avions (je ne suis pas sure que nous l'ayons eu !) et un retour tardif dimanche en fin d'après-midi risqué avec la nuit aéronautique. Annulation décidée, avec l'espoir persistant de faire une journée club le seul dimanche. Là, c'est la débandade ! L'un ne va pas rentrer de vacances et y retourner pour une seule journée, d'autres ont mieux à faire en famille, certains restent méfiants sur la mto avec pluie annoncée en après-midi alors que perdure la plage de silence. Même moi, avec l'envie d'aller à Granville pour un dernier bain de pieds, suis ramenée à la réalité d'un NOTAM : « manifestation aérienne, AD réservé aux aéronefs basés ou autorisés » ! Ce sera rv artisan, tiep à la Villette chez Moussa l'Africain et correction du mémoire de mon fils (je sais tout sur la régie des œuvres d'Art et suis prête à vous le faire partager lors d'une conférence au coin du feu). Seule, Théa a sorti le XD (difficilement car planqué au fond du hangar) pour aller à Abbeville avec son Brompton et toute la journée fut belle bien que fraiche.

Déposez vos candidatures pour ce poste à pourvoir...

Pourtant, cette sortie à Annecy, préparée depuis l'hiver 2012 et son rallye avorté, étape à Beaune et retour pendant que d'autres allaient à Bourges, j'y tenais. Si vous lisez le Mag', vous vous en souvenez. Fred, du Cochon à l'Oreille, notre restau du soir, s'en souvient aussi. Ami de pilotes, connaissant Toussus, il a été très compréhensif et même m'a promis « jamais 2 sans 3…. ». Pas sur !

Je dois dire que le bilan we club de l'année 2013 est mitigé. La sortie de printemps ? Prévue sur les 3 jours du we de Pâques, elle s'est terminée avec un seul avion à Ouessant. Le rallye de juin, transformé en FFFI à Quiberon, a bien failli prendre l'eau. La sortie d'été pour rejoindre le TAJP, n'a intéressé qu'un seul équipage et a été également secoué par la mto… et tout vient d'être écrit sur notre escapade d'automne, habituellement sous de bons auspices.

Et les années précédentes ?

J'ai un peu oublié les déconvenues, retenu les belles sorties réussies ou celles improvisées, après défection des inscrits pour cause mto, qui se sont poursuivies avec un seul équipage à l'esprit aventureux, loin de la destination prévue initialement.

En vrac, la sortie à Angoulême, celles de Niort et les marais poitevins, Sarlat, Biscarosse, Quiberon, Saint Malo, l'île d'Oléron, Besançon, Nancy, Colmar, Vannes (à défaut de Quimper !), saint Brieuc, Calvi, Ouessant, l'île d'Yeu, Libourne, Rochefort et j'en oublie surement….

Quelles remarques tirer de cette expérience ?

C'est très plaisant de choisir des destinations, de rechercher les points forts du lieu, de se renouveler et, par cette activité, faire vivre l'esprit club. Dans la réalité, ce type de we en groupe intéresse souvent un nombre restreint et fidèle de membres (suffisamment pour remplir les avions et, heureusement, il y a rarement de laissés pour compte). Ces voyages permettent de voler avec d'autres pilotes et de les connaitre. En cas d'annulation pour mauvaise mto sur la destination, en revanche, l'effet groupe ne permet pas d'avoir la souplesse de changer de plan à la dernière minute. Rendre les avions au dernier moment ne permet que très rarement à d'autres membres d'en profiter ni à l'école de s'organiser pour utiliser les cadets en instruction. Il ne faut donc pas offrir, me semble-t-il, plus de we club que ces 3 sorties (sortie de printemps, rallye et escapade d'automne) au risque d'être finalement contre-productif pour l'activité du club.

Cherche successeur(e) !

Voilà c'est annoncé, après ces quelques années de plaisir à les préparer (mais aussi d'angoisse, yeux rivés sur mtoFrance et appels stressés aux prévisionnistes de Toussus ainsi qu'aux hôtels et restaurateurs pour annuler), j'arrête en 2014…

Déposez vos candidatures pour ce poste à pourvoir… Une passation de témoin avec tous les bons(?) conseils sera effectuée.

Charge de travail : la sortie de printemps, le rallye de juin, confié en règle aux gagnants de l'année précédente (en 2014, ce sont Régis et Karim qui s'y collent), l'escapade d'automne.

Les grands voyages hors frontière du joli mois de Mai ne trouvent plus pour l'instant leurs pilotes (radio com anglaise obligatoire) mais avec toutes ces jeunes recrues cela peut revenir. Habituellement, les participants s'organisent entre eux avec les seuls avions de voyage.

Il faut se tenir informé des évènements qui peuvent intéresser les membres afin de les leur proposer (Freidrichshafen, Journée des Femmes, Rallye CEA, café-croissants et aérodéj, etc…) sans les préparer pour eux ni bloquer l'ensemble de la flotte. ●

Si l'un d'entre vous a des talents graphiques et de la motivation pour s'investir dans la communication du club... c'est le moment car le poste est également à pourvoir! **Sarah Gialis**

AIR EUROP CLUB
N°45 • AUTOMNE 2013

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

LA VIE DE L'AÉROCLUB

LES NOUVELLES TÊTES BRULÉES

Christophe Borgnis

J'ai 41 ans, marié et heureux père de 3 enfants (et très bientôt 4 !). J'évolue dans la distribution de café ce qui n'a pas grand chose à voir avec l'aéronautique...
C'est authentiquement un rêve de gosse que je viens réaliser au Club. Ce rêve a du certainement me venir des mes premières lectures (Saint-Ex') et des nombreux salons du Bourget arpenté enfant ; il a été ranimé lors de mes EOR Air à Salons de Provence et au sein de la Force Aérienne de Projection à Villa, qui m'a permis de faire de nombreux vols. Autant vous dire que je suis très fier d'avoir rejoint le Club et suis très impressionné par la passion et le professionnalisme convivial des membres rencontrés.
Je suis conscient d'avoir énormément à apprendre mais c'est en totale confiance que je me suis lancé dans l'entreprise, avec notamment Baptiste Fleuret mon instructeur. À très bientôt.

Claudine Clostermann

Mon parcours ? Simple, puisque je suis tombée dans « la bassine aéronautique » très jeune et ai effectué mon baptême de l'air lorsque j'avais quinze jours.
J'ai ensuite suivi mon père sur les « terrains d'aviation », comme on disait à cette époque, et y ai fait toutes mes bêtises de gosse, au sol, en surveillant toutefois les avions dans le ciel. Et, j'ai voulu faire partie de ce ballet aérien. Alors, j'ai débuté les cours de pilotage sur un Piper J3, puis un D112, un MS880, pour passer mon test pilote privé sur un C150. Parallèlement, pour payer mes heures de vol, j'enseignais les mathématiques dans un lycée, ce que j'ai fait pendant cinq ans avec une maîtrise en poche. Et puis, marre de l'Education Nationale !!
J'ai passé le concours ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) pour devenir Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne. J'ai intégré la promotion 77B de cette école et ai exercé au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile jusqu'à ma retraite. Fin Décembre 1978, je suis devenue pilote professionnel (CPL) et en Janvier et Février 79, j'ai fait mon stage d'instructeur au centre national de formation aéronautique de Grenoble Saint Geoirs. L'instruction en vol a toujours été, pour moi, du bénévolat puisque j'étais déjà rémunérée ailleurs, mais je me suis toujours appliquée dans cette tâche pour l'apprentissage, la sécurité et le bonheur de transmettre un savoir et une passion.
J'ai été ensuite qualifiée bimoteur, vol de nuit, voltige, FE et totalise 4000H de vol dont 3000H en instruction (approximativement). J'ai également assumé pendant quinze ans des permanences « enquêtes, accidents », mandatée par le BEA et cette expérience m'a appris la prudence, la rigueur et la conformité avec « quand il y a un doute, il n'y a plus de doute ». C'est simple, banal, seulement le schéma d'une vie tournée autour de l'aéronautique.

Laurent Doriot

Laurent est né le 18 septembre 1960 à Orléans, dans le Loiret. C'est là où il obtient son PPL le 5 novembre 1988. Avec une formation générale d'Ingénieur à Sup' Aéro, Laurent dirige aujourd'hui une entreprise. Lâché sur divers types d'avions comme le DR 221, DR 253, DR 300, DR 400, MS 893, C 182 RG, TB 10, TB 20, Laurent a fréquenté les aéroclubs d'Orléans, Toulouse, Chavenay et Toussus-le-Noble.

Baptiste Fleuret

Nouveau membre du club, on m'a demandé quelques mots pour me présenter... Alors me voilà, Baptiste 29 ans, contrôleur aérien à Orly. Tel Obélix je suis tombé dans l'aviation tout petit et les effets sont toujours là !
J'ai été formé (et abreuvé) à l'aéroclub de Nuits St Georges (une chouette idée de balade) ou j'ai obtenu mon PPL il y a maintenant une douzaine d'années. Comme cela ne suffisait pas je suis donc devenu contrôleur aérien et j'en ai profité pour passer mon pilote professionnel, puis mon IFR et enfin je suis depuis quelque temps un jeune instructeur car transmettre ma passion est aussi important que la vivre! Toujours disponible pour un petit vol, j'espère avoir l'occasion de participer à la vie du club. ●

UN PEU PLUS DE LIBERTÉ DANS LE CIEL PARISIEN POUR NOS AVIONS

Une fois n'est pas coutume, l'espace aérien de la région parisienne dans lequel nous pouvons évoluer s'agrandit, de très peu, mais il est bon de le savoir, surtout pour ceux qui font le tour de Paris en avion.

Deux zones sont concernées.

Au nord-ouest, le couloir entre la TMA de Pontoise et la CTR Classe A de Paris est élargi, ce qui permettra de moins survoler les régions habitées à moins de 1500ft entre Chavenay et Persan-Beaumont.

Au nord-est entre Le Plessis-Belleville et Meaux où quelques mètres ont été gagnés sur la même CTR de classe A.

La DGAC nous annonce également que de semblables modifications vont être apportées en 2014 au sud et au sud-est de la région parisienne.

Avec le mauvais temps...

Prenez du bon temps en venant voler à tarif réduit. L'aéroclub vous offre un bonus de

- 10 € par heure de vol sur DR400-Cadet
- 12 € par heure de vol sur DR400-140B
- 15 € par heure de vol sur DR400-180
- 20 € par heure de vol sur Cirrus SR20

Pendant les mois de novembre et décembre. Profitez-en…

LE MOT DU PRESIDENT
FACTEURS HUMAINS

Peut-être ne répétera-t-on jamais assez que la première cause d'accident dans un avion est le pilote. Supprimer le pilote, pour qui voler est le premier des plaisirs, serait un peu trop radical, aussi faut-il faire avec ! Fatigue, stress, mauvaise évaluation d'une situation ou de ses compétences pour résoudre des problèmes mal anticipés, autant de facteurs qui conduisent à l'incident voire à l'accident.
Récemment, je lisais que la DGAC évaluait à 80% la part du risque liée « aux erreurs de jugement qui conduisent le pilote à prendre de mauvaises décisions », que la France était un des derniers pays en matière de culture de sécurité et que cela était observable dans nos statistiques.
En matière de comportement, rien n'est inné, tout est affaire d'éducation et de formation. Notre formation de pilote privé est certes très technique mais le facteur humain n'y est pas réellement pris en compte au niveau où il devrait l'être pour sensibiliser les pilotes. Si les compétences techniques permettent d'évaluer la limite du domaine de vol de l'avion, la connaissance de ses propres capacités doit permettre de faire les bons choix dans un environnement mécanique, météorologique, de circulation aérienne ou même personnel perturbé, voire d'anticiper ces choix et d'évaluer la limite du domaine de vol du pilote.
Cette attitude de sécurité qui amène à anticiper les menaces, gérer ses erreurs et prendre les bonnes décisions fait le bon pilote. Comment l'aéroclub peut-il vous aider à acquérir cette attitude ? Bonne question pour un président ! La formation de base est bien sûr le premier niveau où le Club peut intervenir, d'autant plus qu'en tant qu'ATO, nous pouvons mieux maîtriser au sein de l'école le contenu de nos programmes et les objectifs à atteindre par nos nouveaux pilotes. Pour les plus anciens, l'évolution des pratiques sera plus longue, mais les conférences, les vols d'entrainement annuels la communication sur les événements de sécurité, leur analyse et la mise en place de bonnes pratiques devraient permettre d'insuffler cette culture de sécurité dans la douceur, la patience et le plaisir de voler ensemble. **Bons vols à tous. PR**

Agenda, n'oubliez pas :

- **Le 21 décembre à 14h30 :** cocktail en l'honneur du départ de René et Dominique, nos deux mécaniciens qui ont tant donné pour l'aéroclub et qui vont continuer à couler une retraite plus tranquille. Nous devons tous être présents pour les remercier de plus de 20 ans de dévouement à l'aéroclub.
- **Les cours théoriques** pour la formation EFIS et Cirrus ont commencé le 29 novembre : renseignements auprès de Alain Chaumeaux : achaumeaux@yahoo.com
- **pour information,** la soirée Bollywood s'est tenue le samedi 7 décembre avec quelques courageux costumés. Brigitte nous a régalé d'un excellent repas indien. Les photos seront publiées dans le prochain numéro.

AIR EUROP CLUB
N°45 • AUTOMNE 2013

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

NOS CAMÉRAS SE METTENT À LA BANDE DESSINÉE… POUR NOTRE PLUS GRAND PLAISIR ! **Par Patrick Raymond**

Une bonne journée de nettoyage

Samedi 23 novembre, 10h. Le camion est à notre porte, sur le tarmac de Toussus. Après avoir sorti les avions, Nelson dépose sa benne dans le hangar et, en moins d'une heure, vieilles planches, matériels hors d'usage, mobilier inutilisable et autres cartons remplissent le container, direction : déchetterie. Puis, la vingtaine de volontaires se répartit le travail : nettoyage des avions, peinture des armoires, balayage du hangar, lessivage du sol de l'unité d'entretien et déménagement d'une partie de l'atelier pour que, en premier lieu, il soit conforme aux exigences : absence d'appareil faisant des copeaux, de la poussière ou des étincelles et ensuite, gagner de la place pour les travaux de mécanique et introduire plus facilement le Cirrus.

Pause montagnarde

A midi, vite préparée par Jean-Yves et François, une grande raclette est servie avec une délicieuse charcuterie et pommes de terre, salade et dessert, le tout bien accompagné de vin. Les tables et chaises du club-house ne suffisaient pas pour accueillir la joyeuse bande de volontaires et l'ambiance était là.

Et ça continue

L'après-midi, les travaux continuèrent, avec de nouveaux venus et, peut-être, un peu moins de vivacité : il fallait bien digérer le bon déjeuner. A la fin de la journée, le travail, sans fin, d'optimisation du rangement des avions a pris du temps : définition des nouvelles positions, décapage des anciennes marques, etc. Il a bien fallu s'y mettre à 10 pour en arriver à bout. A 19h, tous les avions étaient rentrés et le KT remis dans l'atelier.

le repos des guerriers

20h : le départ. La lumière était resté allumée dans l'atelier. Surprise : François, qui n'en n'avait sûrement pas assez fait, était en train de briquer les dessous du KT au chiffon et à l'essence…
Le lendemain, quelques volontaires sont venus replacer les armoires fraîchement peintes et les remplir à nouveau.
Mais tout n'est pas terminé : il reste à fixer l'écran au mur du club-house et à refaire les branchements électriques des machines de l'UE. Dans l'atelier, le petit coin vestiaire doit être peint et éclairé pour en améliorer le confort et l'isolation thermique du rideau* est à entreprendre. Enfin, il faut en finir avec l'étanchéité de la toiture, etc. Bref, encore quelques bons WE de bricolage à passer à l'aéroclub en attendant de pouvoir reprendre l'air. Merci à tous les volontaires. ●

AIR EUROP CLUB
N°45 • AUTOMNE 2013

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

Yes Captains !

AIR EUROP CLUB
N°45 • AUTOMNE 2013

Le «Papy Boeing Tone». Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation : Sarah Gialis. Rédacteur en chef : Patrick Raymond. Secrétaires de rédaction : Brigittte Duflo-Moreau et Philippe Contencin. Merci à tous ceux qui collaborent réglièrement.

LA MAINTENANCE, C'EST UNE AFFAIRE D'ÉQUIPE.

C'EST L'AFFAIRE DE TOUS. **Par François Baudlot**

Qu'est-ce que la maintenance de nos avions ?

Notre club dispose de locaux pour entretenir les avions du club, mais cet entretien est principalement assuré par des bénévoles, ou sous-traité à un atelier extérieur si les compétences internes ne suffisent pas. Ainsi pour le SR 20, depuis son achat, nous convoyons l'avion sur l'atelier d'Angers ou même sur Guernesey pour une opération très spécifique. Notre mécanicien bénévole, Dominique, est le seul au club à pouvoir prononcer l'APRS (Approbation Pour Remise en Service) mais, habitant loin du terrain, il lui est de plus en plus difficile de se déplacer et il prendra un repos amplement mérité courant 2014. Aussi l'équipe du secrétariat technique, tout aussi bénévole, essaie de trouver des solutions pour pérenniser l'entretien des avions au sein du club : à défaut, il faudrait augmenter significativement le prix l'heure de vol…

Comment ça s'organise ?

Notre club est une association de bénévoles. Par conséquent, lors de l'assemblée annuelle, des volontaires se proposent pour animer la vie du club et c'est par un processus démocratique comportant un vote que certains proposent de donner de leur temps pour le bien de tous. L'équipe du secrétariat technique constituée en 2013 de François Baudlot, Patrick Bordier et Nicolas Hue essaye donc au mieux d'organiser l'interface entre l'atelier et la population des utilisateurs des avions du club. Ainsi, il y a un suivi méticuleux des CREE (Compte Rendu des Evénements en Exploitation) pour planifier leur prise en compte lors des visites régulières ou de visites spécifiques. Il faut aussi parfois requérir un avis averti en vol sur un avion avant d'entreprendre une action, ou effectuer un « vol de contrôle » (notion règlementairement définie) pour pouvoir définitivement prononcer l'APRS après intervention. A l'occasion, nous sollicitons des pilotes instructeurs et organisons ces vols « de mécanique ».

Un bel exemple d'esprit club : les convoyages de nos avions de voyage sur la période du 23 au 26 Septembre.

Lundi 23, Michel Quesnel (F-GUXD) et François Baudlot (F-GDKT) ont déposé le XD en début d'après-midi à Cosne-sur-Loire pour une opération de réparation d'entoilage.
Mardi 24 : on nous a prévenus simultanément que le SR 20 et le XD étaient prêts et qu'il fallait aller les chercher. C'est le SR 20 que nous sommes allés chercher en fin d'après-midi avec le KT et l'équipe de convoyage constituée par téléphone vers midi : Marc Chopin, Alain Chaumeaux et François Baudlot.
Mercredi 25 au matin : Benoit Bruder se propose d'aller porter le KT à Cosne de l'y laisser à son tour pour réparation d'entoilage et de ramener le XD. Initialement, Hubert Ollivier s'était proposé pour faire cette opération en fin d'après-midi (ce qui aurait été trop risqué à cause de l'heure de coucher de soleil), il a donc troqué sa réservation sur KT pour un vol sur QO et s'est proposé pour ramener le KT le lendemain.
Jeudi 26 : C'est Eric Moret qui a accompagné Hubert en SR 20 afin qu'il ramène le KT. Et pendant ce temps Michel, dans l'ombre, s'occupait de la logistique entre Loire Aviation et les pilotes, gérant les coups de fil et les rebondissements de dernière minute.

Ce qu'il ne faut pas faire :

Avoir un comportement individuel en ne se préoccupant que de son intérêt personnel du moment, ne fait pas partie de l'esprit club qui doit régner dans une association de bénévoles. La planification d'un vol n'est jamais garantie à 100%. Même un loueur professionnel ne garantira jamais à 100% la disponibilité d'un avion pour un instant donné. Dans notre activité soumise à la sécurité, il faut d'abord que l'avion soit en état de voler et donc l'équipe du secrétariat technique peut être amenée à modifier un planning. Parfois, on a le temps de prévenir et de trouver une solution alternative, parfois ça se gère au mieux quelques instants avant le vol. Ce qu'il ne faut pas faire, c'est s'en prendre violemment à l'équipe qui organise la maintenance de façon complètement bénévole pour l'intérêt du collectif et dont la tâche n'est pas une partie de plaisir, surtout quand il faut annoncer les mauvaises nouvelles. S'en prendre à l'un des membres organisateurs, c'est s'en prendre au club tout entier car, sans l'organisation, il n'y aurait pas d'activité au club.

En tant que membre du club, que puis-je faire pour aider ?

Tout d'abord c'est comprendre que la gestion de la maintenance des avions du club n'est pas une chose facile, qu'elle est parfois soumise à l'aléa du temps.
C'est avoir un comportement digne et discuter pour trouver une alternative collective à une modification de planning. Même si individuellement on est déçu d'une modification ou du report d'un vol.
C'est se proposer pour communiquer (coup de fil, e-mail,…) et si on est pilote c'est se proposer de participer à un convoyage. Rappel : les pilotes payent toujours leurs vols !!
C'est tout simplement avoir un petit mot gentil pour ceux qui œuvrent pour le collectif en tant que membres élus de l'association ou participants occasionnels (même éventuellement présenter ses excuses si le ton était anormalement monté…).

En synthèse :

Les bénévoles donnent beaucoup : pour la vie du club, la gestion financière, la gestion de la sécurité ou de l'instruction, la maintenance des bâtiments ou des avions.
Tout n'est qu'un don, rien ne doit être un dû.
Concernant la maintenance, comprenez le caractère délicat de la situation en cette période de départ de Dominique. Nous devons à l'occasion le remercier chaleureusement pour ce qu'il a apporté au club et continuera à apporter d'ici son départ.
Plus généralement, chaque membre, en ayant un esprit club tourné vers le collectif, participera à sa manière à la bonne gestion de la maintenance au sein du club et donc contribuera au plaisir de voler de tous au sein d'Air Europ Club. ●