



LE PAPY
BOEING TONE
NOVEMBRE 2009 - N°11
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



L'HÉLICOPTÈRE RENIFLEUR EXISTE, JE L'AI RENCONTRÉ. Par JM Palut

Amérique du sud, région de l'Orénoque, début des années 80. Notre hélico vient de décoller d'un camp de géologues en pleine forêt. Sur la HF, le pilote contacte le seul aéroport à des centaines de kilomètres à la ronde :

« *Timeri approach, this is helicopter Quebec Delta, we just take off for an airborne survey over the East Roraima range* »

« *Roger, Quebec Delta, no traffic reported in your area, call me back before landing.* »

« *Pas de trafic connu ! t'as déjà vu des avions faire de la contrebande sous plan de vol ?* »

David

David, le pilote, est un ancien de l'ALAT, 26 ans aux prunes et 2000 HDV. Il a quitté l'armée parce qu'il n'aimait pas le kaki, maintenant, il est servi : aussi loin que porte le regard, il n'y a que le vert de la forêt équatoriale, entrecoupé ça et là de larges rivières aux eaux sombres. A son côté, le navigateur, un vieux géologue barbu et chenu (au moins la trentaine), est chargé de nous positionner à 100 m près à l'aide de quelques cartes et images radar. A l'arrière, ma pomme. Je suis très occupé à faire fonctionner un empilement de capteurs et enregistreurs géophysiques sensés renifler les précieux minerais dont l'existence supposée en cet endroit reculé justifie notre présence.

L'Ecureuil prend de l'altitude pour se rendre sur la zone de prospection. Le ciel est encore

lourd de nuages d'averse et la forêt saturée d'humidité. Pendant la saison des pluies les rivières sont hautes et on peut difficilement se déplacer au sol, les prospections se font par les airs ! Justement ce matin, on doit faire un détour pour ravitailler un géologue qui oeuvrait dans la vallée de la Kurupung avec une douzaine de sapeurs amérindiens. Daniel a subi un gros orage cette nuit, la rivière est montée de plusieurs mètres et son bivouac a été emporté. Les vivres sont à l'eau, mais le matériel et la radio sont à l'abri. En arrivant, il nous guide au bruit sur la HF vers sa DZ improvisée :

« *C'est le livreur de Félix Potin. Il paraît qu'on n'est plus étanche ici ?* »

« *Respect envers Ancien, gamin, et fais attention aux vipères en te posant !* »

Le mot du président

Attendez-vous à savoir ! Pour les « quinquas », cette petite chronique rappellera les billets de Geneviève Tabouin sur Radio Luxembourg ! Ce mois-ci, la sécurité en région parisienne. Nous savons tous que, depuis le mois de Juillet, une ZRT correspondant à la TMA de Paris a été mise en place et qu'en absence de contact radio, nous devons rester à l'écoute sur 121.5 MHz dans la zone. Le plan Vigipirate à l'origine de ce Sup-AIP (123/09) va conduire à un futur renforcement des règles de sécurité autour de Paris. Obligation de transpondeur mode C (heureusement), nouveau radar primaire pour suivre nos mouvements et, selon que nous serons classés ami, douteux, suspect ou hostile, il faut prévoir l'intervention des moyens d'interception de l'armée de l'air en charge du dispositif. Aussi, prenez soin de ne jamais oublier d'allumer votre transpondeur, mettez-vous en contact avec Seine Info ou la TMA de Paris avant d'arriver sur Toussus, vous pourrez ainsi éviter de vous faire griller les ailes par la post-combustion imprévue d'un Mirage 2000. Bons vols à tous.

PR



Un beau spectacle

L'Écureuil remonte pour finir son « cross » vers la zone de « survey ». Avant de descendre et risquer de perdre la liaison, le pilote signale sa position au camp de base. J'ouvre la porte cargo en grand, les enregistreurs géophysiques démarrent, le géologue prend ses repères, envoie un top avec une pédale reliée aux senseurs et annonce « début de ligne ». A 100 km/h, la consommation est minimale et c'est parti pour des heures. L'hélico vole en ligne droite à 100 m/sol, hauteur contrôlée au radar altimétrique et enregistrée. Avec des arbres de 50 à 60 m de haut il est difficile de descendre davantage. Dans les zones accidentées, c'est le yoyo permanent. Personne ne parle, sauf le navigateur qui tope de temps en temps ou demande une correction de trajectoire. Le spectacle est exceptionnel, j'ai l'impression de pouvoir toucher la canopée où se concentrent tous les oiseaux de la forêt. Les aras rouges ou bleus volent en couple et semblent s'accommoder de notre présence. Certains arbres sont couverts de fleurs, leur parfum monte jusqu'à nous malgré la puissance du rotor. Le panorama alterne canyons étroits, falaises rouges, cascades puissantes... Des paysages impossibles à appréhender sous le couvert végétal. Mon appareil photo à portée de main, je mitraille sans compter.

Le géologue donne le top de fin de ligne et retourne sa carte pendant que le pilote retourne l'hélico de 180°; mon estomac aussi ! On espace les lignes de 100 à 1000 mètres, selon la précision voulue. Pour caractériser une faille ou une structure supposée, il faut voler perpendiculairement à celle-ci et multiplier les lignes courtes et les virages.

Les lignes se succèdent. Pour nous localiser en cas d'atterrissage forcé, la position est transmise au camp tous les quarts d'heure environ, entre deux lignes car la HF parasite les enregistreurs. Si la turbine lâche, le pilote est censé poser l'hélico sur le premier gros

arbre disponible, aussi l'article principal de la valise de survie est une looonngue corde pour descendre dudit arbre. Au Brésil, c'est arrivé à un Français, il a mis 45 jours pour rentrer à pied !

Le réservoir se vide et le pilote décide de rentrer. Je referme la porte, l'hélico remonte à une hauteur décente et accélère. Quelquefois, pour se dégourdir, l'ex-bidasse nous gratifie d'une démonstration de « vol tactique » : plein badin et slalom dans les méandres d'une rivière, à deux mètres de l'eau. Le must consiste à terroriser un indigène en bateau : assourdi par le bruit de son propre moteur, il nous découvre quand on déboule sournoisement par l'arrière dans un bruit d'enfer.

Retour au camp

Le temps s'est éclairci, tout le monde se décontracte :

« *Qu'est ce qu'on mange à midi ?* »

« *Tu veux savoir ce que tu vas gerber cet après-midi ?* »

« *Rien du tout si t'étais un vrai pilote, et pas un brasseur d'air !* »

Etc, etc. Le camp dispose aussi d'une VHF (123.50) dont l'antenne est fièrement plantée au sommet d'un long bambou. L'hélico est équipé d'un homing qui permet théoriquement de se diriger vers une VHF émettant en continu, en fait, quand l'aiguille se réveille, c'est qu'on va percuter le bambou. Le pilote appelle sur la VHF que veille Jean-Philippe, le mécano. En général, il commence à se ronger les ongles une bonne heure avant la fin de notre autonomie. Il répond immédiatement en tentant de cacher son soulagement derrière un faux trait de mauvaise humeur :

« *le cuistot dit que si tu survoles encore sa popote, tu manges froid jusqu'à ton départ !* »

Une petite pause

L'hélico se pose sagement sous son œil critique de mécanicien qui attend sa « ma-

chine », cache-pitot et autres obturateurs en main. Après une minute au ralenti pour ventiler la turbine, le pilote coupe. Je bascule l'alimentation électrique des senseurs sur la prise de parc et profite du silence. Dans deux heures on repart. Le mécanicien ravitaille. C'est de Floride qu'arrivent les fûts de kérosène, au terme d'une odyssée qui fait monter son prix de revient à celui du Cognac cinq étoiles. Le mécanicien commence par éliminer tous les fûts trop cabossés, ou ceux dont le scellé a sauté. Puis il vérifie l'absence d'eau avec un réactif spécial. Enfin, il avitaille l'hélico avec une pompe électrique munie d'une batterie de filtres et décanteurs qui lui confère un débit laborieux. Le fond des fûts non plus n'est pas utilisé, ce qui fait dire au chef de projet que le mécanicien consomme plus de kéro que son engin. En attendant, il est très populaire, car il alimente toutes les lampes à pétrole de la région.

C'est un angoissé permanent. Il règne sur un stock impressionnant de matériel et de pièces détachées qui va jusqu'à un jeu de pales et un Strobex pour les équilibrer. Mais il ne peut compter que sur lui-même et avoue parfois son immense solitude devant les responsabilités de la maintenance en brousse : la pièce qui peut faire défaut ou le problème qu'il ne sait résoudre. Les questions à sa maison-mère se font par télex, 24 ou 36 h pour avoir la réponse et un colis urgent mettra huit à dix jours pour arriver. Il dort mal et fait tellement peine à voir qu'on n'ose même plus le charrier. Je sais qu'il rêve de ce jour prochain où il repliera les pales de sa machine, mettra le tout à l'arrière d'un 747 Cargo pour la France et pensera enfin à autre chose. ●



1. Dans notre hangar, on notera un arrière plan les avions de notre co-locataire de l'époque: l'aéroclub d'Air France. 2. Deux Stampe aux couleurs de l'aéroclub pendant le «Looked trophy» à Coventry (GB) à la fin des années 50. Étaient-ils des compétiteurs?



LES AVIONS D'APRÈS-GUERRE

ON NE PEUT TERMINER CETTE CHRONIQUE SUR LES AVIONS D'APRÈS-GUERRE EXPLOITÉS PAR L'AÉROCLUB SANS PARLER DU STAMPE.

Bien que conçu en 1933 par l'ingénieur belge Jean Stampe, le SV4C, doté d'un moteur Renault 4 cylindres en ligne de 140 ch, est l'avion-école et l'avion de voltige des années 50 et, bien évidemment, l'Aéroclub du Canton de Sceaux le mettra en œuvre très rapidement, en plusieurs exemplaires. Le premier de ceux-ci, le F-BDEV, est un avion prêté par le Service de l'Aviation Légère et Sportive. L'aéroclub en posséda quatre autres: le F-BCXK de 1954 à 1966, le F-BCKO de 1958 à 1977, le F-BDMO de 1959 à 1971 et le F-BATM de 1968 à 1973.

Jacques Noetinger, alors instructeur à l'école de Cognac, a écrit à la fin de la guerre une brochure «Comment piloter le Stampe». En décembre 1951 dans Aviation magazine, il nous relate son vol aux commandes du Stampe de l'AéCCS, en voici quelques extraits.

Note d'ambiance

Je l'ai (la brochure NDLR) aujourd'hui sous

les yeux avant de reprendre place à bord du F-BDEV de l'Aéro-Club du canton de Sceaux que, grâce à mon ami Sautet, président de ce club, je vais pouvoir utiliser pendant quelques minutes. Robert Sautet, qui se dévoue avec une telle foi à son club et à ses élèves, à Toussus-le-Noble, ne pouvait pas être insensible à mon désir de célébrer le Stampe que, lui aussi, aime beaucoup pour l'avoir longtemps éprouvé et pour avoir formé à son bord bien des élèves-pilotes et bien des boursiers.

Est-il besoin de rappeler que le Stampe est un biplan construit en bois et métal, doté d'ailes ayant une flèche de 9°, qu'il pèse à vide 528 kilos et au total 780 kilos, qu'il emporte 90 litres d'essence et en consomme 27 ou 28 à l'heure. Lorsque l'on monte sur l'extrados de l'aile inférieure et qu'on a rabattu les parties supérieures des parois des postes de pilotage, il est assez facile d'enjamber le fuselage pour s'installer sur les sièges baquets qui sont placés en tandem. Le poste avant est le plus complet,

en ce qui concerne son équipement, encore qu'en monoplace, le pilote occupe généralement le siège arrière et qu'il dispose de tout ce qui lui est nécessaire au pilotage en solo. ...

Placé à gauche du siège, je donne quelques injections pour faire monter la pression au-dessus de 20. Le démarrage au Viet n'est possible que de la place avant, que j'occupe. Starter ouvert, mélange riche, gaz réduits, essence ouverte et contacts sur 2, je tire sur le démarreur. Le moteur part sans hésitation, bien qu'il ne soit pas chaud. Il faut un petit moment pour laisser monter la température d'huile à 25° (??? NDLR) et pour que la pression d'huile se stabilise vers 2.5 kg. Tout va bien, je fais le point fixe. La sélection des magnétos n'accuse aucune imperfection, le moteur tourne bien, c'est la preuve que l'Aéro-Club du canton de Sceaux soigne parfaitement son matériel ! Il ne me reste qu'à lâcher le frein de parking pour rouler lentement vers la piste en herbe....

En roulant au sol, je suis prudent, car le Stampe n'est pas particulièrement lourd de l'arrière ; les freins qui agissent en position extrême du palonnier sont secs et j'ai surtout souvenir d'un certain pylône dont j'ai été victime à Cognac en roulant au sol pour revenir au hangar après une sympathique séance de voltige que j'avais eu l'occasion de faire avec, pour passager, mon camarade Jacques de la Roque.

On roule et ...

me voici en position de décollage, accompagné d'un stoïque passager pourtant pilote: François Quincy, membre actif de l'Aéro-Club. Je pousse les gaz lentement, l'avion



QUIZZ : l'aéroclub a 75 ans

Question n°20 : Jean Stampe, créateur du SV4, était un pilote un peu particulier avant la guerre. Quelle était cette particularité ? **Question n°21 :** Le SE 161 Languedoc, cité dans la question 19, a été dessiné avant-guerre. Quel ingénieur célèbre est à l'origine de ce quadrimoteur français ?

Réponses au Quizz n°10 : **Question n°19 :** Il s'agit du F-BATM. Par le plus grand des hasards administratifs inexplicables, il y eut deux avions immatriculés de façon identique. Outre le Stampe de l'AéCCS, Air France exploitait un Languedoc SE 161 avec le même tétragramme. Il fit une sortie de piste au décollage en 1948 à Toulouse à cause d'une inversion dans la commande des ailerons, tuant le pilote Emmanuel Airin, un ancien de l'Aéropostale (comme quoi, les check-lists, ça peut servir !) **Question n°20 :** Maurice Brochet n'était pas pilote, il n'a jamais pris en main le manche d'un des avions qu'il construisit.



Au poste de pilotage

commence à rouler, prend très vite une vitesse qui lui permet de se mettre en position horizontale et dès que la vitesse de 80 km/h est atteinte au badin, une très légère traction sur le manche permet de libérer l'avion du sol et, en tirant les gaz vers l'arrière pour retirer la surpuissance, on ne réduit pas les tours. Suivant mon habitude, je fais un palier à 110 au badin avant d'attaquer la montée à 2.000 t/mn et à 110 au badin, ce qui donne une vitesse ascensionnelle de l'ordre de 4 m/s. ...

Alors en vol ?

En vol de croisière, le compte-tours accuse 1.850 t/mn et la température d'huile se stabilise vers 60° tandis que le badin indique approximativement 140 km/h. Sur un avion bien réglé, comme c'est le cas du F-BDEV, les commandes ne sont pas molles et, en virage moyen, on sent parfaitement que l'on contrôle avec précision la manœuvre. En manœuvres serrées pour entrer brutalement dans un virage à la verticale, par exemple, on constate une petite inertie au début de la figure et ceci est dû à la grande surface de la voilure. Pourtant, cette inertie est infiniment moins sensible que sur bien des avions, même monoplans, n'ayant pas la finesse du Stampe. Ayant pris un peu d'altitude, je me livre à quelques décrochages qui ont pour caractéristique de se produire aux environs de 60 km/h. L'avion frétille un peu ; il suffit de

relâcher le manche et il reprend rapidement son vol normal. Jusqu'au dernier moment, toutes les gouvernes répondent bien. ... Enfin, pour ne pas rompre avec les bonnes habitudes de ces « essais en vol », je m'offre une série de « lazy eights ». Le Stampe les effectue avec grâce et souplesse, comme évoluerait un patineur sur une piste de glace ...

A l'atterrissage

Tout en faisant mon tour de piste, je songe aux spectaculaires glissades que j'ai vu souvent exécuter par des spécialistes sur Stampe. Ceci me donne le désir d'en faire une, et c'est là que l'on se rend compte à quel point cet avion peut se contrôler ; on peut mettre le pied à fond et amener l'avion suivant un angle de 35 à 40° avec la trajectoire d'approche. L'approche normale recommandée pour les élèves se fait à 120-130 km/h...

Conclusions

A quoi bon célébrer les qualités de cet avion puisque tout le monde le connaît. Je me contenterai de taire une petite critique au Stampe, celle d'être un peu trop gourmand puisqu'il consomme dix litres de plus que les biplaces écoles de 75 ch qui le remplacent petit à petit dans les aéro-clubs. La puissance a de gros avantages, mais quand le litre d'essence est vendu le prix que nous le facture avec tant de désinvolture la IVème Républi-

que, on est bien obligé de songer un peu à l'économie.

Et, en m'éloignant avec Robert Sautet du F.BDEV, ce sympathique moniteur me dit de nouveau combien cet avion lui a rendu service pour breveter près de vingt premiers degrés, en plus de nombreux seconds degrés, cette année. « Ce qui fait surtout ma fierté, ajoute-t-il, c'est d'avoir eu la chance de breveter plusieurs boursiers destinés à l'Armée de l'Air. Puisse-t-on m'en confier davantage ». Nous lui souhaitons volontiers...

Que dire de plus sur cet avion... Vous pouvez toujours le voir voler notamment sur le terrain d'Angers où on le restaure avec minutie mais où, également, on continue à le construire. Et pourquoi n'irions-nous pas leur rendre visite et faire un petit essai de voltige (en passager) en souvenir du bon vieux temps ? Voilà une idée à creuser. ●



J'AI VOLÉ SUR LE «TURBULENT»

L'article du n°10 sur le Druine Turbulent F-PFRD a réveillé quelques souvenirs chez un de nos lecteurs, Alain Chaumeaux, qui nous a ravi par sa connaissance des moteurs lors de la conférence du 18 novembre.

«Oui, je sais ce que le F-PFRD est devenu... il a brûlé avec le hangar commun de St-Cyr, de mémoire en 1972. Un voleur d'essence, cigarette à la bouche, prélevait, pendant la nuit, de l'essence par les purges des avions. Ce qui devait arriver arriva, ce hangar était plein d'avions, il n'en est rien resté !!!

Pour la petite histoire, un certain Boué*, ou quelque chose comme cela, l'avait racheté à Mme Druine. Je faisais très souvent des vols en patrouille avec lui, lui sur le Turbulent, moi sur un Bébé Jodel immatriculé F-PKFM. Un jour, du côté de l'Aigle, un Dassault 315 nous aperçut et vint se joindre à nous pour quelques minutes...Un autre jour, son propriétaire m'invita à l'essayer, c'est comme cela que j'ai volé sur le F-PFRD, c'était.....il y a longtemps !!!! » ●

* En fait, il s'agit de M. Duboué-Sadron, dernier propriétaire de l'avion



1. Antoine Dupreux, le fils 2. son père Patrice.
3. François Baudlot
4. Les stagiaires, de gauche à droite : Emilie, Aurélie, Soizic et Sylvain.



LA VIE DU CLUB

Des Stagiaires à l'ACTN

Nous accueillons quatre stagiaires au club. Aurélie, Emilie, Soizic et Sylvain font leurs études à l'IUT de communication de Rambouillet. Ils ont pour mission de redynamiser une association, en occurrence la nôtre.

Après une présentation du club et de leurs objectifs, nos quatres étudiants se chargent de travailler pour nous : ils organisent les portes ouvertes de décembre (voir la rubrique « à vos agenda ») et vont plancher sur la structure du site internet.

Venez les rencontrer lors des portes ouvertes pour échanger vos idées et éventuellement de leur donner un coup de main.

NOUVELLES TÊTES BRULÉES

François Baudlot

L'aéronautique a toujours été un rêve pour moi. Au lycée, j'ai fabriqué un modèle réduit que des aéromodélistes chevronnés m'ont

aidé à faire voler. A vingt ans, un ami d'enfance devenu instructeur m'a emmené faire quelques tour en l'air dont de l'acrobatie. J'ai eu la chance de réaliser des stages en usine et en bureau d'études chez Dassault Aviation (Mérignac) à la fin de mes études. Or, le secteur n'embauchait pas à l'époque et je travaille donc chez RENAULT à la conception des moteurs (de l'autre coté du champ par rapport à la piste, d'où on entend très bien les avions... Mais on ne doit pas rêver trop longtemps et rester concentré sur le boulot pour ne pas se faire mal !!!).

Pour poursuivre ma soif de voler, j'ai réalisé quelques vols solo en parapente au cours desquels j'ai rencontré ma femme.

Depuis, nous avons fondé une famille, je me suis remis aux études pour devenir ingénieur. C'est pourquoi, à 39 ans, libéré de certaines obligations, je me donne les moyens de piloter. Mon objectif est de me faire plaisir, j'aime aussi la vue d'en haut : en avion, je passe mon temps à regarder par la fenêtre. Etant pugnace et régulier dans les activités que j'entreprends, je pense pouvoir prétendre passer un jour la licence de pilote, mais je ne me fixe aucun objectif en terme de temps.

Patrice et Antoine Dupeux

Antoine, mon fils, souhaite intégrer l'Armée de l'Air, comme pilote de chasse, évidemment. Pour cela, il a demandé à passer sa licence PPL afin de prendre un peu d'avance pour ce qu'il souhaite être sa carrière. Antoine, qui a déjà fait du parachute et du parapente, est passionné par le fait de voler.

En ce qui me concerne, c'est avant tout une activité qui me démange depuis plusieurs années, entraîné en cela par un ami d'enfance qui vole à Poitiers depuis plusieurs années déjà.

C'est donc très naturellement que, Antoine et moi, nous nous sommes inscrits là où nous pensons recevoir la meilleure formation. Ce sera pour nous une activité en commun et un moment « entre hommes » qui, je le souhaite, renforcera encore plus notre relation père-fils déjà bien sympathique à vivre.

Pour ce qui est des ambitions d'Antoine, je crois avoir répondu. Pour ma part, je souhaite ainsi réaliser un rêve tout en profitant de cet « outil » pour découvrir la France, voire plus loin, sous un autre angle. Bref, joindre l'agréable à l'agréable et ce, bien sûr, au sein d'une famille sympa. ●

Le petit mot de René et Dominique

Trop d'huile me gave. Par peur de manquer d'huile, certains n'hésitent pas à remplir le réservoir d'huile jusqu'à la limite supérieure de la jauge. Cela est totalement inutile. Le trop plein d'huile est rapidement évacué du moteur et l'huile en excédent se disperse sous la cellule de l'avion. Vous pouvez avoir l'impression que l'avion consomme de l'huile alors qu'il n'en est rien.

Un niveau d'huile compris entre la limite basse (5 L pour les cadets, 7 L pour les avions de voyage) et la dernière graduation est suffisant, n'en rajoutez pas ! Par contre, si vous constatez que l'huile coule sur les carénages du train avant, signalez-le aux mécaniciens, cela peut être le signe d'un problème moteur plus important Si l'avion sort de révision, que vous êtes le premier utilisateur, vous aurez du mal à voir le niveau d'huile. N'en rajoutez pas, au cas où. L'huile va brunir rapidement et sera à nouveau visible.



AIR'EUROP CLUB
TOUSSUS LE NOBLE
Bat 221, aérodrome de Toussus Le Noble - 78 117 Chateaufort

DÎNER DE FIN D'ANNÉE



LE SAMEDI 5 DÉCEMBRE 20H SOIRÉE DÉGUISÉE SUR LE THÈME DE LA BD

→ **Inscription avec nombre de personnes auprès de Brigitte Duflo :**
bduflomoreau@yahoo.fr ou au 06 60 54 16 55 le plus vite possible pour avoir en retour votre «rôle» tiré au sort de manière totalement aléatoire et pouvoir vous y préparer. Mettez aussi votre nom sur le tableau mis à disposition au club.
→ **Tarif: 23€/pers.** Chèque à déposer dans une enveloppe dans la boîte à lettre du bureau avec nom et nombre
→ **Allez, laissez tomber le masque (ou plutôt mettez-le) pour jouer le jeu samedi soir et place au contre-emploi!** Un défilé clôturera la soirée et un prix sera décerné au meilleur... pas forcément le plus costumé mais celui qui aura su avec humour endosser le mieux son personnage.

Tél : 01 39 56 20 06 Mail : aeroclub.aireurop@free.fr



AIR'EUROP CLUB
TOUSSUS LE NOBLE
Bat 221, aérodrome de Toussus Le Noble - 78 117 Chateaufort

JOURNÉE DE NETTOYAGE



JOURNÉE DE NETTOYAGE DU CLUB
LE 28 NOVEMBRE À PARTIR DE 10H
Au menu : petites réparations sur les avions, peinture, électricité...

Tél : 01 39 56 20 06 Mail : aeroclub.aireurop@free.fr



AIR'EUROP CLUB
TOUSSUS LE NOBLE
Bat 221, aérodrome de Toussus Le Noble - 78 117 Chateaufort

LES NUITS ÉTOILÉES À L'AÉROCLUB



→ **A la demande de nombre d'entre vous, nous allons organiser, cet hiver, quelques soirées d'initiation au vol de nuit.** Bien sûr, une bonne météo étant primordiale, il ne nous est pas possible de donner les dates de ces soirées qui commenceront au cours du mois de Novembre.
→ **Inscrivez vous à l'aéroclub ou en envoyant un mail à : norbert.andrieu@gmail.com,** n'oubliez surtout pas de donner un numéro de téléphone afin que nous puissions vous contacter rapidement pour ces soirées.
→ **Les vols se feront bien sûr avec instructeur.** L'ordre de passage sera celui d'inscription.

Tél : 01 39 56 20 06 Mail : aeroclub.aireurop@free.fr

A VOS AGENDAS

DATES À NOTER DANS VOTRE AGENDA.

Samedi 28 novembre 2009

Journée Nettoyage et Bricolage.

Les volontaires et leurs outils sont les bienvenus

Sam 5 et Dim 6 Décembre

jeune porte ouverte

«Marre d'être au sol ? Venez prendre l'air ! ».
Faites découvrir votre passion à vos amis

Samedi 5 décembre 2009 à 20h

Notre diner costumé de fin d'année.

Inscrivez-vous auprès de Brigitte : bduflomoreau@yahoo.fr. Invitez votre famille, vos amis.

La campagne de réinscription pour 2010 se déroulera à partir de décembre.

Les informations nécessaires vous seront communiquées après la réunion de conseil du 8 décembre 2009.

Les vols de nuit ont débutés

Les premiers participants ont adoré ! Venez vous aussi vous essayer au vol de nuit. Vous pouvez encore vous inscrire auprès de Norbert Andrieu ou sur la liste affichée au club.