LE PAPY BOEING TONE
JUIN 2009 - N°8
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble

RALLYE 2009

LES GO : MARC, NORBERT ET BRI LA BARMAID. LES PARTICIPANTS : 3 CADETS ET JP POUR 8 PILOTES ET UNE PAX.

Par Brigitte Duflo

1

2

1. Le chantier de l'Hermione **2.** L'île Madame **3.** Les Doudoux, père et fils.

3

Cela commence par la recherche d'enveloppes cachées retrouvées, se finit par celle des orages annoncés, bel et bien perdus !

La recherche fébrile et brouillonne des enveloppes avec le nom de la 1ère étape est lancée.

La « nav » est encombrée de ZRT pour le Bourget, le meeting aérien de Tours et les 24h du Mans! Cela devient difficile de voler, heureusement les contrôleurs seront des plus arrangeants.

Saumur, nous voilà ! Le président du club et son assistante nous y attendent, mettent leur club-house à disposition. Pendant que nous installons le pique-nique à l'ombre d'un arbre, les concurrents passent leurs premiers tests. Norbert leur a mis les 6 sens dessus-dessous . Le voltigeur a laissé le Cap10 (entre le saucisson et la tarte à l'ananas, ça ne passe pas) pour la reconnaissance gustative et olfactive d'échantillons. Croyez-moi, les yeux bandés, ce n'est pas si simple de découvrir la saveur du curcuma ou de sniffer l'eau de rose ! Ce ne sera pas plus simple pour nos avions de se désaltérer car la pompe éructe quelques gouttes et boude pendant un certain temps.

C'est l'heure de remballer pour atteindre

Le mot du Président

Début juin, un courrier vous a été envoyé faisant état d'inadmissibles actes de malveillance sur nos avions. Faisons le point des conséquences de ceux-ci.
En l'absence de fournisseur de pièces de R-3000, le premier objectif fut de retrouver un aileron gauche sur un autre avion. Après une semaine de recherche, les deux avions qui auraient pu nous aider avaient des ailerons grêlés, hors d'usage. Nous avons contacté le fabriquant qui possède le matériel pour réparer. Malheureusement, il lui faut faire un dossier de réparation à soumettre aux autorités, **en conséquences :** pour deux jours de réparation, un mois de bureau d'étude et deux à trois mois d'immobilisation du JM.
Suite au vol des durites du KT, Michel a dû faire le tour de France des ateliers pour en retrouver. Cela a pris dix jours et les réservoirs ont pu alors être remontés. Mais, avec les déboires de santé de René et les vacances de Dominique, la 2000 h du KT a pris un sérieux retard. Nous espérons le revoir en vol pour la mi-juillet.
En outre, nous avons dû investir dans un système de surveillance de l'aéroclub et, pour compenser le manque de disponibilité des avions, louer un DR400. **Bilan :** 9 000 € de frais de réparation, 2 000 € pour les aménagements du hangar et 10 000 € de manque à gagner.
Merci au nom de tous à : Michel, Joseph, Patrick et Dominique, pour tout le travail qu'ils font actuellement.
Que celui, cause de ces problèmes, ait au moins la dignité de ne plus mettre les pieds à Toussus. Mais de cela, on peut douter. Bons vols à tous. **PR**

notre destination finale : ville choisie par Colbert pour regonfler la marine royale de Louis XIV qui veut en découdre avec ces ... d'anglais ! Oui, gagné, Rochefort sur la Charente.

Pas de temps à perdre, visite avec Norbert du chantier de l'Hermione (ce bateau fit la traversée avec La Fayette pour aider nos amis américains) pendant que Marc et moi nous transformons en « porteurs de valise » jusqu'à l'hôtel. En récompense, une petite mousse bien glacée avant de les retrouver et de les guider vers la Corderie Royale.

L'heure du dîner sur la terrasse du Cap Nell, au bord du port de plaisance, est arrivée. C'est bon, l'ambiance y est (entre nous, J-P en pince pour la serveuse qui ne le lui rend pas...). Les tests se poursuivent au dessert (pourquoi ont-ils pris le morceau de bois flotté pour un os ? Les médecins enterrent leurs malades et je ne suis pas « gothique » !), quelques questions pour être certain qu'ils ont suivi la visite de l'après-midi... et le carrosse est redevenu citrouille... allons nous coucher !

Dimanche, nous nous faisons déposer au Port des Barques pour un passage à marée basse vers l'île Madame (lieu sauvage et jolis carrelets en bord de mer) puis un déjeuner très marin à « L'huître y est ».

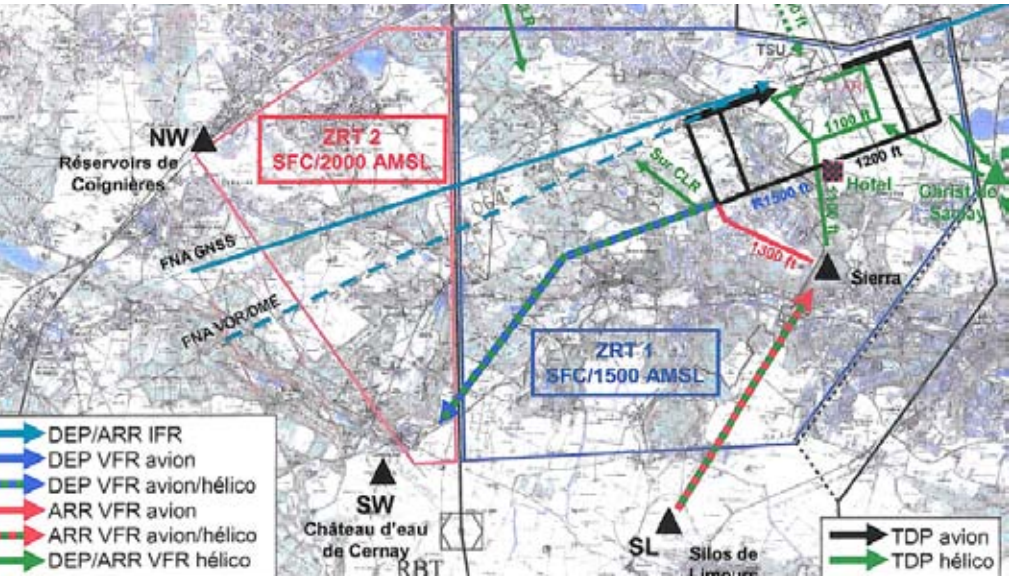
Et le gagnant est le QU (pas sur les réponses aux questions mais sur la capacité de son équipage à lancer les dés) avec Doudoux père et fils. Un petit coup de Pinot, un livre sur la pêche à pied pour survivre en milieu marin, etc... en prix.

Retour par Angers pour y voir décoller l'avion de Fillon. Nous voulions le rattraper et lui faire un petit coucou en vol mais nous savons qu'il n'est pas courtois.

Quant aux orages annoncés en fin de journée sur Toussus, pas le début d'un et c'est tant mieux !

Avis à ceux qui regrettent de ne pas avoir participé, le rallye 2010 sera organisé par Karim et Régis, 2ème WE de juin.

Qu'on se le dise ! ●



CRÉATION D'UNE ZRT À TOUSSUS

Par F. Turpin

Suite à des recommandations du BEA après une collision en vol, afin de protéger les procédures aux instruments et améliorer les services rendus autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, un nouveau dispositif de circulation aérienne va être mis en place. La publication sera faite par SUP AIP début juillet.

Comme la création d'une CTR de classe D et des procédures associées est complexe, ce dispositif aura deux phases : **phase 1,** mise en œuvre d'un dispositif transitoire avec ZRT, **phase 2,** poursuite des études vers le dispositif avec CTR.

Pour la phase 1, deux ZRT vont être créées, des points de compte rendu sont recommandés, de nouveaux circuits avions et hélicoptères sont mis en œuvre et les montées initiales QFU 25 et départ VFR QFU 07 sont revues.

La ZRT1 de SFC à 1500 AMSL se situe à l'est du radial 360 de RBT et la ZRT2 de SFC à 2000 AMSL se situe à l'ouest du radial 360 de RBT ; les caractéristiques latérales sont mieux perçues sur les cartes.

Ces deux ZRT sont gérées par TOUSSUS TWR, donc actives durant les horaires de contrôle du trafic de Toussus, les procédures d'aérodrome et conditions de pénétration sont : **réservées aux aéronefs** au départ ou à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, **sur autorisation** de TOUSSUS TWR, **avec transpondeur mode A** obligatoire.

Quatre points de compte rendu recommandés sont établis et définis comme suit : point NW (NovemberWhisky) = réservoirs de Coignières, point SW (SierraWhisky) = château d'eau de Cernay, SL (SierraLima) = silos de Limours et toujours notre fameux point S (Sierra).

Le changement des circuits de pistes avions porte essentiellement sur une branche VA (Vent arrière) commune c'est-à-dire que le circuit d'intégration et le tour de piste 25 ou 07 auront la même VA. Cette VA est celle du circuit intérieur ou petit circuit actuel donc plus de passages sur le rond-point du 8 mai mais attention aux habitants de Chateaufort.

Les arrivées en piste 25 ou piste 07 se feront au point SL et se poursuivront en direction du point Sierra bien connu. Une fois au point Sierra, selon le QFU en service, l'intégration reste inchangée par rapport aux procédures en vigueur.

Pour le départ en piste 25 avec ce nouveau dispositif, trois départs seront possibles : le premier en direction de NW, le deuxième à gauche du radial 244 de TSU avec une sortie ouest et un troisième en direction de SW.

Par contre, au départ en piste 07, un seul trajet sera possible afin de protéger les arrivées. La sortie se fera par une montée initiale face à l'est et une branche vent traversier comme actuellement. La VA sera exécutée avec la nouvelle définition puis on passera la dernière zone habitée de Chevreuse, la direction sera SW pour une sortie de circuit.

Pour les altitudes : le tour de piste se fera à 1200 ft AMSL et pour la trajectoire de sortie, il faut monter jusqu'à 1500 ft AMSL. ●

Le Bagimer

APRÈS LA GUERRE

LA RENAISSANCE DU CLUB

Par P. Raymond

A la déclaration de la guerre, le Caudron Luciole et le Potez 58 du club sont réquisitionnés, l'activité du club s'arrête donc. Orly est bombardé par les allemands en juin 1940, les hangars sont détruits pendant l'occupation et enfin, bombardé par l'aviation américaine à la libération, le terrain n'est qu'un champ de ruine au sortir de la guerre.

C'est à Robert Sautet que l'on doit la reconstruction du club en 1945. Cet ancien pilote de chasse, breveté en 1924 et moniteur depuis 1934, était en 1939 vice président et chef-pilote adjoint de l'ACCS. En outre, il est un des grands pilotes de voltige d'avant guerre.
L'ACCS est hébergé sur le terrain d'Etampes. Persuasif Robert Sautet obtient du Service de l'Aviation légère et sportive le prêt de deux avions : un Bücker récupéré à l'armée allemande puis un Stampe SV4-C (F-BDEV). L'activité s'accroit peu à peu, en 1947 on compte 329 heures de vol, 1948 : 492 h et 812 en 1949. C'est à partir de 1948 que le club prend son essor, lorsque, avec la complicité du commandant Texier, la section «vol à moteur» de l'aéroclub peut emménager à Toussus, dans le hangar qui nous abrite encore.

La flotte s'agrandit progressivement, par l'achat en 1950, à bon prix (à la liquidation de la Société nationale de construction aéronautique du centre), de deux avions triplaces NC 856, puis, grâce à la section construction aéronautique, avec le célèbre Bagimer 2, un avion réalisé sur la cellule d'un Piper-Cub récupérée à la casse par MM. Badez, Giraud et Mercier. Il est équipé d'un moteur Minié «Horus» de 75 ch. Cet avion a été l'avion-école du début des années 50, grâce à un coût d'exploitation peu élevé.

En 1950, le club compte 97 pilotes et 58 élèves et pour nombre d'entre eux : boursiers militaires. En effet, les aéroclubs réalisent à cette époque la formation de base des futurs pilotes militaires. En 1949, sur cinq boursiers, trois sont admis pilotes militaire, une source de fierté pour le club et au premier rang son chef-pilote Robert Sautet.
En 1950, il est décidé d'adjoindre un «club-house» au hangar. Deux membres du club entrepreneurs, l'un de maçonnerie et l'autre de charpente métallique s'attèlent à cette tâche. Cet appendice apprécié des pilotes est rapidement construit, pour une somme raisonnable. L'un de ces deux constructeurs vient encore nous rendre visite de temps à autre, il s'agit de Raymond Delassay, plus connu sous son pseudonyme de résistant : «Kiki». Il se souvient bien du manque de matériaux qui explique les larges baies du club-house et le sol fait de carreaux cassés de récupération. Il a notamment réalisé l'écusson de l'Aéroclub en mosaïque, que l'on aperçoit encore sous le bar.

L'activité du club est alors diversifiée, il compte plusieurs sections. La plus importante était la section «vol à moteur» essentiellement destinée à la formation des pilotes et l'entrainement des brevetés. A la fin de l'année 50 elle dispose de sept avions : Bücker,, Stampe, Bagimer ,Stark AS-80, Caudron luciole, le F-BBHD, qui termine sa carrière à la fin 1950, et deux NC-856. Bientôt viendront se joindre à la flotte de nouveaux avions : Druine, Brochet, SIPA, Boisavia, Jodel D112 et même une Cessna.
La section «vol à voile» reste basée sur le terrain d'Etampes. Nous n'avons que peu de renseignement sur cette activité, seules quelques traces des heures de vol sont parvenues à nous, comme la présence au club dans les années 60 de deux planeurs biplaces de type Wassmer WA30 Bijave.
La troisième section de l'aéroclub se consacre à la construction amateur. Elle est animée dès la fin des années 1940 par Sylvain Badez, qui est avec MM. Lacour, Beraud, Barret de Nazaris, Briffaud et Le Breton à l'origine du RSA (Réseau du sport de l'air), association construite à l'image du célèbre PFA anglais (Popular Flying Association). Le journal «Les ailes» de 1948 nous donne la liste de membres de cette section.
Une dernière section d'aéro-modélisme est animée par Robert Lebreton, ingénieur au CEV de Brétigny qui, à cette époque, réalise également les dessins humoristiques des «cahiers du RSA»

Malheureusement, le destin frappe durement ceux qui ont ranimé après guerre l'Aéroclub du canton de Sceaux. A la fin de l'année 1952, Robert Sautet se tue avec son élève au décollage de Toussus et, en 1954, Sylvain Badez en se posant dans un champ suite à une avarie avec un SIPA 90, décède après avoir voulu éviter un tracteur. ●

PHILIPPE ARNOULD

45 ans
Sales Manager Groupe CAT (logistique)
Heures de vol avion : 200
Heures de vol hélico : 280

Je suis impliqué dans la Fédération d'hélico, la FFG, où j'occupe la fonction de secrétaire adjoint du bureau fédéral. Aimant aller au fond les choses, j'ai participé durant sept ans au Championnat de France d'Hélicoptères en équipage (2 fois champions de France - 2006 et 2007) et ai été sélectionné 3 fois aux Championnats du Monde (meilleurs résultats à Rouen en 2005 : médaille de bronze au général, médaille d'argent avec l'équipe de France et Médaille d'or en navigation). Je souhaite revenir au vol en avion après plusieurs années consacrées à l'hélico. Ce sont pour moi deux plaisirs complémentaires, deux disciplines qui m'ont énormément apporté et que j'ai eu la chance de partager avec ma femme : pilote hélico lorsque nous nous sommes rencontrés. A plus long terme, le vol dans de vieux avions type Yak 52 que j'ai pu une fois essayer m'attire beaucoup, ou pourquoi pas un jour faire découvrir le vol et partager ses richesses avec d'autres au travers de l'instruction ? ●

GUILLAUME

QUALIFIÉ POUR LE TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES

La première étape pour la participation à l'édition 2009 du tour de France des jeunes pilotes a été franchie brillamment par Guillaume Lorans. Le PPL en poche depuis deux ans il se prépare à ce défi depuis le début de l'année avec l'aide de Frédéric et Jérôme.

Le Tour Aérien des Jeunes Pilotes (TAJP) est organisé par la Fédération Française Aéronautique. Le processus de sélection des Jeunes Pilotes commence par une épreuve pratique de navigation. Cette épreuve consiste en une navigation d'environ une heure. Le candidat doit réaliser, le plus précisément possible, un trajet défini par son club entre sept points de reports, en respectant les altitudes imposées. Le trajet est enregistré par un boitier GPS de la FFA qui, par la suite, note la navigation en fonction des écarts au trajet optimal prévu.
A l'issue des vols de navigation, une présélection de 80 à 100 Jeunes Pilotes est effectuée. Ces derniers sont alors réunis un week-end, afin de poursuivre de sélection finale qui comprend : une épreuve **théorique,** une épreuve **de préparation de navigations** avec rédaction de fiches briefing et de logs de navigation, une épreuve **de motivation et capacité** à représenter l'activité « aviation légère ».
40 à 45 Jeunes Pilotes sont alors sélectionnés pour participer au TAJP ainsi que 10 à 15 en liste complémentaire.
Cette première étape a été brillamment franchie par notre candidat puisqu'il se classe 3ème de la sélection du CRA Ile de France.
Le Tour de France aérien 2009 débutera le 20 juillet à St Yan et se terminera à la Ferté Alais le 2 août. Il est constitué d'épreuves de navigation, de précision en vol solo ou en binôme, de tests théoriques, d'épreuves de qualité d'atterrissage, de tenue de la Vp, puis de vol montagne et de vol de nuit.
Le tour de France est ponctué de deux manifestations : **le meeting aérien** de Vannes le 26 juillet, **le fly-in** de la Ferté Alais le 1er août. Nous vous proposons d'aller y soutenir notre candidat au cours de deux «sorties club».

Il nous faut remercier ceux qui nous aident dans ce projet en finançant les nombreuses heures de vol de formation et d'entrainement nécessaires : **Le Commissariat à l'Energie Atomique, l'Intermarché de Buc, notre assureur : Samuel Cougot, la société ALCEA de Pascal, un pilote du club, l'Institut Mermoz.**
Guillaume se destine à une carrière de pilote, il est actuellement élève à l'institut Mermoz ou il suit la formation théorique qui le mènera à l'ATPL ●

LA VIE DU CLUB

Par P. Raymond

Le coût de l'heure de vol a augmenté

Suite à la présentation budgétaire 2009 faite par le trésorier de notre aéroclub, le Conseil d'Administration a voté le 3 juin 2009 une augmentation des tarifs de l'heure de vol afin de maintenir notre équilibre budgétaire pour cette année. Nous vous devons les explications justifiant cette augmentation.
En considérant les trois premiers mois de l'exercice 2009 et en simulant nos dépenses sur l'année, compte tenu des frais fixes (location des bâtiments, taxes d'atterrissage ADP, assurances et abonnements) et, sur la base de 1000 heures de vol pour 2009, les évaluations budgétaires conduisent à un déficit pour l'année courante de 4000 €. A cette somme, il faut ajouter le déficit constaté de l'année 2008 qui s'élevait à 2200 €.
En outre, TOTAL augmente le prix du litre d'AVGAS de 0,18 €, ce qui augmente mécaniquement le coût de l'heure de vol de 3,0 € à 4,5 € selon le type d'avion.
En conséquence, afin de conserver des finances saines et l'équilibre budgétaire, le bureau a proposé au Conseil d'Administration une augmentation des tarifs de l'heure de vol qui a été votée à la majorité. Peut-être ce tarif avait-il baissé un peu trop au début de l'année en ne prenant en compte que la baisse constatée du carburant, alors que nos charges (notamment de loyer, taxes d'aéroport et d'assurance) allaient augmenter fortement.
Au-delà, il nous faut penser à réduire nos dépenses si nous voulons maintenir le prix de l'heure de vol le plus bas possible. Réduction des frais fixes en négociant mieux nos contrats et peut-être en revoyant notre flotte avec des avions à l'exploitation moins chère et peut-être moins d'avions, notamment pour l'école. Mais, de tout cela, nous discuterons plus tard... ●

QUIZZ L'AÉROCLUB A 75 ANS

Question n°15 : Dans les années 1950, les différentes sections du club couvraient de nombreuses activités, parmi celles-ci, la section aviation à moteur avait une activité médicale. En quoi consistait-elle?
Question n°16 : L'Aéroclub du Canton de Sceaux a exploité dès 1951 un Stampe SV4-C qui fut décoiffant et eu une certaine célébrité par la suite, quel était cet avion?

Réponse au Quizz n°7

Question n° 13 : L'insigne de la 6ème escadrille créée à Vitry le François en Mai 1939était une furie
Question n° 14 : L'avion de chasse qui devait remplacer les Morane 406 en 1939 était le Dewoitine D520, avion doté d'un moteur Hispano-Suiza 12Y45 de 935 ch, il atteignait 535 km/h et pouvait franchir 1200 km. Il était doté d'un canon de 20 mm et de quatre mitrailleuses. Il équipa les escadrilles à partir du début 1940 mais ne fut réellement opérationnel qu'en Mai 40. 357 exemplaires avaient été livrés à l'armistice.