LE PAPY BOEING TONE
MAI JUIN 2010 - N°17
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble

Le rallye à Besançon

Et aussi :

LA JOURNÉE DE NETTOYAGE
UN FUTUR PILOTE PROFESSIONNEL
L'HISTOIRE DU CLUB
LA VIE DU CLUB ...

Journée de nettoyage

LE SAMEDI 8 MAI, LES BÉNÉVOLES SE SONT LEVÉS TÔT POUR NETTOYER LE CLUB : MÉNAGE, BRICOLAGE... TOUT BRILLE DU HANGAR AU BOUT DE L'HÉLICE. MR. PROPRE A SÉVI !

1

2

3

4

1 et 2. 8h30 : Un exploit est en cours, puisque la journée commence avec 1h30 d'avance grâce aux monsieurs propre du cub! 3 et 4. Pendant que les uns nettoient et mettent en miettes les avions, les autres améliorent leur drive avec le balai. Le hangar en vait bien besoin.

5

6

6 et 9. Tout le monde met la main à la patte, même les plus jeunes.
7, 5 et 8. Il y a ceux qui poncent pour faire ensuite des retouches de peinture. Ceux qui téléphonent, avec une lumière spéléo sur la tête. Et ceux qui pioncent... euh non, en fait, Régis nettoie les bas de caisse avec de l'essence.
10 et 11. Nettoyés et dorlotés, nos avions peuvent enfin se reposer dans leur hangar.

7

8

9

10

11

QUIZZ N°17 : L'AÉROCLUB A 76 ANS

Question n° 35 : Max Fischl, pilote d'essai des Constructions Aéronautique du Béarn, est également bien connu pour cette activité dans un autre cadre. De quel avion célèbre fut-il le premier pilote d'essai ? **Question n° 36 :** Le SIPA 200 fut le plus petit avion à réaction biplace du monde. Par quel moteur était-il propulsé ?

RÉPONSES AU QUIZZ N°16

Question n° 33 : La société JODEL ne construisit que 14 avions de type Jodel sur les 7000 qui volèrent. Essentiellement des D11 pour le Service de l'Aviation Légère et Sportive au début des années 50. Elle a développé les nouveaux modèles sous l'impulsion de constructeurs (Wassmer, SAN, etc..) et vendu les plans d'avions aux constructeurs amateurs ainsi que des pièces détachées. La société Jodel continue toujours son activité.
Question n° 34 : Le F-BLKK est le premier d'une série particulière de «Mousquetaire», les D-140 R «Abeille» fabriqués en 22 exemplaires. M. Delemontez a développé cette version du «Mous» à la demande de l'Armée de l'Air qui utilisait cet avion pour tirer les planeurs des écoles de l'Air, d'où la verrière panoramique et un fuselage arrière plus resserré afin de mieux surveiller la position des planeurs au moment du lâché.

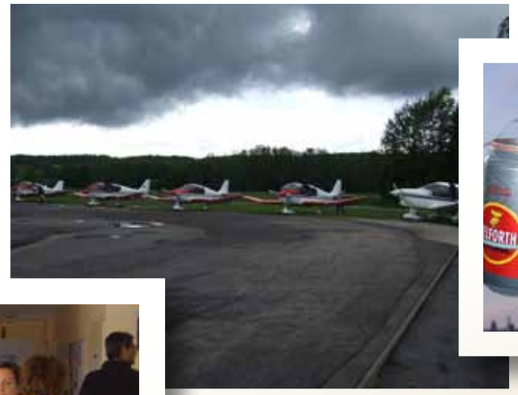
Air' Europe Club, Bat 221, aérodrome de Toussus le Noble 78117 Chateaufort. Tél: 01 39 56 20 06

Le mot du président

Il faisait beau en Grèce, dix jours à se reposer sous le ciel bleu et le soleil, à rêver à de futurs vols, que du bon temps. Mais l'arrivée est maussade. Maussade comme la météo de ce jour de rallye. Maussade comme la petite polémique suscitée par une petite irresponsabilité de pilote. Aussi, la plume se fait un peu triste.
Nos amis de l'atelier s'occupent avec soin de nos avions. Ils sont bénévoles et font en sorte que ces avions soient disponibles au maximum pour voler. De temps en temps, des contraintes font qu'ils sont obligés de donner quelques consignes restrictives. Ces consignes peuvent être liées à des problèmes de sécurité ou de planification des interventions. Elles sont inscrites au tableau des opérations.
Nous, pilotes, devons les respecter à la lettre tant par respect de leur travail que par responsabilité envers nos passagers.
Rappelons une bonne pratique : avant de partir en voyage, une petite visite à l'atelier ou un coup de fil à un responsable* de l'Unité d'Entretien ou au Secrétaire Général, pour discuter de l'état de votre avion marquera votre esprit de responsabilité.
Bons vols à tous. **PR**
* Michel : 06 81 24 54 81; Patrick : 06 07 33 78 42; Dominique : 06 10 73 75 14

Sauve qui pneu !

C'EST UN WEEK-END PLUVIEUX MAIS HEUREUX, QU'ONT VÉCU LES PARTICIPANTS DU RALLYE. LA PREUVE EN IMAGES.



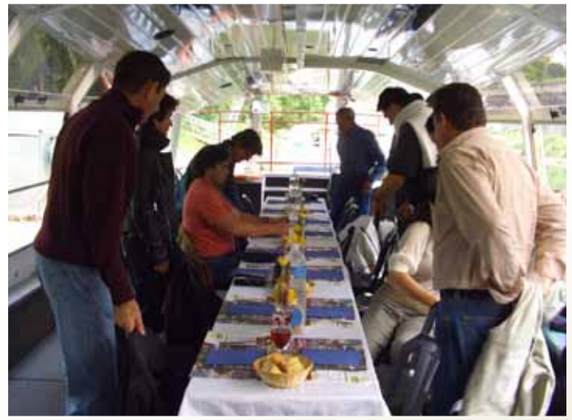
▲ **Sauve qui pneu, les concurrents ne s'imaginaient pas que ce rallye allait si bien porter son nom avec un très léger problème de carénage de roue sur l'avion des GO (une enquête est en cours pour déterminer qui avait tenté d'empêcher les GO de participer au rallye...) !**

Malgré une météo incertaine, tous les équipages ont décidé de faire confiance aux organisateurs....

Une escale à Aubigny pour un déjeuner au club house de l'aéroclub local et sauve qui pneu pour les premières épreuves sportives.... à la recherche des objets insolites, les premiers gagnants se sont distingués à un slip près :::!!!!

Sauve qui pneu pour trouver de l'essence et assurer le retour plus qu'incertain à cause de la météo.

Besançon était la destination finale, entourée d'eau, les participants ont pu goûter aux plaisirs d'un dîner sur l'eau. Sauve qui pneu pour ouvrir les écluses à coup d'huile de coude...n'est-ce pas Norbert ? ▶



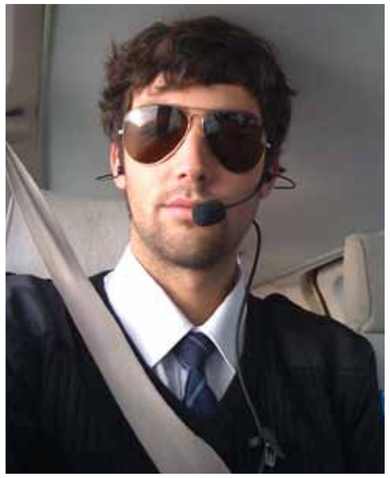
Air' Europe Club, Bat 221, aérodrome de Toussus le Noble 78117 Chateaufort. Tél: 01 39 56 20 06

▲ **Le lendemain, sauve qui pneu pour une visite de la ville sous la pluie avec un guide passionnant et passionné à en vouloir à quiconque voudrait moderniser sa ville et la dénaturer avec des oeuvres contemporaines... La pluie a quand-même permis de faire une visite de l'intérieur des maisons historiques.**

Le week-end se termine en surplombant la ville dans la forteresse Vauban qui domine la ville et qui permet aux participants de jouer à la vigie météo pour le retour. 8. Sauve qui pneu enfin pour le retour qui finalement fut beaucoup plus simple que prévu et qui achevait ce Rallye 2010 avec la victoire impressionnante de l'équipage composé de Brigitte, Théa et Norbert sur le KT.

UN FUTUR PILOTE DE LIGNE

GUILLAUME A COMMENCÉ IL Y A PEU SA FORMATION DE PILOTE À L'ACTN. VITE PASSIONNÉ PAR L'AVIATION, IL VEUT EN FAIRE SON MÉTIER. IL NOUS RACONTE COMMENT IL A PROGRESSÉ DEPUIS UN AN DANS SA FORMATION PROFESSIONNELLE.



Après l'ATPL brillamment passé à MERMOZ, pourquoi avoir choisi une formation CPL-IFR à l'étranger ?
L'anglais est la langue de l'aéronautique. Déjà chez MERMOZ, j'avais passé 8 des 14 épreuves en anglais, malgré des cours en français, je pensais qu'il était bon d'apprendre du vocabulaire technique.
Ensuite, le cours de la livre sterling a rendu avantageuse la formation Outre Manche. J'ai aussi suivi les conseils d'amis pilotes de lignes, me disant une fois de plus que l'anglais est une des plus importantes facettes du métier. Pour finir, le recrutement dans une compagnie n'est pas facile. Ma formation à l'étranger est la preuve d'une capacité d'adaptation, d'expatriation et de maitrise de l'anglais. Préférable je pense à une formation franco-francaise...

Comment as-tu été mis en contact avec cette école?
Par relations, un ami pilote de ligne ayant un ami qui a fait sa formation dans cette école nous a mis en contact. Sa critique sur l'école était très bonne, j'ai foncé !

En quoi consistent le Comercial Pilote Licence et la formation IFR ?
La licence de pilote Commercial met l'accent sur les responsabilités, la capacité de jugement, de prise de décision: nous opérons un vol, d'un point A à un point B en toute sécurité et en respectant les règles, faisant face aux imprévus. Il y a ensuite une certaine habileté au pilotage à démontrer, en vol à vue et vol aux instruments, ainsi qu'aux instruments de secours.
L'IFR est complètement différent, c'est un outil de travail. Nous sommes déjà considérés comme pilotes professionnels, avec tout ce que cela comporte. Le jeu est maintenant de piloter très précisément, d'avoir une très bonne représentation mentale de la situation pour palier à l'absence de repères matériels. Les procédures doivent êtres précises et nous devons toujours avoir une longueur d'avance sur l'avion. Une bonne préparation du vol est indispensable.

Est-ce que ta formation de base à l'ACTN t'a aidé dans ton cursus pour devenir pilote professionnel?
Bien sur, j'ai même transmis à Fréderic Turpin des félicitations que l'on m'a faites sur mon premier instructeur. Les anglais ont été ravis de voir arriver un frenchie avec peu d'heures de vol mais un pilotage rigoureux. L'apprentissage à l'ACTN avec Fréd en est à l'origine.

Comment se réparti la journée de travail dans l'école ?
Les plannings sont faits à la semaine, sur le grand tableau de la salle d'opérations. Un vol par jour, matin ou après midi. J'y passais toujours mes journées entières, de 8h à 18h. Le « Munch » passe à 11h30 pour les sandwichs ! Je profitais des demie journées « off » pour réviser ou backsitter. J'ai toujours séparé maison et travail, donc plus de SID (standard instrument departure) ou STAR (standard arrival) en sortant de l'école, mais de la relaxation et beaucoup de sommeil, pour être efficace le lendemain.

Combien d'élèves forment-ils ?
Nous étions une dizaine d'élèves, pour six instructeurs et trois bimoteurs plus un monomoteur. La plupart entre 22 et 35ans, de toute l'Europe, voulant entrer en compagnie ensuite.
D'autres plus vieux (entre 40 et 50ans), viennent passer leur IFR pour pouvoir se déplacer avec leur propre avion par tous les temps.

Quelles sont les particularités des vols en GB, surtout en hiver ?
Beaucoup de vols se terminent de nuit, ce qui est très sympa. Les conditions météorologiques sont sévères, les ILS sont alors poussés jusqu'aux minimas (sortie de la couche et piste en vue à 200ft...). Nous devons surveiller le givrage. Nos pitots sont dégivrés mais pas les ailes, les hélices et le pare brise. La glace s'accumule alors rapidement, alourdi et casse la finesse de l'avion... situation dangereuse... On aime alors entendre les bruits sourds de la glace fondue venant taper la dérive ou le fuselage !

Et en dehors du terrain et de la formation, comment est la vie à Bournemouth ?
Bournemouth est une ville balnéaire sympathique. C'est la cote d'azur anglaise ! Il y a aussi pas mal d'étudiants étrangers venant pour des stages linguistiques.
Les weekends et les soirées sont animés mais les anglais assez froids avec les étrangers.

Pour le futur, quels sont tes souhaits ?
Je serai cette semaine de nouveau à Bournemouth pour faire ma MCC (travail en équipage), sur un simulateur de Boeing 737. Je vais ensuite passer et réussir je l'espère la sélection Ryanair... keep in touch ! ●
Aux dernières nouvelles Guillaume vient d'être recruté par Eastern Airways.

LES ANNÉES 50 AU CLUB

POUR EN TERMINER AVEC LES ANNÉES 50 À L'AÉROCLUB DU CANTON DE SCEAUX

Dans les articles précédents, nous avons montré combien l'Aéroclub du Canton de Sceaux avait été impliqué dans l'après guerre et dans le début des années 50 dans le renouveau de l'aviation de loisir sous la conduite notamment de Robert Sautet et avec des hommes qui, de par leur fonction, comme Sylvain Badez, mais également par leur conviction ont apporté grandement au redémarrage de cette petite industrie.
Ils ont, avec souvent de faibles moyens, contribués à ce que de nouveaux avions, légers, fiables et peu cher voient le jour. Que ce soit Messieurs Stark, Druine, Brochet et bien sûr M. Jolly et Delemontez, tous leurs appareils, voire leurs prototypes, volèrent à l'Aéroclub du Canton de Sceaux. On y vit également des appareils plus industriels comme de célèbre Stampe SV4 ou quelques avions de la série Nord NC 850 prêtés par le SALS. N'oublions pas également la construction amateur qui sous l'égide de Sylvain Badez, à fait de l'aéroclub, le point central de cette activité en région parisienne.
Il y a cependant un constructeur célèbre de cette époque que nous n'avons pas encore évoqué: Yves GARDAN. Il fut également un des fournisseurs de la flotte, en 1953, l'aéroclub fit l'acquisition du SIPA 90 F-BEYA. Nous n'avons que peu de traces de cet avion qui fut le premier de série des SIPA 90, mais il semble être resté dans l'aéroclub de juillet 1953 jusqu'à sa radiation des immatriculations en 1971. Un second SIPA, de type 903 et de construction amateur, le F-PGAO, n° de série 40, acheté au SALS, a volé à l'aéroclub du Canton de Sceaux à partir de 1956 jusqu'en 1966. Ce deuxième avion a été détruit en 1971.

Yves Gardan

Yves Gardan est né en 1925 à Nolay (Côte d'or). Il est formé à l'école militaire d'Autun et, en autodidacte, il s'initie à l'aéronautique. En 1945, il est en charge, au Service de l'Aviation Légère et Sportive, de la vérification des calculs des avions présentés au Ministère de l'air pour la relance des l'industrie de l'aviation en France. C'est dans ce cadre qu'il est mis en contact avec la société SIPA (Société Industrielle Pour L'Aéronautique) de Suresnes à la recherche d'un ingénieur pour participer au concours d'un avion léger de deux places destiné à la formation en aéroclub.

Le SIPA 90 naitra de cette opportunité

En 1947 il rencontre Max Laporte au Ministère de l'air avec lequel il fonde les Constructions Aéronautiques du Béarn. Il est en est le Directeur Technique et arrive avec les plans du GY20 qui volera en février 1949 piloté par Max Fischl. Ce prototype conduira à la série des «minicab». Il continue néanmoins de dessiner des avions pour la SIPA de 1950 à 1958, notamment le fameux SIPA 200 minijet. Dans les années 60, il réalisera pour la Socata le GY 80 un avion de voyage métallique, à train rentrant qui sera construit à 267 exemplaires jusqu'en 1974. Yves Gardan est décédé en septembre 2009.

Le SIPA S90

C'est un avion aux ailes basses, de faible envergure et propulsé par un moteur Mathis de 75 cv. Malgré un développement très court (4 exemplaires) il fit son premier vol en 1947 et remporte le concours du ministère de l'air. Ceci lui attache aussitôt une commande de 100 exemplaires. Cette série sera dotée un Minié 4DC de même puissance sous la dénomination S901. Des moteurs plus puissants seront utilisés : continental C85 de 85 cv (S902), C90 de 90 cv (S903), Salmson 5AQ-01 de 75 cv (S904). Puis une petite évolution de conception, le fuselage est réalisé en contreplaqué, ce sera les S91, S92 S93 et S94 . Ce bois et toile a eu une mauvaise réputation du fait de sa finesse, de sa tendance à décrocher rapidement à 75 km/h, surtout si la bille n'était pas trop centrée.
Par contre il avait de très bonnes performances de vol : décollage à 85 km/h, vitesse de montée à 110 km/h pour 3m/s et vitesse de croisière maximum de 217 km/h et une vitesse de croisière de 194 km/h. A l'atterrissage, la vitesse d'approche est à 100 km/h, mais l'avion demande de la précision et du doigté pour le touché en trois points. Très sensible au vent de travers, une partie de la série a été détruite à la suite d'un «cheval de bois» Cet avion a plu à l'étranger, on en a construit notamment en Grande Bretagne et au Canada. Une quinzaine d'exemplaires volent encore en France, Suisse et Grande Bretagne.

Une perte pour L'Aéroclub

Le SIPA 90 a été la cause d'un drame, perte inestimable pour le club. Pendant l'été 1954, Sylvain Badez s'écrase lors d'un vol d'essais. Suite à une panne moteur, il est victime de ce fameux «cheval de bois» en essayant de se poser. Dans un article consacré à une présentation du RSA en Août 1954 à Alençon, le journal anglais «Flight», fait part de l'inauguration de deux hangars dont l'un porte le nom de S. Badez. On y apprend qu'il était ancien pilote de la RAF, décoré de la Distinguish Service Order et Croix de Guerre. ●

LA VIE DU CLUB

Réunion du Conseil d'Administration du 4 mai 2010

Trois points importants à l'ordre du jour de cette réunion du 4 mai :

les nouveaux tarifs des heures de vol;
l'avancement des travaux de la commission « renouvellement de la flotte ».;
la mise en vente du F-GGJM.

Suite à la dernière augmentation de 5,24% du prix de la 100LL, sur proposition du bureau, le Conseil d'Administration approuve à l'unanimité l'augmentation suivante des heures de vol :

Cadets : 115 € (+ 2 €, + 2,65%)
JM / XD : 147 € (+ 3 €, + 2,08%)
KT :152 € (+ 3 €, + 3,35%)

Le tarif des heures d'instruction reste maintenu à 23 €.

Tarif des heures de baptême (vol local de 20 à 30mn) :

- 1 personne : 70 €
- 2 personnes : 90 €
- 3 personnes : 120 €
- Gratuit pour les moins de 15 ans

Ces tarifs sont appliqués à partir du 5 mai 2010.

Patrick Grué présente l'état de réflexion de la commission en charge de l'étude du renouvellement de la flotte. On s'oriente vers l'achat d'un avion de voyage de 4 places, 180 à 200 ch, moteur essence et un glass cockpit qui pourrait avoir un intérêt pour le perfectionnement des pilotes.

Sur les 6 avions choisis initialement, seuls 3 restent sélectionnés : Diamond DA 40 180 ch – Cirrus SR20 – P28 Archer 3, un nouveau venu s'ajoute à la liste pour analyse plus approfondie : le Zenair.

Pour financer ce projet, notre apport initial se fera en partie grâce à la vente d'un avion. Le Robin 3000 semble, pour tous, être l'avion à remplacer en priorité. Le Conseil d'Administration a donc décidé à l'unanimité sa mise en vente.

A vos agendas

Samedi 10 et dimanche 11 juillet 2010 :

Duxford : flying legends – air show 2010

Inscrivez-vous rapidement pour le plus grand show d'appareils de la seconde guerre mondiale. Inscriptions auprès de patrick-m.raymond@wanadoo.fr

Départ prévu le vendredi 9 en fonction de la Météo.

Samedi 11 et dimanche 12 septembre 2010 :

L'Escapade d'Automne : Le tour de Normandie

Toute la cote Normande d' Etretat au Mont Saint Michel avec une nuit à Cherbourg et le Dimanche à la célèbre foire de Lessay.

Au cas où la météo nous serait défavorable à l'ouest, escapade de repli à MULHOUSE Visite du musée de l'automobile, gastronomie et culture. Inscriptions auprès de Brigitte : bduflomoreau@yahoo.fr

Samedi 18 septembre : La nuit la plus courte

Pour les fanas du vol de nuit, une soirée spéciale dans le cadre de la manifestation organisée par la FFA : Barbecue assuré.

Inscriptions auprès de patrick-m.raymond @wanadoo.fr

Et oui on vous assure le retour !

Sachez que dans votre assurance obligatoire il est compris une «assurance FFA» qui vous paye le retour au domicile par un autre moyen de transport au cas ou votre avion est immobilisé sur un terrain à l'autre bout de la France, même en cas de mauvaise météo.

Pour cela il suffit de téléphoner à :

- FFA Assistance : 01 48 82 62 97

Cette référence est au dos de votre carte d'adhérent FFA.

Aussi, n'hésitez pas, laissez l'avion sur place, un retour en TGV sera toujours plus sûr qu'une traversée de cumulo-nimbus.

Ramenez quand même la pochette de l'avion.

Et, pensez à prévenir le président ou le secrétaire général pour qu'ils organisent le rapatriement de l'avion.

La sécurité doit rester votre conduite.

AOPA – Flight Risk Evaluator : un outil qui peut vous aider à faire le bon choix

Un excellent outil, très rapide, permet d'évaluer les risques des vols que nous entreprenons. Cet outil, disponible sur le site de l'AOPA (Aircraft Owners and Pilot Association) à l'adresse http://www.aopa.org/asf/ , vous permet de déclarer les paramètres de votre vol, votre expérience sur le type d'avion et il vous diagnostique rapidement les paramètres de sécurité du vol que vous comptez entreprendre.

N'hésitez pas à l'utiliser. Vous trouverez également sur ce site différents cours, conférences et analyses de cas ayant trait à la sécurité des vols. En outre, tout cela vous permettra de vous améliorer dans la langue de Shakespeare. ●

LA BARMAID EN A GROS LA PATATE...

Les premières chaleurs sont là, elle vous rappelle que la boisson fraîche n'est pas comprise dans l'heure de vol. Elle propose aux gougeâts qui ne payent pas leur consommation de venir rapidement régler leur dette et de mettre un petit billet supplémentaire pour se faire pardonner.