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

LE PAPY BOEING TONE

JUIN 2011 - N°25
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Un rallye «exceptionnel»

Et aussi :

RÉCIT DE VOYAGE
LA VIE DU CLUB
SÛRETÉ AU CLUB
ET AUTRE

RALLYE 2011 SOUS LE SIGNE DE L'EXCEPTION...

OUI, IL L'A ÉTÉ COMME PROMIS PAR PATRICK ! DÉJÀ, UNE PRÉPARATION EN MOINS D'UN MOIS CAR LES ORGANISATEURS DÉSIGNÉS SONT RESTÉS BLOQUÉS SUR LA SORTIE PARACHUTE... BRAVO, CHEF !

Par Brigitte Duflo-Moreau

Peu de participants mais parmi les « piliers » du club, que des pilotes expérimentés. Nous aurions du nous méfier car ni Marie-Christine ni Romain ne l'ont accompagné... , aucun px ou épouse... Ils savaient, eux, ce qui nous attendait !
Cela a commencé gentil, traditionnel petit déj, questionnaire bon enfant et envol pour la 1ère étape, Dinan. Facile avec au bout, le restau de l'AD sans surprise mais tellement pratique !
2ème bordée de questions... Ou vous connaissiez votre Chateaubriand sur le pouce (pas nous !) ou vous trichiez et copiez wikipedia via Iphone. Me croirez-vous, personne n'a osé ! Nous avons eu un peu de mal à faire le 360° autour de St Malo mais nous nous en sommes quand même sortis pour atteindre la 2de étape, Vannes. Je suppose qu'en survolant la forêt de Brocéliande nous n'avons pas invoqué correctement Merlin et Morgane comme la suite va le montrer.

Le lendemain est prévue la 3ème étape, rejoindre Quimper par la côte avec repérage des photos de phares. L'intention : relier ensuite Treboul pour retrouver notre Sarah. MTO pourrie mais si on se presse, il est encore possible de devancer la perturbation et de rentrer au bercail... trop tard, il n'en est plus question. Pas grave, il reste lundi... Un grand WE c'est fait pour traîner ! Et nous avons chanté sous la pluie comme l'écrit si bien Norbert sur le facebook de Sarah, tel une bouteille à la mer...

Cette fois, nous choisissons un 3* pour nous remonter le moral et être proche du centre, de son activité trépidante, de ses ciné. Je crois que c'est bien la 1ère fois que je suis allée voir un film pendant un rallye !

En route vers notre hôtel en ZI (si, si !)... d'ailleurs, notre taxi n'a pas voulu avancer jusqu'à l'entrée indigne de sa Jaguar dernier modèle! Patrick nous avait annoncé vue dégagée sur la grande Bleue, nous l'avons eu entre Picard surgelé et Mac Drive.

Mais, là-bas, à l'ouest, à ½ de marche non bucolique nous approchons des remparts de la cité pour nous restaurer dans une crêperie.

Lundi matin, ce n'est pas la lumière radieuse du soleil qui nous a réveillés... La MTO est toujours aussi pourrie, il faut s'y résoudre, laisser nos avions, faire confiance au TGV et espérer revenir les chercher mercredi !

Oui, Patrick ! Pour un rallye exceptionnel, c'en est un...C'est la 1ère fois que je ne rentre pas avec ma monture, j'ai expérimenté l'assistance FFA (elle marche très bien), je suis allée au cinéma de Vannes, je vais peut-être monter dans l'avion de Jean-Pierre mercredi !

Et les gagnants sont Marc, Régis et Brigitte sur XD. Même en ramenant les points au nombre de pilotes, ils restent les meilleurs. Pour leur excuse, les pilotes du BR ont prétexté que le SR20 allant trop vite, ils n'avaient pas le temps de reconnaître les photos du parcours ! Quels snobs sans fairplay !

Le rallye 2012 sera exceptionnel et, nous l'espérons, pour d'autres motifs!
«la prochaine fois, nous leur laissons un cadet pour qu'ils aient une chance de gagner»

AIR EUROP CLUB L'A TESTÉ POUR VOUS :

L'ASSURANCE RAPATRIEMENT DE LA FFA. Par Patrick Raymond

La perturbation vous rejoint sur votre terrain de destination, votre avion est en panne loin de son hangar de Toussus, vos obligations ne vous permettent pas d'attendre le retour du beau temps ou qu'un mécano vous répare l'avion : il est inutile de rentrer sous la pluie et prendre des risques inconsidérés avec la météo ou avec un avion privé de ses capacités à assurer la sécurité. Votre licence FFA comprend une assurance rapatriement qui vous permettra de vous sortir de ce mauvais pas en toute sécurité et vous retrouver rapidement au chaud dans votre petit nid douillet.

Un exemple concret

La météo catastrophique du week-end du Rallye nous a permis de mettre en œuvre cette facilité. Avec un plafond à 100 ft du sol, une visibilité horizontale pas brillante et l'arrivée d'une zone chaude promettant des stratus à haute dose, l'espoir de faire la troisième épreuve du Rallye était morte, le retour sur la région Parisienne très compromis. Les promesses de Météo France d'une légère amélioration le lendemain se sont révélées vaines. Nous voici huit pilotes coincés après un bon petit déjeuner à l'hôtel Best Western de Vannes. À 10 h, nous sortons une de ces petites cartes qui nous sert de licence FFA et nous composons le n° 01 48 82 62 97 qui y figure au recto. Au bout du fil, notre interlocuteur comprend aussitôt notre situation, 8 personnes à rapatrier, soit l'équivalent de deux avions. Il fait jouer l'assurance pour deux pilotes considérant les autres personnes comme passagers, cela fait moins de paperasse à faire. Nom, prénom, adresse, date de naissance et numéro de pièce d'identité de nos deux pilotes, le questionnement s'arrête là.
Gare la plus proche de Toussus ? Massy-Palaiseau, les huit billets pour le prochain TGV vers Massy sont réservés sur le champ.

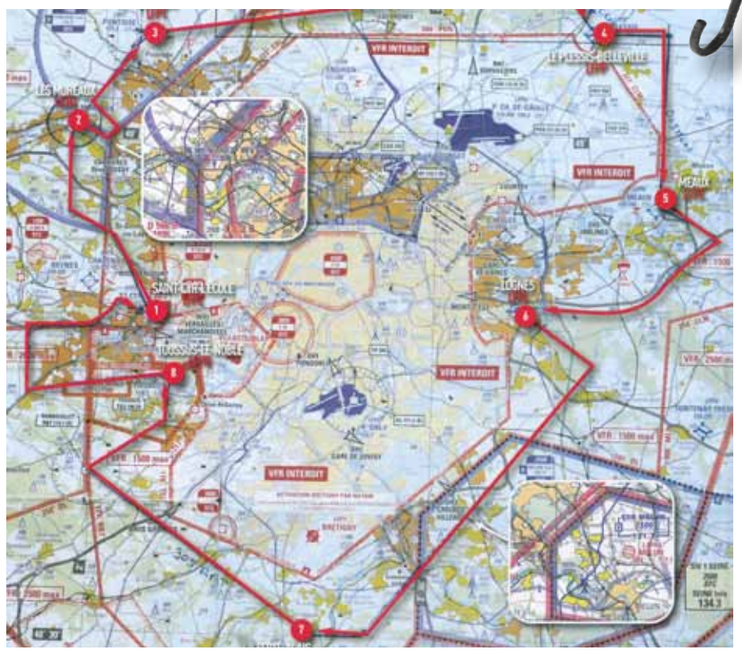
Nous avons cinquante minutes pour les retirer à la gare. Toute la troupe s'ébranle pour un bon quart d'heure (breton, vous savez celui qui dure 30 mn !!) vers la gare sous un crachin revigorant. A la gare, les affiches annoncent que les TGV pour Paris sont tous complets. Peu de queue au guichet, les deux employés SNCF remplissent un questionnaire de plusieurs pages avant de nous délivrer nos sésames et, à 11h20, nous voila installés confortablement dans le TER qui nous amène à Rennes où nous avons 5mn pour sauter dans le TGV qui nous déposera à 14h25 à Massy.
Trois heures de voyage confortablement installés en première classe et nous sortons tout frais de la gare de Massy où Mireille et Marie-Christine attendaient nos valeureux pilotes pour les remonter à Toussus.
Mais le service ne s'arrête pas là, l'assurance prend en compte les frais pour le rapatriement des avions : frais de transport (train, taxi), essence de l'avion qui ramène les pilotes sur le terrain à concurrence du prix du billet TGV première utilisé à l'aller.

Conclusion

Efficacité, paperasserie réduite à zéro, interlocuteur compréhensif, sympathique et compétent, un vrai service irréprochable : cette assurance est à la mesure de nos besoins. C'est un gage important pour mieux assurer notre sécurité à tous : pilotes et passagers. En outre, si vous avez souscrit une assurance complémentaire, il n'est même pas utile de téléphoner au préalable, vous pouvez vous faire rembourser les frais engagés a posteriori. Aussi, avant de partir en voyage, n'oubliez pas votre carte FFA ! On ne sait jamais, vous pourriez avoir besoin de faire ce n° de téléphone qu'il y a au dos. N'hésitez surtout pas, il est inutile de prendre des risques inconsidérés pour revenir. Vous et vos passagers ne le regretterez pas. ●

LES « INFO-PILOTE » NE SONT PAS TOUTES BONNES À LIRE

DU MOINS, C'EST L'AVIS QUI VOUS EST PROPOSÉ ICI. Par Patrick Raymond



Dans son n° 662 du mois de mai, la revue de la FFA, que nous lisons régulièrement, nous décrit une jolie « nav » autour de Paris allant de terrain en terrain : St-Cyr, Les Mureaux, Pontoise, Le Plessis-Belleville, Meaux, Lognes, la Ferte-Alais et Toussus. Un tel voyage autour de la capitale est très tentant pour passer une bonne journée de week-end ensoleillé dans un avion. Cependant, nous ne vous le conseillons pas. La navigation proposée vous fait croiser à proximité de zones de classe A interdites aux VFR dans des régions très urbanisées, notamment pour les branches Pontoise - Le Plessis-Belleville et Meaux -Lognes - La Ferté.

Petit rappel

N'oubliez pas que les règles de l'air nous imposent, pour notre sécurité, de survoler toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1 200 mètres, ainsi que de tout rassemblement de personnes ou d'animaux (plages, stades, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.) à 500 mètres (1 500 ft) pour les aéronefs équipés d'un moteur à piston.
Pour le survol de toute ville dont la largeur moyenne est comprise entre 1 200 et 3 600 mètres ainsi que pour le survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes environ, c'est à 1 000 mètres (3 000 ft) pour tous les aéronefs motopropulsés.
Pour le survol de toute ville (PARIS excepté) dont la largeur moyenne est supérieure à 3 600 mètres ainsi que pour le survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes environ à 1 500 mètres (4 500 ft) pour tous les aéronefs motopropulsés (sauf les hélicoptères).
Par hauteur de survol, on entend la hauteur par rapport au point le plus haut de la ville.
Aussi, pour une navigation à 1 000 ft du sol, les règles de l'air nous interdisent tout survol d'agglomération grande ou petite et les zig-zag de cette « nav » autour de Paris vous conduiront avec une forte probabilité à empiéter sur une zone de classe A interdite aux VFR. ●

Le mot du Président

Ce mois de juin ne nous est pas aussi favorable que les précédents... pourtant, que d'activités ! Les rallyes se succèdent, même s'ils ont du mal à se terminer ; certains riverains de Toussus manifestent leur mécontentement ; le jour le plus long se profile sous le soleil ; nos élèves sont à l'affut du créneau météo pour réaliser leurs « nav » solo avant de passer le PPL ; le Bourget voit ses Airbus A380 et A400M cloués au sol (il n'y a pas qu'à nous que cela arrive).
Tout ceci est la partie visible de ce mois, mais n'oublions pas non plus une intense activité souterraine que nombre d'entre nous ignore.
En premier lieu, la mécanique : changement du moteur du QP, réalisation de notre audit interne pour la certification de l'atelier, visites calendaires qui s'enchainent, renouvellement des CDN et réparation des petits bobos de nos avions... Cela fait beaucoup d'heures de travail pour Dominique, Michel et François afin que nous puissions assouvir notre passion au moindre rayon de soleil. Jamais nous ne les remercierons assez.
En second, la gestion de l'aéroclub : la gestion financière, le développement de l'école, le journal, l'informatique, l'organisation de nos manifestations, la mise en place d'une organisation pour améliorer la sécurité... Que de journées et de soirées sont passées à toutes ces tâches par les membres du bureau et nos instructeurs.
Aussi, même si tout n'est pas parfait, soyons indulgents et reconnaissants envers toutes ces « fourmis » qui se donnent du mal pour que notre aéroclub se développe et aidons-les. Bons vols à tous. **PR**

ESCAPADE D'AUTOMNE

Pendant que vous vous éparpillez pour l'été aux 4 coins de la France et au-delà... Nous pensons déjà au retour et à l'Escapade d'automne... qui devrait plutôt s'appeler : « Adieu l'été » !

Elle se fera à Clermont-Ferrand pour une visite citadine et aussi gourmande les 10 et 11 septembre!

Merci de réserver avant le Dimanche 4 septembre minuit auprès de bduflomoreau@yahoo.fr en indiquant :

Le nombre de personnes, le type de chambre, les avions sur lesquels vous êtes lâchés

Réunion préparatoire le mardi 6 septembre 20h au club.

Envie de fête ?

«dîner avec orchestre le 13 Juillet à partir de 20h, au coucher du soleil sur les pistes de Toussus le Noble, Bat. 245 au clubhouse T-BIRD»

Menu à partir de 18€, réservation au 06 50 31 54 40

Le chef des 4 Saisons vient de reprendre l'ancien restau du Touring club où il propose tous les jours sauf le lundi de vous y accueillir.

SAUVEZ TOUSSUS !

EN QUELQUES MOTS, TOUT EST DIT : LA MOBILISATION EST AINSI LANCÉE TOUS AZIMUTS PAR L'ADATE (ASSOCIATION DE DÉFENSE DE L'AÉROPORT DE TOUSSUS LE NOBLE ET DE SON ENVIRONNEMENT). **Par Pierre Lansalot-Basou**

Après avoir été présente pendant toute la durée Salon du Bourget 2011 pour distribuer des tracts informant les professionnels et le grand public, l'ADATE continue son action d'information au niveau national avec l'opération « Aux 4 coins de France ».

ELLE CONSISTE À :

- Fournir plusieurs milliers de tracts à tous les clubs de pilotage basés à Toussus Le Noble dès aujourd'hui.
- Distribuer ces milliers de tracts à travers toute la France pendant l'été.

Le but est d'informer le plus grand nombre du risque de fermeture de Toussus, et derrière cela la fermeture programmée d'autres terrains en région parisienne et en France.

COMMENT FAIRE ? Chaque pilote de club est invité à prendre avec lui quelques tracs lors de ses prochains voyages avec un avion du club, puis à les distribuer dès son arrivée sur place (aux aérodromes, aux clubs, aux pilotes...). Merci de votre soutien et de votre participation !

Ma passion n'étant pas située dans les airs mais plutôt dans les profondeurs des océans, vous n'aurez pas l'occasion de me voir souvent.

A moins que, le club prenne d'autres orientations comme: L'hydravion, merveilleux pour profiter des plans d'eau, L'hélicoptère, super pour les prises de vue, Les biplans, là c'est mon petit côté rétro qui ressort ...

Vous vous demandez alors, pourquoi s'inscrire au club ? Moi aussi je me suis posée la question. C'est juste que mon mari est devenu un véritable accro au pilotage.

Alors pour éviter d'être flippée au premier trou d'air ou d'imaginer des problèmes techniques là ou il n'y en a pas, Je me suis dit qu'une petit formation de "pinch hitting"serait pas mal.

Nathalie Baudlot

LA VIE DU CLUB

Voyager à l'étranger : attention à la douane

Même avec l'Europe, il n'est pas toujours si simple que cela de partir faire un voyage à l'étranger. En effet, seuls les pays de l'espace Schengen permettent de vous passer des formalités douanières. Les autres : la Grande-Bretagne et donc les iles anglo-normandes, l'Irlande, la Roumanie, la Bulgarie, Chypre ou la Suisse qui n'a pas conclu d'accord d'union douanière avec l'UE, vous imposent de passer par la douane.

A Toussus, il vous faut :

- prévenir 24 h avant votre départ les services de la douane : tél : 01 49 92 93 57, fax : 01 49 92 93 66, courriel : sr-dugny@douane.finances.gouv.fr ;
- remplir le formulaire qui est à votre disposition à l'aérogare de Toussus et le déposer dans la boite à lettres prévue pour cela.
- Avant de choisir votre terrain d'arrivée dans le pays, vérifier que celui-ci vous permet bien de dédouaner.
- Et ne pas oublier de réitérer ces opérations au retour et, notamment, de prévenir la douane de Toussus 24 h avant votre arrivée.

Les nouvelles « têtes brûlées »

Marion roussel : photographe de son état, a abandonné quelques temps l'aviation, mais sa passion nous l'a ramenée. Elle reprend rapidement les bons réflexes et le plaisir de piloter sous la direction de Frédéric.

Philippe Braillon : avant d'atteindre la cinquantaine, Philippe a décidé de satisfaire son rêve de toujours : apprendre à piloter. Il commence son instruction avec Jérôme.

Aurélien Blanc : 36 ans, encore un qui va faire baisser la moyenne d'âge de l'aéroclub. Il va entreprendre sa formation pour le PPL à partir du mois de juillet.

Eric Scheid : alsacien, Eric se retrouve dans la région parisienne pour des raisons professionnelles. Il volait déjà sur DR 400 / 100, 160 et 180 cv à l'aéroclub de Sarre-Réunion. Il se forme aux spécificités de LFPN avec Frédéric.

Je suis donc pilote privé depuis l'année 2000. J'ai commencé à voler en club à Persan Beaumont à l'aéroclub de Paris Nord, puis je suis vite passé à la voltige.

Depuis je ne fais que ça ! J'ai pu progresser grâce aux différentes compétitions organisées en France. Je suis actuellement qualifié sur monoplace, et vole sur un cap231 EX à Montpellier ! eh oui ces avions se font rares !!! Je reste en contact avec Persan, et vole sur un extra200 biplace (pour ceux que ça intéresse ....).

Cependant, j'ai une famille avec laquelle j'aimerais refaire des voyages. J'habite à Verrieres le Buisson (20 mns de Toussus), et travaille au Technocentre Renault à 5 mns !

J'ai pu faire connaissance de François Baudlot, qui m'a très gentillement invité à visiter le club. Et me voilà inscrit !

J'ai hâte de me faire lâcher et de recommencer à naviguer ! **Antoine Boulay**

SECURITE : VOTRE AÉROCLUB SE MET EN MARCHE

LORS DE NOTRE PRÉCÉDENTE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, IL A ÉTÉ ANNONCÉ QU'UN EFFORT PARTICULIER SERAIT FAIT EN 2011 POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ À L'AÉROCLUB. LES PREMIÈRES ACTIONS VOIENT LE JOUR, FAISONS LE POINT SUR CELLES-CI.

Par Patrick Raymond

La Commission Sécurité

Un petit groupe de personnes, deux instructeurs (Alain et Jérôme) et deux pilotes (Norbert et Patrick R.) constituent cette commission. Elle est en charge de définir notre stratégie en matière de sécurité, d'examiner les problèmes rencontrés sous l'angle de la sécurité et d'étudier et de proposer les voies d'amélioration potentielles.

Pour sa première réunion en mai, elle a procédé à la lecture de la lettre d'engagement du Président pour l'amélioration de la Sécurité, effectué une première analyse du Manuel d'Exploitation de l'Aéroclub, lancé la mise en place de Fiches de Recueil d'Evénements Sécurité (RES) et analysé deux événements où la sécurité a pu être mise en défaut.

Mise en œuvre d'un Manuel d'Exploitation à l'Aéroclub

Le Manuel d'Exploitation (MANEX) est un document qui regroupe les différentes procédures qui sont appliquées au sein de notre association et qui ont un impact sur notre sécurité. Dans le manuel d'exploitation, outre l'organisation de l'aéroclub, vous trouverez, entre autre, les check-lists, les limites de nos aéronefs, les devis de masse, les restrictions d'usage des avions, les procédures d'entretien et de retour d'expérience. Un tel document sera obligatoire prochainement du fait de la réglementation européenne.

Un exemplaire de ce document sera envoyé à tous les membres de l'aéroclub.

Evénements analysés par la commission de sécurité

Le premier événement portait sur un défaut de communication et la réaction insuffisante d'un de vos dirigeants (votre président en l'occurrence) au problème rencontré par deux élèves en navigation avec leur instructeur. La pompe à vide est tombée en panne et donc certains instruments de pilotage se sont trouvés inopérants. L'analyse a montré qu'il fallait améliorer notre communication opérationnelle : description des faits et proposition d'action doivent aller de pair.

Au lieu de dire laconiquement : *le machin est en rade sur le QP*, **il faudrait expliciter un peu plus la situation et oser analyser et proposer une action** : *le machin ne fonctionne plus sur le QP, en conséquence l'instrumentation ne marche pas, je pense que la sécurité est mise en jeu, il faudrait mettre l'avion HS.*

Le second problème examiné portait sur la mise en place dans le BR d'un document d'exploitation (check-list) non conforme aux directives du dirigeant responsable. En matière de documents d'exploitation, il est bon de savoir que les prescriptions du constructeur, endossées par l'Autorité Administrative (DGAC) ont un caractère d'obligation réglementaire. Les seules modifications que l'aéroclub peut s'autoriser sont : l'ajout de prescriptions supplémentaires et la révision de prescriptions en augmentant les marges de sécurité. **L'analyse montre un manque de culture de sécurité parmi les pilotes, un séminaire sur le sujet sera organisé.**

La mise en place d'un Recueil des Evénements de Sécurité (RES)

Après le classeur noir pour l'essence, le jaune pour la mécanique, un classeur rouge contenant des fiches de RES est mis à la disposition des pilotes dans le râtelier de la salle des opérations. Ce document doit permettre à toute personne, témoin ou acteur d'une situation où la sécurité s'est trouvée dégradée, de décrire le problème rencontré et de proposer des solutions. Au verso du document figurera l'analyse de la Commission de Sécurité et, si des actions s'avèrent nécessaires, elles seront transmises au Bureau pour leur mise en œuvre. ●