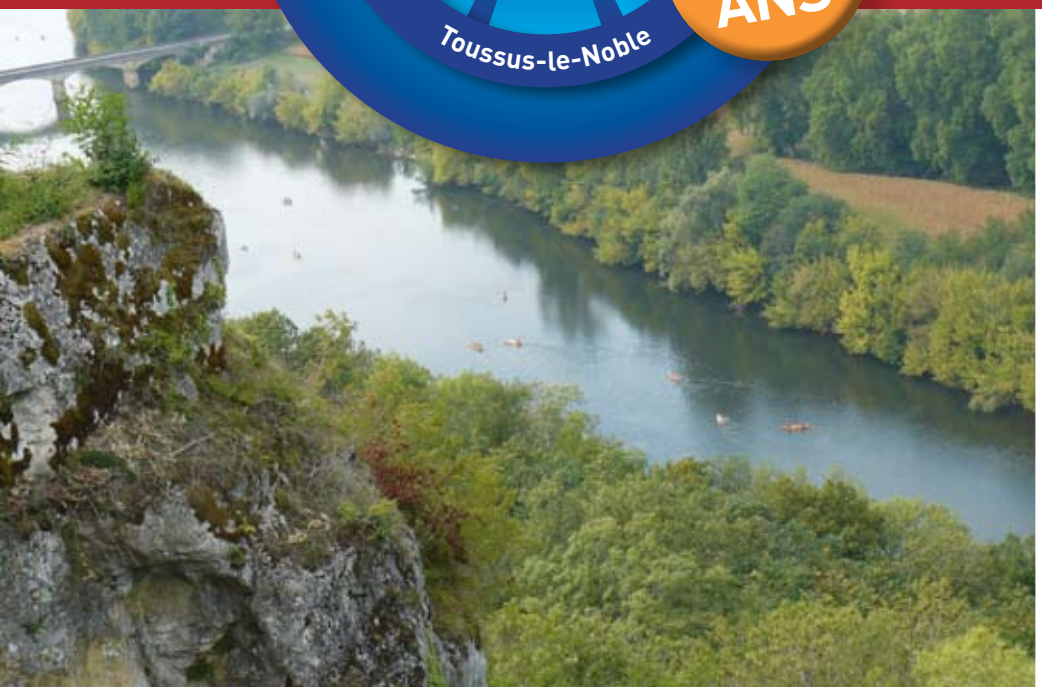
LE PAPY BOEING TONE
JANVIER 2010 - N°13
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



SARLAT : BELLE ESCAPADE

LES QUATRE AVIONS DE NOTRE FLOTTE S'ÉTAIENT FAITS BEAUX CE WEEK-END ENSOLEILLÉ DE SEPTEMBRE POUR CETTE ESCAPADE DANS LE PÉRIGORD ORGANISÉE PAR BRIGITTE.

Chose rare, pas de problème de météo. Bien sûr quelques nuages au départ, mais un temps magnifique tout le week-end. Après un petit café, météo et notams en poche, les dix voyageurs embarquent tranquillement pour la première étape prévue au Blanc.

Prêts au départ

Le ciel reste encore un peu brumeux ce matin. Avec Jo, dans le XD, nous montons tranquillement au FL 45 ; une fois la Loire passée à Amboise, route au 180 pour la Brenne et posé au Blanc. Le terrain est occupé par une nuée de parachutistes qui embarquent à rythme accéléré dans une vielle camionnette de pompier brinquebalante pour monter directement dans le Pilatus qui ne quitte pas la piste. On se gare sur le parking en herbe et là, surprise, notre voisin est un superbe Wassmer, le F-BOBQ, rénové avec minutie. Il a appartenu au club dans les années 60. Avitailler est difficile le samedi, le pompiste-barman est au marché. Le temps de se rafraichir, changement de pilote et direction Sarlat. Le terrain est sur un petit plateau surplombant la Dordogne et la ville médiévale de Domme. Un porte-avions dont l'approche est complexe, pour éviter le survol des habitations et l'aérologie

Le mot du président

Une nouvelle année débute, occasion de faire le bilan de la précédente, d'autant que celle-ci nous laisse pleins d'espérance. L'année 2009 a été, pour Air'Europ Club, une année de transition où les bases d'un renouveau de l'aéroclub se sont mises en place. Les actions décidées au cours de notre dernière Assemblée Générale commencent à porter leur fruit : croissance de l'activité : 11% d'heures de vol en plus, 17 nouveaux membres nous ont rejoints dont 10 élèves qui ont commencés leur formation. Mais, bien sûr, il y a quelques points noirs à signaler, notamment, la faible disponibilité de nos avions. Les ennuis du KT et du JM ne nous ont pas permis de réaliser toutes nos envies de voyage. 2010, s'annonce bien, le JM est de nouveau opérationnel et le KT va pouvoir se faire réentoiler en février. Alors que peut-on vous souhaiter sinon qu'une très bonne année 2010 et que vous puissiez satisfaire toutes vos envies de naviguer dans la 3ème dimension. Nous nous emploierons à vous satisfaire au mieux et ceci, grâce à votre bonne volonté à tous. **Bonne année à tous ainsi qu'à vos proches et bons vols en 2010.** **PR**

locale. La présence de deux manches à air le long de la piste montre opportunément les cisaillements du vent de travers.

L'arrivée à Sarlat

Le terrain est désert. Nous attachons les avions et, après un petit pique-nique, nous descendons sur Domme par un petit chemin creux sous les châtaigners. Charmante petite cité fortifiée, aux rues jonchées de magasins de souvenirs, qui mériterait mieux que des bistrotiers désagréables et des prix déraisonnables.
A 17h, les taxis sont là pour nous descendre à Sarlat. Cette cité, perle du Périgord noir, se réveille de quelques siècles de silence pour nous révéler un ensemble architectural médiéval incomparable et merveilleusement rénové. L'utilisation de matériaux du pays et de méthodes traditionnelles ont redonné une nouvelle vie à tous ces bâtiments flanqués de tours, marques d'autant de noblesses. Bien sûr, le tourisme fait vivre la cité, mais discrètement, et on se sent à l'aise en flânant dans ces petites rues pour y découvrir églises, maisons et constructions étranges telle la Lanterne des morts.

Une bonne soirée

Le soir, diner au «Présidial» dans un charmant petit jardin fleuri où les pierres restituent la chaleur diurne du soleil. Mais la petite laine est aussi de rigueur. Un excellent restaurant, aux recettes périgourdines bien sûr, mais une touche d'originalité également, pour un prix raisonnable. Une adresse à recommander.

Une journée de culture

Dimanche, dernier vagabondage dans la cité : une guide nous raconte l'histoire de ces pierres. Passionnante, cette jeune femme érudite nous entraîne dans une heure et demie de plaisir visuel, de leçon d'histoire et d'architecture.
Puis il nous faut rentrer. Le terrain est animé : des avions dans tous les sens, une odeur de méchoui flatte nos narines, tous les pilotes du coin se sont donnés rendez-vous pour un bon après-midi sous les tôles du hangar. Au retour, on zigzague le long de la Dordogne, avant d'admirer les châteaux du Limousin. Au Blanc, un peu de 100LL et, après une petite discussion avec le propriétaire du BOBQ qui, lui, retourne dans sa Loire-Atlantique, on récupére un ciel un peu bas sur la Beauce « enbétonnée » d'éoliennes.
Sarlat, à 3h de Toussus, pour un week-end : il ne faut surtout pas s'en priver ! ●

LE COIN DES LIVRES

BON, ON PEUT ÊTRE PILOTE, VOIRE AVIATEUR COMME DIRAIT BERNARD CHABBERT DANS UNE REVUE CONCURRENTE (!), ET AIMER LES LIVRES, SURTOUT CEUX QUI PARLENT D'AVION...

Par Jean-Yves Rispe

Notre chère revue « Papy Boeing Tone » ouvre donc désormais ses colonnes à ce « coin littéraire » (pardonnez le qualificatif), à travers lequel j'aimerais vous faire partager les livres que j'ai aimés, tous genres et époques confondus, pourvu qu'il y soit question d'aviation.
Certains livres dont je vous parlerai seront peut-être difficiles à trouver (n'est pas Saint-Ex qui veut, qui écume toujours toutes les librairies), aussi prêterai-je volontiers les recueils de ma bibliothèque personnelle à ceux d'entre vous qui me solliciteront, mais avec cette précision impérative: ils s'appellent tous « reviens » !
J'espère surtout que vous aimerez ces livres et m'en ferez découvrir d'autres.

Le livre du mois

« L'épopée du Normandie-Niemen », Mémoires de Roland de La Poype (avec la collaboration de Jean-Charles Stasi), éditions Perrin (www.éditions-perrin.fr), 2007 (20€).

Pour commencer j'ai donc choisi de vous proposer un livre récemment paru, qui apporte une nouvelle contribution à l'histoire du fameux régiment français Normandie-Niemen, créé sous l'impulsion du Général De Gaulle, et qui s'illustra sous le ciel d'orage de la Russie soviétique envahie par l'armée nazie des années 1943 à 1945.
Ces Mémoires de Roland de La Poype, sont celles d'un jeune aviateur français, rejeton d'une famille aristocratique qui, tout frais émoulu de l'Ecole de chasse d'Angers, commença sa « carrière » de héros dès l'appel du 18 juin 1940, avec les Forces aériennes françaises libres au sein desquelles il combattit d'abord dans la R.A.F., sous l'aile du plus grand as de la chasse anglaise, Paddy Finucane, avant de rejoindre les steppes russes et le front de l'Est où il s'illustra jusqu'à la fin de la guerre à bord de son Yak 3, léger chasseur virevoltant, mais vulnérable aux coups (pas de blindage, fait de bois et toile et motorisé sous licence Hispano-Suiza, (je crois).
On y voit revivre les Tuslane, Littolff, Risso, Albert - l'ami proche de notre auteur -, Roger Sauvage (dont je vous parlerai une autre fois), Pouliquen, Mourier et bien d'autres, dans ce groupe de héros et d'amis issus des diverses strates sociales de la France d'alors, alternant une vie de bamboche bien arrosée de vodka, et le flirt quotidien avec la mort, bien souvent au rendez-vous. De fait, peu en revinrent et La Poype eut cette chance. Il nous fait aujourd'hui partager ces quelques années qui déterminèrent le reste de sa vie et, d'une certaine manière, contribuèrent à la qualité de la nôtre.
Vous apprendrez également dans ce livre illustré d'un choix de photos émouvantes, que notre héros, héritier sans le sou, renonça après la Victoire à la carrière de pilote de ligne qu'il dit pourtant bien rémunérée et qui lui tendait naturellement les bras, pour tenter sa chance dans les affaires afin de pouvoir reconstruire le château familial (son père, colonel de réserve, fut tué sur le front en 1940, sa mère n'y survécut pas...); il s'investit dans le « design » et fut notamment l'inventeur célèbre de quelques objets familiers de notre vie tels le berlingot « Dop » et la Méhari (base Citroën). Enfin, amoureux de la nature et toujours précurseur audacieux, il créa en 1970 le Marineland d'Antibes qui, passé la première représentation (un unique spectateur !), a connu le succès que l'on sait.
Un petit livre « vrai » sur l'une des plus belles pages de l'aviation militaire française, qui révèle un personnage attachant et singulier. ●

LES ANNÉES 50 À TOUSSUS-LE-NOBLE

EN 1953, MUNI DE SON DIPLÔME D'INSTRUCTEUR OBTENU À SAINT-YAN, ARRIVE À L'AÉROCLUB DE ST-CLOUD UN JEUNE PILOTE QUI PREND LA CHARGE D'INSTRUCTEUR.

1

2

1. Les Jodel D112 de l'Aéroclub de St-Cloud
2. Les cours théoriques à l'aéroclub de St-Cloud (photo de Jean Belotti)
3. Toussus : la tour dans les années 50

3

Jean Belotti, natif de Franche-Comté, engagé volontaire à la fin de la guerre, commence à piloter à Hanoï après sa démobilisation. Passionné d'aviation, il décide alors d'en faire son métier et entame une brillante carrière aéronautique par ce premier job de bénévole.
Dans son livre de souvenirs «une passion du ciel», il nous livre quelques anecdotes sur son court passage à Toussus-le-Noble.

Un lâcher difficile

Les différents moniteurs de l'aéroclub de St-Cloud, ne se résolvant pas à lâcher le secrétaire général de l'association, le président demande alors au jeune instructeur de le prendre en main. Après une dizaine d'heures d'exercices, celui-ci le lâche : un tour de piste, tout se passe bien, avec un atterrissage parfait en conclusion. Ce lâché est salué comme il le faut par un pot à l'aéroclub. La suite logique comprend le passage du brevet de pilote. Pour cela, un certain nombre d'exercices en vol, dont une série de cinq 8 au-dessus du terrain, en maintenant l'altitude de l'avion, est exigé. L'exercice commence correctement mais, au fur et à mesure que l'épreuve se déroule, l'avion se rapproche petit à petit du sol. Le quatrième tour s'effectue à hauteur de la tour. Alors que tout le terrain s'attend à ce que l'impétrant se pose après un cinquième tour encore plus bas, pris au jeu, celui-ci persévère. Un sixième tour, puis un septième où l'avion disparait derrière la tour tellement il est bas, après un huitième exercice toujours à plus que basse hauteur, notre secrétaire se pose, content de sa prestation. Bien sûr, il ne vola plus jamais seul.

Un bel oubli

Quelques temps après, un pilote breveté se présente, il se fait lâcher sur les avions de l'aéroclub. Lorsque, par une belle journée, notre instructeur, observant le retour de ce nouvel adhérent, voit l'avion s'arrêter au milieu de sa route vers le parking. Le pilote descend et, par une vive poussée sur l'hélice, redémarre le moteur. Celui-ci vrombit et l'avion se met à avancer. Le pilote n'ayant pas respecté les consignes de sécurité a omis de mettre les cales et de tirer la manette des gaz. Il se couche, attrape la roulette de queue pour retenir l'avion, mais celui-ci continue son chemin et accélère. Le pilote se résout à lâcher l'appendice et l'avion décolle en direction la terrasse du restaurant de la tour. Heureusement, quelques mètres avant, il s'incline et se couche au pied de la terrasse au grand soulagement des nombreux clients. Les gendarmes, qui sirotent leur café sur place, ne peuvent que constater la vacance du commandant de bord. Le pilote est aussitôt interdit de vol à l'aéroclub. Il se tua deux semaines plus tard à bord d'un avion d'un autre aéroclub, à la suite d'un décrochage en virage à basse hauteur.
Jean Belotti a fait par la suite une brillante carrière à Air France. Après son dernier vol de commandant de bord sur 747 en 1987 sur la ligne Paris New-York, il continue à se passionner pour l'aviation, notamment la sécurité aérienne en tant qu'expert judiciaire. Il publie en 2008 un ouvrage intitulé «Les accidents aériens, pour mieux les comprendre» et, récemment, «Chroniques aéronautiques 2003-2008». Régulièrement, on peut lire ses chroniques sur le net à l'adresse www.tourmag.com/Aerien_r11.html ●

LA VIE DU CLUB

De l'ambiance pour notre diner de fin d'année

Cette année, notre diner de fin d'année s'était mis au diapason de la BD. Soirée costumée au programme et menu africain préparé par notre hôtesse, Brigitte.

De Spirou à la Schtroumfette, tous les personnages classiques de la bande dessinée étaient réunis ce soir-là, avec des tenues très inspirées et quelques fois un peu originales au regard des standard. Le personnage étant imposé par l'organisation, cela a donné quelques bizarreries : un Filochard féminin, un Tintin mal rasé qui a montré qu'il était bien le fils du capitaine Haddock, mais dans l'ensemble des personnages très ressemblants.

L'ambiance était bien là, dans l'atelier drapé de nouvelles tentures multicolores, et la soirée s'est terminée fort tard. **L'encart joint à ce journal vous donnera un aperçu de ces joyeux farfelus.** Le concours a été remporté par Philippe qui interprétait un Corto Maltese plus vrai que nature et par Sarah métamorphosée en Castafiore virant un peu sur une pulpeuse Mae West.

Le KT enfin libéré

Pour nos étrennes, la Brigade de Gendarmerie Aérienne de Toussus a libéré notre 180 ch de ses scellés le 13 janvier à 17h, l'enquête de gendarmerie et celle du BEA ne nécessitant plus son immobilisation. Loire Aviation est venue démonter l'avion pour le transporter dans ses locaux à Cosne-sur-Loire. Et avec des ailes ré-entoilées à neuf, notre KT devrait être disponible pour le mois de mars. Du travail en perspective pour nos instructeurs qui devront relâcher les pilotes. ●

Une « boite noire » pour enregistrer votre vol

Comment enregistrer toutes les conversations en cabine durant votre vol ? C'est simple comme bonjour : François Baudlot, pour quelques euros, a imaginé le montage suivant. Les prix, sont à titre indicatif. Suivez le schéma. ●

A vos agenda pour 2010

10-11 avril	Echappée de printemps à Angoulême ; avec visite du musée de la BD le samedi, de la ville le dimanche - pour dérouiller nos ailes (B. Duflo)
13-21 mai	Grand Raid - La Tunisie (J-P Dobrow)
22-23 mai	Journées «Portes ouvertes» de la FFA
29-30 mai	Rallye ACTN : Surprises et plaisir garantis par Régis et Karim
19 juin	Le Jour le plus long (date à confirmer par la FFA)
10-11 juillet	Duxford «Flying legends» : Potassez votre anglais ! (P. Raymond).
27-29 août	Rallye des papys (CEA) : tout le monde peut y participer
11-12 sept.	Escapade d'automne à Mulhouse avec visite du musée de l'automobile, gastronomie et culture (B. Duflo)
18 sept.	La nuit la plus courte, nouveauté de la FFA à laquelle nous nous associerons avec le XD
4 décembre	Dîner de fin d'année

Nous improviserons peut-être **une sortie en juin** et **une autre en octobre** et **une journée «pinch hitter»** pour l'initiation des conjoints des pilotes ...

irée du 5 décembre 2009

les gagnants: la Castafiore et Corto Maltese!

Brigitte Duflo

QUIZZ **l'aéroclub a 75 ans**

Question n°25 : St Yan fut le centre de formation des instructeurs après guerre, une pratique particulière saluait l'arrivée des futurs «moniteurs d'aviation, quelle était elle?

Question n°24 : Après la guerre, l'escadrille Normandie-Niemenn s'établit en France avec ses Yack-3, où était-elle basée?

Réponses au Quizz n°12

Question n°23 : Le premier avion, l'Eole de Clément Ader, avait une hélice mue par un moteur à vapeur de dont la chaudière brulait du pétrole. Ce fut le cas également du Zephyr et de l'Aquilon ses deux successeurs.

Question n°24 : Le «shimmy» est une instabilité résultant d' un couplage entre une oscillation de la roue avant sur le sol due à la dissymétrie du pneu et, une vibration de flexion de la jambe de train avant provoquée par la torsion du fuselage autour de son axe élastique très souvent liée à des jeux trop importants dans l'atterrisseur. En cas d'apparition de ce phénomène très désagréable, il faut soulager le train avant au roulage et le signaler à l'atelier