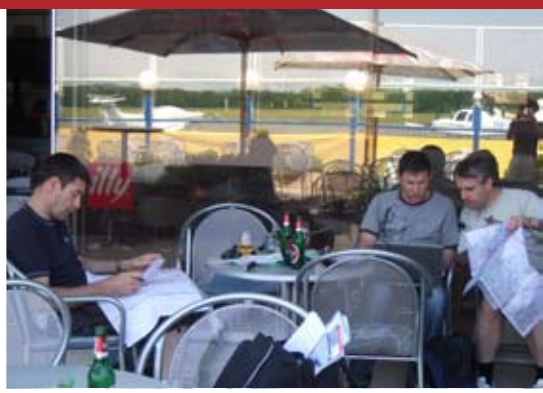
LE PAPY BOEING TONE
OCTOBRE 2009 - N°10
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



LE RETOUR DE BUDAPEST

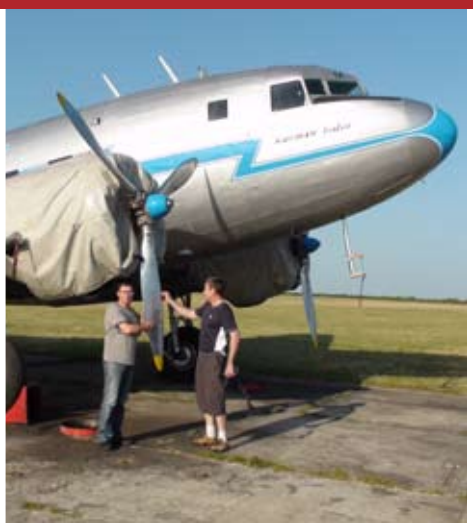
DANS LE NUMÉRO PRÉCÉDENT, JEAN-MARC, THÉA ET MANUEL NOUS ONT FAIT PARTAGER LEUR VOYAGE VERS BUDAPEST AU MOIS DE MAI DE CETTE ANNÉE. APRÈS UNE JOURNÉE PASSÉE À FLÂNER DANS LA CAPITALE HONGROISE, IL FAUT SONGER À RENTRER. ILS EN PROFITENT POUR VISITER UN PEU L'EUROPE CENTRALE. **Par Jean-Marc Lambert**

Mardi 19 Mai : Budapest, Wien.

Ce matin, notre vigilance s'oriente sur les conditions météo pour un vol d'une heure, direction Vienne. Nous savons que des orages doivent arriver sur l'Autriche. Le météorologue de Toussus nous dit qu'il vaut mieux attendre la fin de matinée pour partir. Nous en profitons pour aller visiter les alentours du Parlement, bâtiment dont l'architecture ciselée est impressionnante. Finalement, au vu des conditions, nous décidons de nous préparer au départ et de rejoindre l'aérodrome de Budaörs. Après 30 mn de taxi, nous y sommes, et procédons aux dernières formalités avec le contrôleur : météo, plan de vol.
Il est 13h quand nous décollons de Budaörs en direction de Vienne. Notre route nous mène le long du Danube, à la frontière de la Slovaquie. Après un vol sans encombre, nous arrivons à Vienne-Vöslau, terrain situé au sud-ouest de la capitale autrichienne. Les contrôleurs très sympas nous fourniront avitaillement et taxi en direction de Vienne (connue pour ses valses...). Après 45 mn de taxi et de bouchons, nous rejoignons notre hôtel situé à proximité du métro et du centre.

Le mot du président

12 Octobre : un avion de tourisme s'écrase dans la Manche : 2 morts. **13 Octobre :** Corse, un avion de tourisme s'abime en mer, les 6 passagers sont sains et saufs. **17 Octobre :** 2 avions de tourisme se percutent en Charente-Maritime : 4 morts. **Voilà trois accidents récents qui doivent nous rappeler que piloter un avion ce n'est pas que du plaisir mais aussi de la responsabilité.** Veiller à notre sécurité, à celle de nos passagers doit être la première de nos priorités. L'aéroclub et l'UEA veillent à mettre à votre disposition des avions en bon état de marche. De votre côté, obligez-vous à ne jamais dépasser vos capacités : restez au sol si la météo vous parait incertaine, faites consciencieusement la visite pré-vol et les check-lists, ne dépassez pas les paramètres de vol recommandés de votre appareil (de temps en temps, relisez le manuel de vol de nos avions), notez les incidents mécaniques que vous rencontrez, restez en contact avec le contrôle dans les zones d'information et n'hésitez pas à discuter de vos incidents de vol avec un instructeur. **La précaution doit être notre principe de base.** Savoir renoncer à son vol pour raison de sécurité est un acte de pilote responsable. Bons vols à tous. **P.R.**



Nous passons une soirée très agréable en ville : la cathédrale St Etienne «Stephansdom», ses « Champs-Elysées » : (Stock-im-Eisen) et faisons un tour du « Ring », boulevard circulaire arboré de Vienne, émaillé de nombreux monuments : Opéra, Château (Hofburg), Parlement, Mairie (Rathaus), Université, tous aussi célèbres les uns que les autres. Cet avant-goût laisse entrevoir le programme du lendemain.

Mercredi 20 Mai : Wien

Théa, qui a bien préparé sa journée, nous invite à commencer par la visite de l'église «St-Ruppert». Datant du XIIIe siècle, elle est la plus ancienne de Vienne. Puis, nous allons visiter l'église gothique «Votiv», dans laquelle nous avons la chance d'écouter un concert d'orgue autour d'œuvres de Mendelssohn. Ensuite, le long du « Ring », nous jetons un œil sur les bâtiments de l'université, de la mairie, du quartier des musées, puis de Hofburg, demeure connue pour avoir accueilli « Sissi impératrice ». Au fil des rues, nos oreilles sont flattées par la musique d'instrumentistes. L'après-midi, nous nous rendons au château de Schönbrunn, magnifique demeure que nous rejoindrons par le métro car située en dehors de Vienne. Ses jardins et ses rosiers magnifiques sont à voir.
De retour à Vienne en fin d'après-midi, nous continuons notre visite de la ville avant un dîner viennois,qui, comme toujours, nous permet de définir les stratégies du vol du lendemain.
La proposition d'Eric est de passer par Salzburg, afin de pouvoir visiter le très attractif « Hangar 7 », musée détenu par le patron de «Red Bull». L'option Innsbruck est également retenue, en fonction des conditions météo. Rendez-vous est donné pour le matin de bonne heure pour partir à l'aéroport.

Jeudi 21 Mai : Wien, Salzburg.

Les conditions météo sont suffisantes pour aller à Salzburg. Par contre, la montagne ne semble pas accessible car des orages y sont prévus en fin de matinée. Nous décidons donc tous de rallier Salzburg. Le vol d'une heure environ nous conduira à 4500ft sur les collines verdoyantes de l'Autriche. A notre gauche, au sud, les Alpes et leurs neiges s'offrent à notre vue. Notre arrivée à Salzburg se fera par le nord, et vers midi nous sommes à terre. Nous choisissons un hôtel sur le terrain en prévision de notre départ du lendemain, toujours soumis aux aléas météo.
L'après-midi, nous nous rendons au «Hangar 7» où nous pouvons admirer une flotte d'avions et de voitures de course très impressionnante. Le bâtiment, en forme de soucoupe volante et transparent, construit à cet effet, offre un écrin magnifique à cette collection d'appareils, tous en état de vol.
Ensuite, nous prenons le bus pour le centre-ville où une course de vieilles voitures se termine. Nous y flânons dans d'admirables ruelles. La pluie attendue est là, mais en fin d'après-midi. Du château (ville haute), nous profiterons néanmoins d'un magnifique panorama sur les Alpes et la ville de Mozart. Après un rapide dîner, nous rentrons à l'hôtel sous la pluie afin d'y préparer notre vol du lendemain : destination Mulhouse puis Toussus.

Jeudi 21 Mai : Salzburg, Mulhouse, Toussus

Au vu des éléments météo, nous prenons nos précautions et sortons les cartes VAC sur tout le trajet. Notre vol s'effectuera sur la plaine allemande, via le sud de Munich, le nord de Friedrichshafen, puis le long de la Forêt Noire pour arriver à Mulhouse. Bien que notre route soit altérée plusieurs fois par la présence de nuages noirs à éviter, le cheminement prévu est néanmoins le bon car, par la Suisse, nous n'aurions pu passer. L'arrivée à Mulhouse avec le soleil se fait vers 14h. Un pilote sympa nous permet d'aller avitailler à la boulangerie la plus proche. La route du retour se fait presque en ligne droite via Vesoul, Chatillon-sur-Seine, Moret, RBT puis Toussus.
Les avions sont bien rentrés, le JM a encore 1h10 de potentiel. Tout ce périple se fit sans problème grâce au bon entretien des machines par notre UEA. Merci Dominique, René, Michel et Patrick pour vos efforts.
Bilan des courses
Environ 15 h de vol par avion, un tour des Alpes par le sud puis le nord, des étapes culturelles, du bon temps, quelques bonnes bouteilles, de la camaraderie, et des souvenirs uniques pour chaque participant. La prochaine fois, soyez-en, car «plus on est de fous, plus on rit» ! ●

3. Le Druine «turbulent» F-PFRD aux couleurs de l'aéroclub (notez le nom de ses parrains !!) **2.** Le Druine «Turbi» F-PFUU alors qu'il était encore un prototype d'essai. **3.** Le MB 70 F-BCZF avec son moteur Salmson.

LES AVIONS D'APRÈS GUERRE

TROUVER UNE MACHINE VOLANTE APRÈS LA GUERRE NE DEVAIT PAS ÊTRE CHOSE SIMPLE, SURTOUT POUR UN CLUB AUX MOYENS LIMITÉS COMME L'AÉCCS. **Par Patrick Raymond**

L'aide du Ministère par l'intermédiaire du Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) a permis d'obtenir l'exploitation d'avions comme le Bücker, l'AS 80 ou des NC 853. Une autre voie s'est offerte aux dirigeants de l'époque : l'achat d'avions d'occasion, notamment d'avions prototypes de constructeurs. En fait, de jeunes entrepreneurs qui, en relation avec Sylvain Badez, fondateur du RSA et responsable de la section « construction amateur » de l'Aéroclub, dessinent des avions destinés à la construction amateur. Trois machines, particulièrement (un MB 72, un Druine «Turbulent» et un Druine «Turbi»), ont fait la joie de nos anciens pilotes.

Le MB-72 : F-BCZF

Le MB-72 est acheté en décembre 1954 et reste au club jusqu'en 1962. Ce prototype, commandé par le SALS, est dessiné et construit par un artisan de Neauphle-le-Château : Maurice Brochet. Il est initialement doté d'un moteur de 45 ch Salmson (photo), puis remotorisé avec un 75 ch Minié (MB 71). La version MB 72 est dotée d'un Continental A-65 de 65 ch. Cet avion monoplan, biplace, à aile haute, a une envergure de 10,35 m pour une longueur de 6,68 m, une masse totale de 366 kg à vide et de 566 kg à pleine charge. Sa vitesse de croisière est de 130 km/h pour une autonomie de 3 h.
Un deuxième avion, de conception amateur, issu des plans de Maurice Brochet, semble avoir volé à l'aéroclub. Il s'agit d'un MB 50 Pipistrelle» construit par M Pierre Morin qui fit son premier vol en 1954.

Les Druine D3 «Turbulent» (F-PFRD) et D5 «Turbi» (F-PFUU)

Roger Druine fut le plus jeune constructeur d'avions. En 1936, à moins de 16 ans, il conçoit un avion biplan qu'il construit et fait voler en moins de deux ans. En 1949, instructeur et chef-pilote à Pontivy, il dessine et construit le «Turbulent», un avion monoplan monoplace à aile basse doté d'un moteur Voslkwagen de 25 ch. Le «Turbi» est un biplace en tandem de même conception qui est motorisé par un Beaussier de 50 ch (moteur dérivé du 11 CV Citroën).
Ces deux avions ont été essayés par Jacques Noetinger dans les locaux de l'aéroclub en 1952. il relate ses impressions dans le numéro d'août d'Aviation magazine. Ce sont des avions qu'il apprécie fortement, ils sont bien équilibrés et extrêmement maniables.
Le Turbulent décolle à 40 km/h, la montée s'effectue à 60 km/h et la vitesse de croisière atteint les 130 km/h . A l'atterrissage, l'approche se fait vers 60 km/h pour un toucher à 50. Il est très maniable et souple ; au décrochage, l'avion salue doucement et, de suite, avec 10 km/h de mieux, il remonte seul.
Pour le «Turbi» les caractéristiques de vol sont peu différentes : décollage vers 45 – 50 km/h, montée à 80. En palier, à 2400 tr/mn, la vitesse de croisière est de 130 km/h. La gouverne de direction lui semble peut-être un peu trop sensible et devrait être rigidifiée. Mais ses propriétés de vol et sa maniabilité sont tout aussi étonnantes.
Le F-PFRD vole à l'aéroclub de 1954 à 1965, le Turbi F-PFUU est acheté en 1954 et détruit en 1977.
Ces deux avions ont un succès important dans les années 50, plusieurs centaines d'exemplaires des liasses de plan sont vendues, notamment en Grande-Bretagne. Ce sont les deux premiers avions à être agréés pour la construction amateur par la Popular Flight Association et de nombreux exemplaires volent encore Outre-Manche. ●

Quizz : l'aéroclub a 75 ans

Question n°19 : Après le F-BDEV, un deuxième Stamp SV4-C des années 50, de l'aéro-club du Canton de Sceaux, a une immatriculation célèbre, pourquoi? **Question n°20 :** Quelle est la particularité du constructeur d'avions des années 50 Maurice Brochet?

Réponses au Quizz n°9

Question n°17 : Après la guerre le terrain de Toussus ne possédait qu'une seule piste opérationnelle: la 26 – 08. Cette piste en grille de 1100 m par 30 m, avait été réalisée par les troupes américaines. Cinq hangars étaient utilisables sur l'actuelle partie Ouest, le grand hangar à dirigeable qui se situait à l'arrière des actuels hangars de l'ACOP et de Decaux servait de salle pour le pliage des parachutes
Question n°18 : André Starck n'est autre que le père du célèbre designer Philippe Starck.

LA VIE DU CLUB

Le JM, c'est reparti !

Après plus de cinq longs mois d'arrêt, notre ROBIN 3000 a repris son envol le samedi 17 octobre. La veille, Patrick et Michel avaient mis le moteur en route et fait quelques virages sur le tarmac. Et, au petit matin, Jérôme a fait un long vol d'essai. Bilan de cette première reprise en main : l'avion est déclaré bon pour le service. Quelques menus réglages à faire cependant ; ils portent sur les freins, "un peu mous", et sur l'équilibrage de l'avion ("un petit peu de bille à gauche").

Il est donc maintenant à votre disposition pour vos voyages. Cependant, comme vous ne l'avez pas eu en main depuis six mois, nous vous demandons de faire un petit tour préliminaire avec un instructeur pour vous faire re-lâcher. Il en va de votre sécurité et de celle de vos passagers.

Il faut remercier l'équipe de l'UEA qui a remis l'avion en marche et tout particulièrement Michel qui a investi un temps important pour la recherche d'un atelier de réparation, les transports de l'aileron et les discussions avec l'atelier et le GSAC afin d'obtenir au plus tôt la JA 4.1 qui a permis d'apposer l'APRS sur le carnet de route.

Du bon usage d'open flyers

En Juin 2008, l'aéroclub a mis à la disposition des pilotes un outil de réservation et de facturation de vos vols. Le bilan de l'année passée semble être très positif, autant pour vous, pilotes, pour vos réservations et la facturation de vos vols, que pour le bureau, pour sa gestion de la flotte et sa comptabilité.

Néanmoins, à l'usage du logiciel, quelques remarques s'imposent.

Quand vous réservez un avion sur plusieurs jours, indiquez uniquement les dates et heures de départ et d'arrivée et non une réservation par journée d'utilisation. Cela évitera aux membres du bureau de s'inquiéter inutilement en fin de journée en ne voyant pas l'avion dans le hangar.

Au retour de votre vol, quand vous saisissez les données pour la facturation, faites attention à rentrer correctement les valeurs du tachymètre de départ et d'arrivée, ainsi que l'heure de départ afin de ne pas engendrer trop de corrections à faire par le trésorier qui valide ces données.

N'oubliez pas également d'introduire les bonnes quantités de 100LL que vous avez ajoutées.

N'inscrivez rien au dos de vos chèques, nous en savons assez de votre vie avec les données introduites dans Open Flyers !

A vos agendas

Dates à noter dans votre agenda :

Mercredi 18 novembre 2009 à 20 h, Conférence au coin du feu : Moteurs et mécanique, fonctionnement présent et avenir de la motorisation. Par Alain Chaumeaux.

Samedi 28 novembre 2009 : Journée Nettoyage et Bricolage. Les volontaires et leurs outils sont les bienvenus.

Samedi 5 décembre 2009 à 20h : Notre diner de fin d'année.

Les Nuits Etoilées 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 , et 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.

Un petit tour d'hélico... ça vous tente !!!

Notre ami Philippe vous propose un tour de Paris en Robinson 44, profitez-en vite avant que le terrain d'Issy les Moulineaux ne ferme ... Vous pouvez le contacter par mail à l'adresse suivante : phcontencin@free.fr ●