LE PAPY BOEING TONE
SEPTEMBRE 2011 - N°26
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Sortie club à Autun

Et aussi :

EN SUIVANT LE TRAIT DE CÔTE

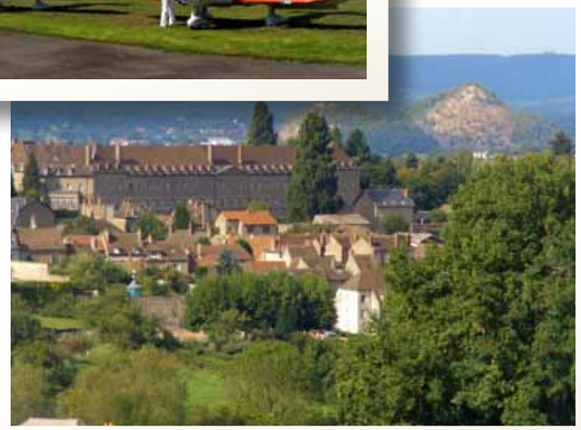
LA VIE DU CLUB

HYDRAVION À BISCAROSSE

Escapade d'Automne

QUI DU CLUB OU DE MOI, SOMMES MARABOUTÉS ? **Par Brigitte Duflo-Moreau**

1. L'an dernier, l'escapade d'automne qui devait nous permettre de ramener notre attelage de labour ou de trot de Lessay et survoler la Normandie s'est réduite à une journée à Semur… et cette année, nous avons abaissé nos prétentions à la ville d'Autun au lieu d'un WE à Clermont !



2. Cette ville mérite bien une journée… et nous a consolés par un déjeuner délicat au « Chapitre », au pied de la cathédrale (j'avais même eu le temps de convoquer l'orchestre classique de la ville qui a répété en petite formation), suivi d'une balade dans ses rues anciennes et autour de ses remparts gallo-romains.

3. Nous sommes allés devant les grilles du lycée militaire où Daniel avait « enfermé » un de ses fils !

4. Et nous avons manqué de temps pour visiter les autres vestiges romains, vieux temple, pyramide érigée au milieu d'une nécropole, portes…

5. Au détour d'une rue, nous avons appris que Dim est enfant de la ville et Pierre s'est retrouvé dans une réplique de la galerie Vivienne…

En suivant le trait de côte

Par Olivier Zucchet

François et moi avons décidé de profiter d'un week-end de trois jours et des belles et longues journées du mois de mai pour accomplir notre traditionnelle « nav de printemps ». Rendez-vous est donc pris vendredi 13 mai. L'option initiale (Annecy, Cuers, Béziers) ayant été annulée en raison de conditions météo peu propices à la pratique de l'aviation légère, nous optons pour notre plan B, destination le Nord/Nord-Ouest de l'hexagone. N'étant pas encore lâchés sur le SR20, notre bon vieux KT sera notre compagnon de voyage.
Après une préparation rigoureuse avec stylo et règle en mains, notre navigation se concrétise sur la carte OACI et sur le logiciel Navigation (http://francois.fouchet.free.fr/) : un millier de Nm et 8h de vol en perspective !

C'est parti !

Nous nous donnons donc rendez-vous vendredi matin au terrain vers 8h, en vue d'un départ vers 9h30. Malheureusement, en raison d'une contrainte professionnelle de dernière minute, nous devons décaler notre départ à 11h. François m'apprend aussi que nous devrons écourter notre balade et passer la seconde : retour samedi en fin d'après-midi impératif. Il ne va pas falloir chômer !
Je m'installe aux commandes du KT (où est le glass cockpit ?) pour la première branche en direction de la Normandie et de la Bretagne. C'est sous une tempête de ciel bleu que nous décollons en prenant un cap plein ouest. Après un peu plus d'une heure de vol, sans vraiment d'intérêt, au FL 65, nous arrivons aux abords du Mont-St-Michel et de sa baie, en contact avec le SIV de Rennes. Nous profitons d'une belle lumière pour faire une boucle autour de l'ilot rocheux afin d'admirer la beauté du paysage que nous avons devant nous. Je prends aussi soin d'éviter la zone R12 afin de profiter un peu plus longtemps de cet endroit magique. Après avoir confié quelques minutes les commandes à mon passager droit, j'immortalise sur mon Nikon cette excroissance granitique avant de reprendre un cap plein ouest à 2000ft.
La visibilité est exceptionnelle et nous devinons sur notre droite les îles Chausey mais aussi Jersey. Nous survolons Cancale et passons avec le contrôle de la CTR de Dinard qui nous autorise le transit de Saint-Malo. Le cap Fréhel est déjà là et nous continuons notre vol en suivant le trait de côte, en contact avec le SIV : Erquy, St-Quay Portrieux, Paimpol, Bréhat, Perros-Guirec et surtout la côte de granit rose de Trégastel à Trébeurden. Magnifique !

Cela fait plus de 2 heures que nous sommes partis de Toussus ; il est temps d'envisager une pause. Nous décidons de faire un stop à Morlaix où nous nous posons sur la 22, en auto-information. Le temps de faire les pleins et de grignoter au restaurant de l'aéroport une infâme tarte aux légumes surgelée, nous voici d'attaque pour aborder la branche suivante qui nous conduira à Ouessant. Nous enfilons nos gilets de sauvetage et François s'installe en place gauche pour un vol de quelques dizaines de minutes. La traversée s'effectue sans problème au FL65 au-dessus d'une couche morcelée. Nous profitons d'un trou pour redescendre rapidement et l'AFIS, peu sollicité par le trafic, nous communique les paramètres pour notre complet. Nous nous posons et, comme François m'a fait comprendre que ce n'est pas le temps de mollir, je descends de l'avion le moteur à peine arrêté pour aller m'acquitter de la taxe d'atterrissage. Après m'être délesté de quelques euros, je remonte à bord du KT et nous mettons le cap sur Quiberon.

C'est sous une tempête de ciel bleu que nous décollons en prenant un cap plein ouest.

Sous le suivi du SIV d'Iroise et du contrôle de Lorient nous survolons successivement : l'île de Molène, la presqu'île de Crozon, la pointe du Raz, les îles de Glénan (et leurs allures d'atolls polynésiens), l'île de Groix.
Il est 17h et nous apercevons les contours de la presqu'île de Quiberon, où François se pose en 29. Le temps et la visibilité sont exceptionnels et je n'ai pas beaucoup de difficulté pour le convaincre à prolonger le plaisir et partir pour un local au-dessus du golfe du Morbihan. Nous faisons une infidélité au DR400 et je profite de ma qualité de membre de l'aéroclub de Quiberon (QAC http://www.quiberonairclub.com/) pour décoller avec le Diamond DA20 du club pour un vol de 45 minutes qui nous fera survoler Carnac, La Trinité sur Mer, l'île aux Moines, l'île d'Arz. Superbe !

Et Ça continue...

Notre périple en DR400 reprend le samedi matin : départ de Quiberon à 11h, direction la Normandie. Nous survolons de nouveau le golfe du Morbihan puis l'intérieur de la Bretagne, au FL55 en nous faufilant entre de nombreux petits cumulus. Un vent favorable nous permet d'être moins d'une heure après notre décollage, au-dessus du Mont Saint-Michel où nous débutons le tour de la presqu'île du Cotentin. Au programme : Granville (où l'activité aérienne est particulièrement dense), Carteret, la centrale nucléaire de Flamanville et l'usine de La Hague (nous devons nous éloigner en mer afin d'éviter les ZIT respectives), Cherbourg et la pointe de Barfleur. Il est 13h et nous sommes déjà en train de survoler les plages du débarquement (Omaha,...). Nous continuons notre route vers l'est en nous approchant d'Arromanches, de la rade de Caen puis de Cabourg, Houlgate. Contrairement à nos intentions initiales, nous décidons de ne pas faire escale à Deauville mais de prolonger le vol jusqu'au Touquet. Nous sommes autorisés à transiter par la CTR de Deauville et celle du Havre où nous suivons le trait de côte après avoir croisé les axes de LFOH.

En quelques minutes, le paysage change radicalement d'aspect et nous découvrons les falaises calcaires de la région, l'apothéose étant évidemment Etretat.
Le voyage se poursuit au large de Fécamp, Saint-Valéry en Caux, Dieppe et de la magnifique baie de Somme. Cette fois-ci, pas de colonie de phoques en vue mais nous apercevons plusieurs dizaines de chars à voile qui profitent de la marée basse et des immenses plages des environs de Fort-Mahon.

Berck est déjà sous nos yeux et nous contactons Le Touquet pour nous poser avec un fort vent de travers. Nous dégageons la piste et venons nous garer à proximité de nombreux avions anglais... et du restaurant de l'aéroport. J'oublie bien vite l'idée de profiter de l'endroit et c'est, montre en main, moins de 30 minutes après notre atterrissage que je m'installe en place gauche pour une dernière branche à destination de Toussus. Grâce à une bonne dizaine de nœuds dans le dos, le voyage sera rapide ce dont nous n'avons pas à nous plaindre étant donnée l'affligeante banalité des paysages que nous survolons. Je me pose aux alentours de 16h en 07R. Objectif atteint : nous sommes de retour en temps et en heure ! ●

TRAVAUX

L'ATELIER MÉCANIQUE EST EN TRAVAUX POUR RÉNOVER LE FAUX PLAFOND.

PERMANENCES SAMEDI DE 10H À 17H

3 Septembre	N. Andrieu	F. Vergne
10 Septembre	O. Zucchet	F. Nouaille
17 Septembre	E. Armengaud	G. Vie
24 Septembre	F. Baudlot	B. Duflo
1 Octobre	K. Bachir Cherif	J-P. Tanguy
8 Octobre	T. Siemons	E. Scheid
15 Octobre	C. Basdevant	T. Barnabe à partir de 13h30
22 Octobre	P. Raymond	Raymond M-C et R.
29 Octobre	P. Arnould	P. Lansalot-Basou
5 Novembre	G. Blavier	J-Y. Rispe
11/12/13 Nov	Pas de permanence	Pas de permanence
19 Novembre	O. Bergeret	C. Rouesne
26 Novembre	A. Blanc	M. Roussel
3 Décembre	B. Bellanger	G. Terroni
10 décembre + Inscription + photo	M. Quesnel	P. Bordier
17 décembre + Inscription + photo	M. Quesnel	J-M. Pascual
24/25 décembre Joyeux Noël !	Pas de permanence	Pas de permanence
31/1er janvier Bonne année !	Pas de permanence	Pas de permanence
7 janvier + Inscription + photo	A. Bohan	M. Quesnel + Brigitte à partir de 13h
14 janvier + Inscription + photo	N. Pichancourt	M. Quesnel ou bureau
21 janvier + Inscription + photo	M. Quesnel ou bureau	A. Paquier
28 janvier + Inscription + photo	M. Boulanger	M. Quesnel ou bureau

En cas d'impossibilité, permutez ou cherchez dans la liste des membres sur OF un remplaçant et en informer Brigitte Duflo afin qu'il ne soit pas re-sollicité. Les tâches à effectuer seront notées au club.

la Vie du club

Une moisson de nouveaux membres

Florian Glemot : Florian est instructeur. Il est arrivé pour augmenter les capacités de notre école face à l'augmentation des demandes de formation PPL. Il nous vient du bâtiment d'en face, où il vient de suivre sa formation d'Instructeur. Florian est pilote professionnel sur CESNA Citation. Entre ses vacations il se consacre depuis le début du mois à la formation de nos futurs pilotes.

Hugo Anzieu : Hugo est lycéen, il a les 14 ans nécessaires pour commencer à piloter avec un instructeur. À15 ans il pourra être lâché, à 16 obtenir son PPL et à 17 sa licence de pilote privé pour pouvoir envisager dans le futur une carrière aéronautique. Il a commencé à voler avec Florian.

Nelson Dantas : Nelson, 45 ans, gérant de société, a profité des vacances pour démarrer avec Jérôme son instruction pour le PPL.

Pascal Mercier : Manuel lui a fait découvrir le bonheur de voler dans nos petits avions. Pascal a sauté le pas et s'est inscrit à l'aéroclub pour passer son PPL le plus rapidement possible. Florian se charge de son instruction.

Fabrice Monternot : Fabrice n'est pas à proprement parler un nouveau membre puisqu'il a passé son TT à l'aéroclub en 1999. Mais après un arrêt de quelques années, le besoin de voler s'est fait ressentir. Avec Frédéric il reprend nos DR 400 en main pour convertir son TT en licence de Pilote Privé.

Clément Perolle : Diplômé récemment de l'ENAC Clément se destine à la carrière de pilote de ligne. En attendant une place en compagnie, il a choisi notre aéroclub pour faire croître son nombre d'heures de vol.

Gérard Tric : Un ancien de l'Aéroclub de Sceaux Saint Cloud (ancien nom du club) qui nous revient. Son TT date un peu. Il a besoin de se remettre à jour pour rapidement le convertir en PPL et recommencer à voler en CDB sur nos avions.
Bienvenue à tous et prenez plaisir à voler sur nos avions

Et deux nouveaux brevetés :

Toutes nos félicitations à Arthur Bohan et Marc Moreau, élèves de Frédéric, qui ont passé brillamment leur PPL en septembre. Bons vols à nos nouveaux pilotes.

Conseil d'Administration de septembre

Le conseil d'administration de l'aéroclub s'est réuni le 8 septembre. Il a élu à l'unanimité Norbert Andrieu au poste de vice-président. Ensuite les discussions ont porté sur les tarifs de l'aéroclub, peu de changement : les tarifs des cadets et du SR20 restent inchangés, le différentiel de prix entre le XD et le KT a été augmenté compte tenu des performances relatives des deux avions. Pour le premier, le coût de l'heure de vol diminue de 1,50€ et il augmente du même montant pour le second.
En prévision d'une hausse de nos charges fixes en 2012, notamment du loyer des hangars, les cotisations pour l'année 2012 seront augmentées de 5%.
Pour terminer, un point détaillé sur l'activité de l'aéroclub depuis le début de l'année a été fait par le bureau. Le nombre d'heures de vol est en croissance de plus de 10% par rapport à 2010, le nombre de membres de l'aéroclub s'est accru de 10 pilotes et élèves pilotes. Les finances sont saines, elles ont permis le financement d'un nouveau moteur sur le Québec Papa. Avec près de 200 heures de vol depuis le mois d'avril, le Cirrus a trouvé ses pilotes et s'intègre parfaitement dans les activités de l'aéroclub. ●

AIR EUROP CLUB ADOPTE ET ADAPTE LE « PERMIS À POINTS ».

NOMBRE DE POINTS 5

1 point : Réservation sans destination et/ou temps estimé de vol.
Chaque erreur 1 point : Mauvais renseignements sur Openflyers lors saisie du vol au retour: absence d'heure de départ, incohérence avec le vol précédent, essence non ou mal renseignée, vols multiples regroupés en 1 seul, oubli d'indication de taxe payée ou non.
1 point chacun : Avion non lavé, flammes non remises, check list et/ou purge perdue.
Stage récupération de points : prendre RV avec un membre du bureau pour une séance de formation sur OF ou 1h d'intérêt général.

TARIFS

Type	Puissance	Prix de l'heure
DR400	120 ch	118,5 €
DR-400	160 ch	150 €
DR-400	180 ch	159 €
SR20	200 ch	175 €
Heure d'instruction en double commande		
23 €		
Inscription initiale à Air'Europ Club + DE 25 ANS		
105 €		
Cotisation Air'Europ Club		
+ de 25 ans : 200 €	- de 25 ans : 105 €	
Cotisation FFA + Assurance		
65 € (+33€ pour l'abonnement optionnel à InfoPilote)		
Baptême de l'air		
1 pers : 70€	2 pers : 90€	3 pers : 120€
Pinch Hitting		
Cottisation de 10€ + Le prix de l'heure de vol et instruction		

VOL DÉCOUVERTE EN HYDRAVION

Pierre Lansalot-Basou

Nous proposerons aux pilotes du club un week-end pour découvrir eux aussi l'hydravion.

Suite à la parution d'un article consacré à la pratique de l'hydravion (Info-Pilote-Août 2011), j'ai eu l'opportunité de découvrir cette nouvelle expérience de vol en plein renouveau en France (sous l'impulsion de la DGAC, une fois n'est pas coutume) !

Samedi 9 Septembre 2011, 10h

Rendez-vous avec le chef-pilote d'Aquitaine Hydravions, un tout nouvel aéroclub basé sur le terrain de Biscarosse. Ce club possède déjà 65 membres après seulement 6 mois de création : l'engouement pour cette discipline est bien présent ! Après le briefing sur les spécificités de ce type d'avion (un hydravion PA-18 Amphibie, 150 cv), nous nous dirigeons vers l'avion garé dans l'Air Park.
Après les contorsions classiques du pilote pour rentrer en place avant (l'instructeur étant en place arrière), le moteur est mis en route après une check –liste visuelle. Le roulage s'effectue à 1100 tours/minute, au milieu des villas et des particuliers ! Après avoir rejoint le terrain pour nous aligner sur la piste en dur 09, nous décollons sur autorisation de la tour de contrôle.
Après le décollage et un léger virage à droite, nous stabilisons notre vol à 2200 tours minutes pour un vol à 200 pieds juste au-dessus du lac de Biscarosse.
La vue sous le soleil au-dessus du lac est magnifique : nous survolons des chevaux en semi-liberté, des vaches broutant dans le lac, de nombreuses plages de sable fin ... et de nombreux puits de pétrole en activité ! Au loin, bien visible, la dune du Pyla sous un angle assez inhabituel pour moi !

Après quelques survols, mon premier amerrissage arrive

Un premier passage est obligatoire pour vérifier que la voie d'eau est libre, puis c'est parti : sur les instructions du chef-pilote, nous effectuons une vent arrière à 2000 tours/minute et les roues rentrées. Puis vient le dernier virage à 1500 tours/minute, avant l'arrivée en finale.
Remplaçant la classique manche à air, les minces filets d'algues sur la surface du lac indiquent au pilote le sens du vent ! L'hydravion ralentit rapidement au contact avec l'eau : une fois les safrans sortis, l'avion devient bateau ! Ne nécessitant qu'un très faible tirant d'eau (1 mètre), il est possible de le diriger aux palonniers pour aborder une petite plage si l'envie vous prend !
Pour le décollage depuis le plan d'eau, la technique est assez simple : mettre l'avion face au vent, relever les safrans, gaz à fond, puis manche tiré vers soi à fond. Une fois que la vague d'eau devient porteuse, et arrive au niveau du redan, on relâche doucement le manche pour un décollage sportif mais finalement assez facile.
Après le redécollage, nous nous dirigeons à quelques secondes de vol vers la base historique des Hourticquets des hydravions Latécoère. Actuellement fermée, cette base pourrait prochainement rouvrir pour accueillir des clubs et ainsi servir d'hydro surface pour les hydravions amphibies.
Après six amerrissages, et plus de 50 minutes de vol, nous rentrons vers le terrain où cette expérience peut certainement en amener d'autres ! C'est une occasion unique de réunir la terre, le ciel et l'eau ! ●

Le mot du président

A la faveur de l'été le BEA a publié son troisième rapport d'étape sur l'accident de l'Airbus A340 Rio – Paris, disparu au dessus de l'Atlantique le 1er juin 2009.
Ce document a pour principal intérêt de nous retracer, à la lumière des enregistreurs récupérés, le scenario complet de cet accident et d'en tirer les conclusions et recommandations.
Parmi celles-ci on notera ces quelques points majeurs :

- la non application de la procédure prévue en cas d'invalidité des mesures de vitesse
- les copilotes n'avaient pas reçu d'entraînement, à haute altitude, à cette procédure et au pilotage manuel
- ces pilotes n'ont pas réussi à identifier la situation malgré les paramètres de vols affichés et une alarme de décrochage persistante et ainsi agir sur les commandes de manière adéquate.

En outre, cet excellent document nous apprend que l'incident avait déjà été identifié et analysé par les constructeurs et que l'exploitant avait émis une note d'information aux pilotes.
Si, à l'origine de l'accident, il y a les mauvaises conditions météorologiques et la panne de capteurs de vitesse, le facteur humain est la cause principale de cette catastrophe. Une formation ou une expérience insuffisante, la mauvaise compréhension d'une situation inhabituelle, le stress et les actions inappropriées, ce cumul de facteurs a fait qu'une situation, aisément contrôlable à l'origine, s'est transformée en un accident majeur.

S'il en est ainsi pour des pilotes professionnels triés sur le volet, expérimentés et entraînés, il en est sûrement de même pour nous pilotes occasionnels de nos petits avions. Aussi, restons modeste, ne surestimons pas nos capacités. Nous devons savoir évaluer les situations pour prendre les bonnes décisions et, rétrospectivement, réfléchir sur celles que nous avons vécues pour en tirer les enseignements qui permettront d'améliorer notre sécurité et celle de nos passagers. **Bons vols de rentrée. P. RAYMOND**