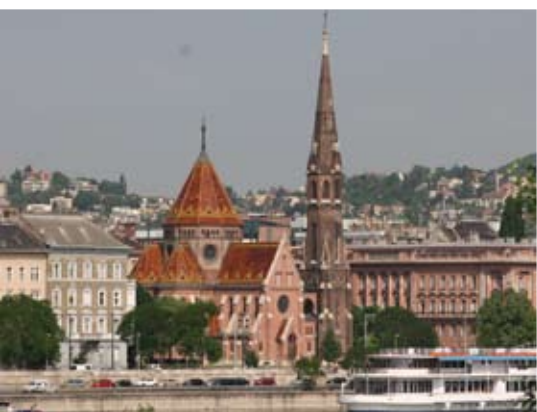




LE PAPY BOEING TONE

SEPTEMBRE 2009 - N°9
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



A Gauche,
Vestige de
l'URSS et
les quais
côté Buda.
A droite, Le
parlement
côté Pest.

DESTINATION BUDAPEST

LA BELLE DU DANUBE.

Par Jean-Marc Lambert

Depuis plusieurs années, la destination « Budapest » était dans nos esprits. Le nombre de candidats à ce voyage s'étant réduit suite aux nombreuses contraintes relevées (Transpondeur mode S, FCL 1.028 ...), nous avons décidé de tenter l'aventure à quatre : Théa, Eric, Manuel et Jean Marc.

La collecte des règlements, documents aéronautiques, des mises à jour GPS et autres bases de données officielles étant réalisée, nous préparons en quelques soirées ce voyage et ses nombreuses routes alternatives, pour couvrir les éventuels aléas météo (bien nous en a pris). Les avions et leurs potentiels sont vérifiés et le briefing avec les mécanos est bien utile. Nous utiliserons le XD et JM pour ce voyage, le KT étant en 2000h.

Les options de routes sont déterminées, ce sera soit par la Suisse, l'Autriche puis Buda-

pest, soit par le sud de l'Allemagne si la météo ne nous autorise pas la montagne, soit par le sud des Alpes en dernier recours. Le départ est fixé au Samedi 16 mai, tôt le matin compte-tenu de la météo.

Samedi 16 Mai : Toussus, St Rambert, Cuers, Padoue

7h45, nous sommes au club, le temps est gris, les dernières prévisions du météorologue local nous imposent partir au plus vite avant que Toussus ne soit « bâché ».

L'étape prévue est St Rambert d'Albion au sud de Lyon. Le XD met le cap sur Auxerre, pour avoir rapidement une meilleure météo puis altérer la route vers St Rambert. Le JM fait route directe sans trop de soucis. Après une heure, les nuages commencent à se mor-

celer, et l'horizon redevient clair. Sortis de la « crasse », nous continuons notre route par le VOR de Moulins et Roanne. Au FL 55, à droite, les dernières congères du Massif Central s'offrent à nous et, à notre gauche, la chaîne des Alpes avec le Mont Blanc et ses nuages. Après avoir quitté St. Etienne et contacté Lyon APP, un soleil radieux nous accueille à St Rambert. Ce joli terrain en herbe, avec ses 2 pistes, est très actif le week-end. Nous atterrissons alors qu'un vieux coucou fait un tour basse hauteur. Nous faisons le plein et profitons d'un petit show de vieux avions offert par ses amis à un pilote local qui déménage. Le JM se fait attendre, il ne viendra pas, il a décidé de pousser jusqu'à Grenoble le Versoud.

Nous survolons Valence, le Ventoux, le lac de

Le mot du Président

La reprise. Septembre, la rentrée, après ce bel été qui, je l'espère, vous a permis de passer de belles vacances, les activités reprennent. Votre aéroclub n'a pas chômé cet été, nombre de difficultés mécaniques et administratives ont été résolues et nos avions sont à votre disposition pour profiter des dernières belles journées. **Cette reprise s'annonce sous de bons auspices pour l'ACTN.** Malgré nos difficultés récentes, le nombre d'heures de vol a cru de 6% par rapport à 2008. A notre grande surprise, l'activité aérienne de juillet et août fut aussi plus importante avec, en moyenne, seulement 3 avions disponibles. Nous accueillons ce mois-ci trois nouveaux membres et le nombre d'élèves est en forte croissance. La gestion rigoureuse de notre trésorier permet de maintenir notre objectif d'équilibre financier pour 2009. La belle 8ème place au TAJP de Guillaume montre l'excellent niveau de notre école, Bravo. Bref, bien que tout ne soit pas encore parfait, notre horizon se dégage, et le bureau entame cette rentrée plein d'optimisme. **Bonne rentrée et bons vols.**

PR



Le bastion des pêcheurs sur les hauteurs de Buda. Le XD en vol. Vol au dessus des Alpes. Les équipages de l'aventure hongroise.



petit terrain de Budapest réservé aux privés et qui peut fournir du 100LL.

Nous passons à proximité du lac Balaton, sorte de mer intérieure bordée de nombreux villages, puis, par le sud de Budapest, atterrissons à Budaörs en fin d'après-midi. L'activité aérienne y est importante, avec vol moteur, planeur, ULMs. Le hangar est plein de dizaines d'avions de tous types, ce qui montre le vif intérêt des hongrois pour l'aviation.

Après l'arrimage des avions, les pleins faits, nous nous rendons à notre hôtel, proche du centre de Budapest, pour un petit repos, avant le restau du soir.

Lundi 18 Mai : Budapest

La matinée est consacrée à la visite de Buda, d'où nous contemplons le Parlement et les monuments situés le long des rives du Danube. Après avoir traversé le fleuve par le « Pont des Chaînes », nous nous dirigeons vers le Château via un très agréable parc ombragé. Ensuite, nous visitons l'église Mathias, le Bastion des Pêcheurs et nous profitons d'une bonne bière. Nous traversons à nouveau le fleuve pour rejoindre Pest. La visite du marché, les dégustations de produits locaux et l'achat de petits souvenirs nous occupent avant le retour à l'hôtel pour aller aux bains. Les bains sont une institution à Budapest, et nous ne pouvons éviter cet agréable rituel. L'institution est très rôdée, bains de différentes températures et jets d'eau permettent de se relaxer pendant des heures. Les joueurs d'échecs locaux y font de longues parties assis dans l'eau. Le soir, après cette séance « relax », nous nous retrouvons au restaurant et prévoyons de partir le lendemain pour Vienne, mais la météo n'est pas garantie. ●



Ste Croix, et arrivons pour un déjeuner bien mérité à Cuers. L'accueil est toujours aussi sympa. Un groupe de 4 VLA tchèques, sur la route de Haguenau à Malte via la Corse, Rome, la Sicile nous fait le marketing de ses confortables biplaces qui volent à 140Kts, arborent PA, Glass Cockpit, et ne consomment que 17l de Jet par heure. Le JM fait savoir qu'il part directement de Grenoble vers notre destination du soir : Padoue. Nous déposons notre plan de vol. Il nous conduit en côtier via Nice, Monaco, Genova, puis, à 1500ft, jusqu'à Padoue. Les gilets de sauvetage enfilés, nous partons vers St Tropez. Les conditions sur l'Italie sont turbulentes et la visibilité oblique réduite, mais nous volons assez bas, et de nombreux terrains de décollage sont disponibles sur la route. A 18h, nous atterrissons à Padova. Nous y passons une soirée agréable autour d'un beau poisson et d'une bonne bouteille de vin local, avant une petite balade digestive autour de la place ronde, rendez vous des amoureux.

Dimanche 17 Mai : Padova(ITA), Maribor(SLO), Budaörs (HON)

Le mauvais temps est derrière nous, voilà une très bonne nouvelle. A l'aéroport de Padoue, vu le faible effectif ce dimanche matin, le plan

de vol est déposé par téléphone : Venise St Nicolo, le Lido, puis Trieste, la Slovénie au sud de Lubjana et Maribor. Nous nous orientons vers la côte adriatique, et longeons le toujours magnifique Lido dont les couleurs des fonds reflètent le spectacle merveilleux de nos petits avions volant à 1000ft. A l'est de la cité de Venise, ses toits de tuile et ses nombreux campaniles, nous survolons St Nicolo, petit terrain précédemment utilisé au cours de voyages club. Cap sur Trieste, nous montons vers 5500ft pour passer les massifs et rejoindre Maribor, sous une couche de Cumulus qui nous turbule quelque peu.

Maribor, après un casse-croûte bien mérité, nous remplissons les réservoirs, dernière revue de la navigation, changement de pilote et nous décollons à destination de Budaörs, le

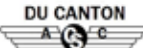
Quizz : l'aéroclub a 75 ans

Question n°17 : Après la guerre, quelles étaient les caractéristiques de la piste de Toussus ?

Question n°18 : André Starck est connu pour une autre de ses réalisations, quelle est-elle ?

Réponses au Quizz n°8 : **Question n°15 :** Dans les années 50, on traitait la coqueluche en faisant respirer au malade le bon air d'altitude que l'on pouvait atteindre avec des avions légers qui montaient sans trop de problème à 5000ft. En 1949, l'Aéroclub du Canton de Sceau traita ainsi 75 malades. **Question n°16 :** Il s'agit du F-BDEV, premier Stamp de l'Aéroclub du Canton de Sceaux qui quelques années plus tard, en 1956 entra en collision avec une Caravelle d'Air Algérie à l'approche sur Orly (voir n° 2)



AERO-CLUB  DE SCEAUX

LES AVIONS D'APRÈS GUERRE

Après guerre, l'aéroclub redémarre avec un Bucker, avion récupéré à l'armée allemande. Les finances ne sont pas très florissantes, le Service à l'Aviation Légère et Sportive lui alloue des avions: un vieux Caudron Luciole, deux Starck AS 80. Puis, il conçoit et construit ses propres engins tel le BAGIMER.

Bucker T131 Jungmann

Le Bucker T-131 Jungmann est un biplan d'entraînement, biplace en tandem de la firme Bucker Flugzeugbau, conçu par l'ingénieur Suédois A. Anderson. Le premier vol de cet avion date de 1932.

Il est construit autour d'une structure tubulaire entoilée ou revêtue de plaques métalliques au niveau de l'habitacle et du moteur. Les ailes en bois et toile, haubanées et soutenues par des tubes lui donnent une envergure de 7,4m.

Le moteur Hirth HM504 à 4 cylindres en ligne inversés et refroidi par air, a une puissance de 112 cv à 2500 tr/mn.

A la fois civil et militaire, cet appareil de la Luftwaffe va jusqu'à réaliser des opérations de bombardement sur le front de l'est. Il est aussi construit en Suisse et principalement au Japon.

Destiné à l'entraînement et la formation, il s'est avéré exceller comme avion de voltige. Il est encore très recherché par les collectionneurs d'ailes anciennes. D'ailleurs, on



L'AS 80 F-PFAR. Les membres de l'époque devant le Bucker. Le Bucker de la Ferté-Alais.



en trouve de beaux exemplaires rénovés à l'amicale Jean Baptiste Salis.

Le Bucker de l'AéCCS a son heure de gloire en 1949 lors de l'inauguration d'un monument à la mémoire de Clément Ader à Versailles. La cérémonie doit être survolée par des avions et notamment une escadrille de Vampires. Mais ce jour là le plafond est bas et seul le Bucker de l'Aéroclub avec R. Sautet à son bord a pu rendre cet hommage au père de l'aviation. La presse le remarque en soulignant que c'est un avion allemand !

Bagimer II

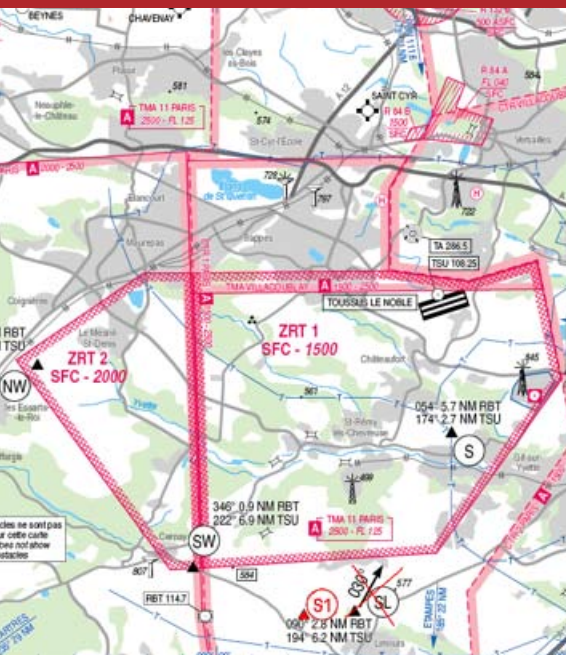
Le Bagimer II doit son nom à celui de ses trois concepteurs-constructeurs S. Badez, A. Giraud et A. Mercier. Basé sur une cellule de Piper Cub récupérée après la guerre, cet avion biplace en tandem est doté d'une aile entièrement conçue par Sylvain Badez, ingénieur au Service Technique de l'Aviation Civile et co-fondateur du RSA. Il est motorisé par un Minié de 70 cv. Tout aussi performant et maniable que le «Cub»: sa vitesse de croisière est de 120 km/h, il décolle en 150m, et monte à 2m/s. Son aile lui donne une finesse importante et le décrochage ne conduit qu'à une abattée douce de quelques mètres. Il sera dans les années 50, avec les stamps, un

des avions de formation de l'Aéroclub. Après une quinzaine d'année de bons et loyaux services, les ailes commençant à ployer sous le poids des ans, concurrencé par les Jodel il sera vendu en 1965. Aux dernières nouvelles, il serait actuellement basé à Dax, après avoir été racheté en 1990 par Ms. Mercier, enfants d'un de ses concepteurs.

Stark AS 80

André Starck est un des concepteurs d'avions sportifs des années 40 à 70. Il dessine des machines légères souvent très originales comme l'AS 07, biplan aux ailes décalées dont les extrémités jointives forment un losange autour de la cellule, ou l'AS 37 propulsé par un moteur de 2cv Citroën entraînant deux hélices. Ses deux réalisations les plus connues sont l'AS 70 et l'AS 80 «holyday» produits à une dizaine d'exemplaires, essentiellement par des amateurs.

L'AS 80 est très inspiré du piper cub : avion biplace à ailes hautes, dont la structure est tubulaire, et l'aile, de 10 m d'envergure, est en bois et toile. Il est doté d'un moteur Régnier de 75 cv qui lui confère une vitesse de croisière de 142 km/h pour une autonomie de 2h. Le prototype immatriculé F-PFRE a été rénové et semble voler encore. ●



LA VIE DU CLUB

Mise en service des ZRT à Toussus

Comme annoncé dans notre précédent numéro, avec quelques retards, les deux ZRT de Toussus sont mises en place à partir du 24 septembre aux heures d'ouvertures de l'aérodrome de 4h00 à 20h30 UTC.

La pénétration de ces zones nécessite une clairance de TOUSSUS TWR.

Départs : monter le plus rapidement possible à 1500 ft AMSL

Au premier contact (SOL), il faut annoncer son point de sortie SW, NW ou ouest. Un code transpondeur sera donné (3701 à 3708)

En 07 : la vent arrière se fait sur le circuit intérieur à 1500 ft, sortie par le point SW (est château d'eau de Cernay) en évitant Rhodon et Chevreuse, clearance nécessaire pour toute autre sortie;

En 25 : sortie à SW ou NW (sud des réservoirs de Coignères) ou entre ces deux points en évitant Magny les hameaux par le nord ou le sud;

Arrivées : demander la clearance à minima 3mn avant S1, un code transpondeur sera donné (4250 à 4257).

Entrée par S1 (nord-ouest de Pécqueuse, extrémité ouest du bois, le point SL est abandonné),

Se reporter à Sierra en évitant les Molières dont le survol est interdit;

Intégration sur le grand circuit à 1300 ft AMSL;

Vitesse conseillée : inférieure à 120 kts.

Les tours de piste s'effectuent à 1200 ft AMSL sur le circuit intérieur.

Après l'atterrissage, on ne signale plus à la TWR que la piste est dégagée, on passe directement avec le SOL.

Les informations détaillées sont dans la SUP-AIP 125/09. Attention, celle-ci est déjà, et sera, modifiée par NOTAM en fonction du retour d'expérience.

Les nouvelles têtes brûlées

Antony Farsy. Voler c'est pour moi réaliser enfin un rêve d'enfance. Banal, mais pour autant que je me souviens, ce désir remonte à loin...Ceux de ma génération ont en mémoire ces fiches que l'on remplissait en début d'année scolaire. Autant de fiches que de professeur et toujours les mêmes demandes : nom, prénom, date de naissance, profession des parents, métier que vous souhaitez exercer..., inexorablement j'inscrivais les mêmes réponses : pilote de ligne et tennisman professionnel.

Malgré quelques aptitudes et une pratique assidue à un bon mais néanmoins, modeste niveau, j'ai vite abandonné l'espoir de devenir le futur Yannick Noah...Restait pilote de ligne. Le prestige du métier, l'excitation indescriptible que l'on ressent dans un aéroport, mais surtout les avions. La terre

vue du ciel, comment de telles masses de têtes parviennent elles à décoller? Pour être honnête, jusqu'à ces dernières semaines, je n'avais pas la moindre idée de l'importance des phénomènes physiques qui contribuent au vol de l'avion.

Les aléas de la vie en ont décidés autrement, j'ai mis une (petite) croix sur ce métier. Mais je savais aussi que, jusqu'à la fin de mes jours, je ferais mon possible pour assouvir ce rêve un peu fou : piloter...C'est encore avec mes yeux d'enfant qu'aujourd'hui je le réalise.

Nous ont également rejoint : **Marc Chopin** et **Eric Giacomini**

Des nouvelles du KT

Une lettre vous a informé de l'incident survenu sur le KT au cours de son vol d'essai. L'expérience, le sang froid de Jérôme lui ont permis de ramener l'avion à bon port, encore une fois toutes nos félicitations.

La DGAC et le BEA sont, venus l'inspecter avec leurs experts du bois et toile à plusieurs reprises. Des échantillons ont été prélevés pour analyses et essais mécaniques. Le GPS a permis de déterminer le lieu de l'incident. Ils recherchent le morceau de toile disparu. La Gendarmerie de l'Air essaye d'identifier les responsabilités, s'il y en a. Plusieurs membres du club ont été entendus, d'autres le seront. En attendant leurs conclusions, l'aile est sous scellées et cela nous empêche d'effectuer les réparations.

Les assurances ont été contactées, l'expert a livré son rapport, nous devrions être remboursés en grande partie.

Loire Aviation à Cosne a été choisi pour le ré-entoilage. Nous attendons que l'aile soit libérée par le procureur pour la démonter. ●

Le mot de René et Dominique

Les petits défauts. Nous souhaitons que vous nous informiez de tous les constats que vous faites, du style la visserie des tableaux de bord qui se desserrent, les serrages qui vous semblent défectueux, etc. Nous ne pouvons avoir l'œil sur tout lors de nos visites et certaines choses peuvent nous échapper. Vous êtes partie prenante et comptons sur vous pour maintenir notre flotte dans le meilleur état possible.

Attention aux manœuvres dans le hangar. Nous constatons de plus en plus de traces de peinture rouge sur les ailes des avions et sur certaines parties des pièces mobiles. Nous vous engageons à la plus grande des attentions lors des manœuvres de sortie d'entrée et de dégagement des avions! Il va quand même de votre sécurité.



LE PAPY BOEING TONE SPÉCIAL TAJP

SUPLÉMENT SEPTEMBRE
Air'Europ Club
Toussus le Noble



GUILLAUME LORANS

LE TOUR VU PAR UN BLEU.
Par Guillaume Lorans

Le 20 juillet, l'aventure commence. Nous sommes attendus à St Yan, décollage à 09 :00. Depuis la veille l'avion arbore fièrement ses sponsors sur toute la partie arrière du fuselage. Il brille et a du potentiel moteur. Le beau temps est aussi de la partie, le vol est sans encombre.

Début de l'aventure

Aux ordres des parkers, issus de l'aéroclub local, je suis dans les 10 premiers appareils à arriver. Quelques formalités administratives, les yeux rivés sur le Stinson Reliant piloté par Baptiste Salis faisant des évolutions. Il fera partie de la caravane du Tour comme l'Antonov 2 de Phil ! Arrive le DC-3 d'Air France, que nous reverrons à Vannes puis à La Ferté. Les concurrents se posent un à un. Milieu d'après midi, premier briefing. Le commissaire général Eric Savattero fait les présentations. Pour 44 bleus, il y aura une quarantaine de jaunes et marrons. Les jaunes instructeurs, les marrons de l'organisation. Notre caravane comptera une soixantaine d'avion... et un camion pour la logistique !

Nous recevons les consignes pour le vol de nuit et les binômes, ainsi que la navigation du lendemain. Ca commence fort ! 00 :30, nous sommes de la deuxième ronde. Je prends place dans l'avion de mon binôme, un dr400-120. Avec un instructeur du SEFA nous feront chacun 30min de vol avec un triste vario, il n'y avait heureusement pas d'obstacles dans la trouée d'envol ! Dans le bus vers 2 :00, 45min de route nous séparent de l'hôtel... Mardi 21 juillet, on continue !! Briefing pour le vol de l'après midi, c'est un CAVOK pour ce vol premier vol avec mon binôme.

Le tour de France

Départ le 22 juillet au matin pour Cognac avec chacun notre avion, notre logger GPS et nos logs de nav et fiche briefing. Ne pas oublier le panier repas à déguster en vol !! Deux jours à Cognac puis cap vers Vannes. Les vols locaux en binômes et de liaison en solo s'enchaînent. Superbe meeting où nous étions à l'honneur aux côtés de la Patrouille de France, des Cartouches Dorées, des pré-

sentateurs Rafale et Mirage 2000N sans oublier Miss France !! Sous un temps maussade décollage vers Merville. Visite de l'EPAG et local vers la Baie de Somme. Nous quittons cette région froide pour Nancy Ochey, où nous sommes accueillis royalement par les militaires. Chambres individuelles, repas au Mess Officier, visite de la base sur laquelle évoluent à l'année des Mirage 2000. Un vol local au dessus des Vosges avec un binôme de notre choix pour la dernière boucle. Avec un ami de ma promotion ATPL nous faisons un 97,77/100 !

Dernier envol tous ensembles pour La Ferté Alais, terrain de légende sur lequel a lieu le final le lendemain. Je finis 8ème/44 au classement général et suis très heureux de l'expérience aussi bien aéronautique, technique qu'humaine que m'aura fait vivre ce Tour Aérien. Nous reparons vers nos aéroclubs respectifs des souvenirs plein la tête, sans encore se rendre compte que c'est terminé. Nous commençons à peine à bien prendre le rythme, que l'aventure s'achève... Quelques jours de dure réhabilitation au monde réel et la vie reprend ! ●

CÔTÉ JÉRÔME

LE TOUR VU PAR UN JAUNE :
COMMISSAIRE GÉNÉRAL ADJOINT
AUX NAVIGATIONS AÉRIENNES.

Par Sarah Gialis



A gauche Jérôme s'apprête à partir en vol pour suivre les épreuves des bleus. **A droite** Guillaume en attendant le débriefing à Vannes.

Est-ce ton premier TAJP ? Non. J'ai déjà participé au TAJP 2007 en qualité de commissaire des navigations, co-opté par un collègue. **Comment deviens-tu Commissaire ?** Mon expérience du tour précédent, et celle de mon travail, m'a valu d'être choisi cette année. **En quoi consiste cette tâche ?** Il faut coordonner le contrôle avant et pendant le TAJP. Pour cela il faut s'organiser, en amont, avec les différentes plateformes d'accueil, militaires ou civiles, pour dessiner le tour, modifier les zones, harmoniser le contrôle avec les sites locaux et s'occuper de tous les petits détails. Sur le tour, il faut gérer les équipes de contrôle au sol et en l'air, bien les placer. Il faut laisser une bonne image de notre travail car nous promouvons aussi notre métier. **Quelle a été l'ambiance sur le tour ?** Excellente. Tout le monde était motivé et les bleus aussi agréables que doués. C'est une aventure inoubliable : 15 jours ensemble au TAJP valent un an. **Quelle est la journée type du commissaire ?** Briefing au petit-déjeuner. Prendre la météo. Se placer pour assurer les liaisons ou les épreuves. Débriefing le soir et réception, organisée par la commune et les clubs. **Et la soirée type ?** Au lit bien sûr (rires)... enfin après un verre ! Les bleus ne doivent pas savoir ! **Quel est ton meilleur souvenir ?** Sans conteste l'étape de Vannes : l'accueil, l'ambiance du meeting, le contrôle à Lorient et bien sûr, les retrouvailles avec le club. **Et le pire ?** Les courses en combinaison jaune au Cora de Toul... discrétion assurée ! **Quelques anecdotes ?** Les courses au Cora de Toul (rires). Je suis étonné que le tour arrive à envahir une base militaire comme Nancy, qui évacue tous ses appareils. Le tour a du poids ! **Veux-tu faire le tour suivant ?** Oh que oui ! Surtout si c'est la même équipe et avec des bleus aussi motivés. ●

LE CLUB AU TAJP

UN PETIT FAN CLUB S'EST
MONTÉ POUR REJOINDRE
GUILLAUME ET JÉRÔME SUR
LE TOUR, À VANNES.

Par Sarah Gialis

Rendez-vous au petit matin autour d'un petit déjeuner et nous voilà partis en vol pour Vannes. Trois avions se dirigent joyeusement vers le Morbihan.

L'arrivée

L'arrivée surprend : «XD, numéro 2 derrière le numéro 13»... c'est quoi cette histoire de numéro, et c'est qui le 13 ? Ben c'est Guillaume le 13 ! Et oui, le TAJP a sa propre organisation pour gérer au mieux l'arrivée des visiteurs au milieu des épreuves des bleus. Les parieurs, des bénévoles du site, nous aident à nous garer car la plateforme est bien remplie. Après une petite collation, nous voilà en quête de nos deux héros du jour. Le premier apparaît, pour la grande fierté de son père, dans sa belle combinaison bleue. Guillaume a fini son épreuve. Il est souriant, heureux. Il doit nous quitter pour le pilote du Rafale qui fait une visite privée de son engin.

Au cœur du TAJP

Jérôme arrive ensuite dans son TB10 de la DGAC. Grâce à lui, nous voilà immergés dans le TAJP : débriefing de l'épreuve des bleus, visite du Tarmac et de toutes ses merveilles : Paris, Cri-Cri, Rafale, Mirage 2000... Jamais nous n'aurons une telle occasion d'approcher d'aussi près ces appareils. D'ailleurs, nous avons droit à un mini meeting privé car le Mirage et le Rafale partent

s'entraîner... magique ! Puis vient l'heure d'aller manger et dormir... enfin, après un mojito sur Vannes; l'occasion de faire connaissance avec d'autres commissaires. Beaucoup sont originaires de Toussus.

Le meeting

Nous voilà à nouveau sur le tarmac. Le soleil brille et l'imprudence brûle : personne n'a de crème solaire. Les bleus sont briefés pour préparer leur prochaine navigation. Notre petit groupe se promène du côté de la barrière où tout se passe : c'est la magie du TAJP. Le meeting est superbe, l'ambiance fantastique. Il faut dire que nous sommes traités comme des VIP, munis de nos bracelets orange, assis sur le stand de la FFA.

Quand vient la fin, il nous faut nous dépêcher de rejoindre nos avions et saisir notre créneau de départ. En effet, la tour de Vannes a du travail avec tout ces départs.

Le vol de retour se fait avec des tas de souvenirs dans la tête, de belles photos... et des coups de soleil. Le feu du soleil a peut-être brûlé nos visages, mais pas nos ailes ! ●

