LE PAPY BOEING TONE
JUIN 2012- N°34
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

On a sauvé le rallye !

Et aussi :

- L'AUDIT DGAC
- L'INCONNU DU TABLEAU DE BORD
- LA VIE DU CLUB

Ceux qui sont partis à Bourges ont pu bénéficier d'un petit voyage dans le temps

ON A SAUVÉ LE RALLYE !

MAIS OÙ DEVAIENT-ILS ALLER CE WE DU 2/3 JUIN ? LE RALLYE 2012 OU CE QU'IL EN RESTE ! **Par Brigitte Duflo-Moreau**

Je regarde l'affiche (que j'ai validée !) choisie par notre artiste, chargée de com, Sarah. J'analyse ce qu'on put en penser les membres du club et si elle était vraiment attractive… Beau tableau du Douanier Rousseau, la nature sauvage, pas si douce pour l'homme puisqu'on y voit un léopard s'en préparer un régal… Il y avait de quoi faire peur !
Cependant 13 intrépides ou plutôt 10 allant à l'étape finale (mot délicat dans ce tableau) et 3 nous accompagnant sur la 1ère branche (je rajoute « sympathiquement » pour qui sait…).

Il y avait une décision à prendre avant de s'embarquer pour la 1ère nav, après connaissance de la météo du we (pas sur place car la station est fermée): samedi, tout bon, mais dans la 1ère partie de la nuit, passage d'un front atlantique vers l'Est qui laisserait une mto perturbée à l'Est d'une ligne Alsace-Pyrénées, permettant l'arrivée à destination mais quant à s'en échapper le dimanche….
Où allions-nous ? Le douanier Rousseau… Rousseau le philosophe qui pensait que l'homme sauvage est bon par nature et que c'est la société qui le corrompt… Mais bien sur, Annecy comme le questionnaire allait permettre à nos joueurs de le deviner sans ambiguïté dès la 1ère question! Car tout le monde sait que notre très jeune J-J Rousseau y fut déniaisé par Mme de Warrens, dame de 12 ans son ainée et pleine de charme, en même temps qu'elle le ramena au catholicisme!

L'étape intermédiaire : Beaune.

Option A : nous partons sur la journée à Beaune et retour. **Option B :** nous improvisons totalement et tant pis pour les jeux, la préparation, filons à l'Ouest nous poser avant l'arrivée du front en fin de journée, y attendons son passage pour rentrer en fin d'après-midi sans trop de risque le dimanche…

Consensus pour aller à Beaune… et voir pour la suite.

2 cadets, les XD, KT et UU, l'avion de Patrick, au départ. Tous à l'arrivée à Beaune dont le parking est bondé et où nous attendent comme prévu des membres du club avec une extrême gentillesse. Mise à disposition des locaux parfaitement équipés pour organiser notre repas, à notre convenance si nous voulons être conduits en ville… Merci Lucette, Alain, Christian et Norbert (non pas le nôtre, ce prénom devient commun) ! Seule déception, pas une goutte de Bourgogne car à ma requête de nous apporter 2 bouteilles, les membres m'ont répondu que suite à une consommation excessive suivie de conséquence, l'alcool était banni du club (enfin, pas tout à fait, car nous avons découvert quelques cadavres dans le placard !)

La mto confirme que rester dans la région n'est pas un bon choix. Patrick, Jean-Pierre et Michel reprennent la route avec le UU comme prévu vers Toussus, le cadet de Jean-Marc Pascual et Daniel Doudoux, les organisateurs (Marc Dagorne, Ben et moi-même) également tandis que les 2 autres avions (Régis et Karim sur QP, Tobie, Andrea avec Pierre sur XD) optent pour un détour par Bourges et retour le lendemain.
L'arrivée à Toussus ce samedi après-midi est ahurissant tant il y a d'avions dans le circuit, au départ, à l'arrivée, en tdp. Je réussis à placer mon message, reçois un « je vous rappelle » puis 1, 2, 3 minutes se passent pendant que Claire à un rythme insensé assure le contrôle avant de revenir vers moi en s'excusant de l'attente et me permettre de m'intégrer ! Bravo aux contrôleurs de Toussus ! Ils assurent !
Tandis que je suis encore sans nouvelle d'eux, je corrige les copies qui donnent l'équipage de Régis et Karim gagnant ! Ils ont tellement envie de nous organiser le prochain rallye que cela ne pouvait mieux tomber. Pour les récompenser et leur faire oublier l'absence de dégustation de vin bourguignon: Un rouge Côtes de Beaune et un Chablis en cadeau!
Appel : ils viennent de rentrer sans problème et ont profité du parcours bleu que la ville fait pendant les beaux jours (sonores, lumineux et reconstitution avec figurants déguisés cette année… Bref, rien à voir avec les nuits bleues corses !). ●

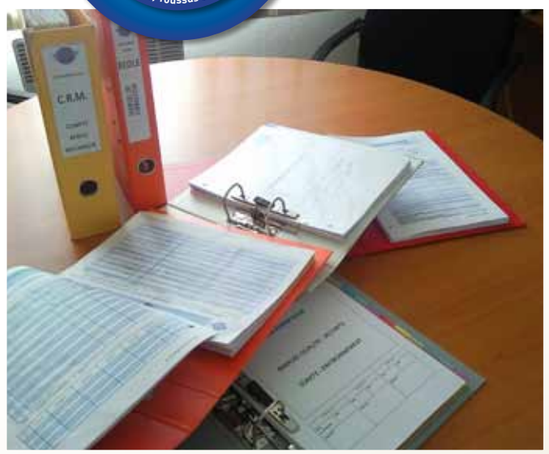
Karim et Régis!!! avec 33 points grâce au nombre de photos reconnues… (et à quelques dessous de table bien entendu). Ils auront le grand privilège d'organiser le rallye 2013, le 1er we de juin. Merci pour votre dévouement! **QU:** ville 9, Points Tournants 10, photos 7 x 2 pts = 33. **XD:** Ville 10 (merci internet!), PT 5, Photos 6 x 2 pts = 27. **UU:** ville 8, PT 10, photos 4x2 points = 26. **QP:** ville 9, PT 10, photos 2 x 2pts = 23

Les points tournants : Il parait que ça fait grandir: Souppe sur Loing, **capitale du gâtinais:** Montargis, **ce n'est pas parce qu'un canal s'est perdu que vous devez être triste:** barrage du Bourdon, **autre canal et lieu de joutes nautiques:** Clamecy, **haut lieu de pèlerinage médiéval:** Vézelay.

Les photos: N°1 carrière à l'W de Nemours, **N°2** barrage dans le Morvan un peu à droite de la route que certains ont cru à tord reconnaitre près de Saulieu (j'ai accepté!), **N°3** château chantier de Guédelon, **N°4** cimetière à la sortie sud de Montargis, **N°5** château en région IDF entre RBT et la Ferté, **N°6** ville de Saulieu, **N°7** chemin en escargot situé avant Montargis, **N°8** château de St Fargeau, **N°9** Vézelay, **N°10** château situé entre Guédelon et Clamecy, **N°11** cimetière avant St Fargeau, **N°12** sur le barrage du Bourdon.

Il est tard et encore aucun tonnerre ni éclair dans le ciel parisien… salauds de prévisionnistes!

Bonsoir à tous et merci pour votre participation dans la bonne humeur malgré la petite frustration de ne pas avoir atteint notre cible et de n'avoir eu droit à aucune dégustation viticole.
A bientôt au club. Brigitte



L'Audit de l'école par la DGAC

Depuis 2004, l'école n'avait pas été auditée par l'autorité réglementaire. Un audit consiste tout simplement à évaluer si les pratiques de l'aéroclub satisfont les exigences réglementaires du FCL1. En cas de non-conformité, un constat est porté et l'aéroclub est tenu, dans un délai plus ou moins long, de prendre les mesures pour corriger la situation. Comme les écoles de pilotage devront , dans un futur proche, être autorisées (ATO : Authorised Training Organisation) et non plus déclarées, cet audit avait aussi pour objectif de vérifier l'avancement des actions menées par l'aéroclub pour satisfaire la nouvelle réglementation européenne.
L'audit a commencé à 14h et s'est terminé à 19h45. Il s'est déroulé dans une ambiance très décontractée et extrêmement constructive.
Du côté de la DGAC, étaient présents la responsable de la subdivision « formation aéronautique» et deux pilotes inspecteurs. Nous étions quatre de l'aéroclub : deux instructeurs, le secrétaire général et moi-même.

Deux non-conformités ont été notées :

- **L'absence de formation théorique structurée:** Sur ce point, nous avons un carton rouge, nous allons devoir mettre en place sous trois mois une formation théorique pour nos élèves : cours formalisés, support de cours, planification des cours, feuille de présence etc...
- **Des carnets de routes remplis de manière incorrecte**

Le décompte des heures avec le tachymètre n'est pas réglementaire et le remplissage inadéquat des des colonnes est à corriger. Avec la mise en place d'horamètres sur les DR-400 nous allons remédier à ce problème. Et, avec l'aide d'un peu de communication, nous devrons faire en sorte que nos habitudes anciennes changent. Ces points avaient été signalés au précédent audit. Ces deux chantiers devront être rapidement mis en œuvre dans les semaines qui arrivent.

Concernant la formation pratique, pas de problème notable :

Les dossiers et fiches de progression ont été vérifiés. La présence d'un projet de manuel de formation, auquel il faudra y ajouter les points complémentaires de l'évolution de la réglementation depuis 2008 : prévention des incursions de piste - CFIT - virages serrés en vol plané, constitue un point fort pour le passage en ATO.

Nos auditeurs ont noté que le suivi de l'expérience et le maintien de compétence des pilotes sont mis en œuvre à l'aéroclub : suivi des heures de vol, fiches de compte rendu des vols d'entraînement ou de prorogation et que des conférences de formation permanente étaient organisées.

Nous sommes d'accord avec la remarque demandant à ce que les APRS soient mieux renseignés et signalent les CRM résolus, en mettant un feuillet spécifique dans le carnet de route, comme cela est fait pour le BR.

En matière de Sécurité, les auditeurs ont été impressionnés par l'organisation mise en place, par la communication faite sur le sujet et la qualité de notre journal interne (Merci Sarah !). Nous avons gagné deux nouveaux abonnés ! Ils ont apprécié l'engagement du président affiché (une première en aéroclub !!!).

A la lecture de notre règlement interne, un article concernant le rapatriement des avions parait accidentogène, le RI sera donc modifié à la prochaine réunion du Conseil. Ils ont examiné le MANEX et noté positivement l'existence des MEL avec potentiellement une petite correction à y faire néanmoins.
Ils sont montés dans le BR et le XD, ont touché à tout, regardé quelques points faibles connus des DR 400, vérifié la présence des plaques. Comme pour les locaux, aucune observation n'a été formulée.

Pour l'ATO, ils ont noté que, à part la formation théorique, nous étions bien avancés. C'est un audit très positif avec des personnes à l'écoute et compréhensives. Bien sûr, il reste du travail de correction de non-conformités à faire. Le rapport des auditeurs nous permettra de tirer des conclusions définitives et définir précisément les actions à mener.
Maintenant, il nous faut passer à la préparation de l'audit de certification de l'atelier, un autre chantier qui avance.
(Photo de la documentation de l'aéroclub examinée au cours de l'Audit) ●

L'INCONNU DU TABLEAU DE BORD
ARTHUR ANDREW COLLINS (1909 – 1987)
LA RADIO C'EST PAS SORCIER

Né dans l'Oklahoma, Arthur A. Collins a grandi à Cedar Rapids (Iowa) où son père avait établi une entreprise agricole. Dès neuf ans, Arthur se passionne pour la radio, ce procédé magique qui arrive avec l'électricité, et fabrique son premier récepteur. Il apprend le morse et à 14 ans, il obtient une des premières licences radioamateur américaines.

En 1925, Collins se lie avec J. Reinartz, connu pour avoir inventé un «tuner» performant et pour ses articles dans les revues spécialisées. Ils mènent ensemble quantité d'essais, notamment sur les ondes courtes, jusqu'à ce que Reinartz se joigne comme opérateur radio à une expédition scientifique au Groenland, soutenue par le National Geographic et menée par MacMillan et Byrd, avec deux bateaux et un avion. Mais la station radio de la Navy échoue à capter les messages de l'expédition et c'est le jeune Arthur qui assure la liaison quotidienne avec Reinartz depuis son grenier du Middle West. Cet exploit, très médiatisé, lui vaudra le surnom de « sorcier de la radio ».

En 1930, Collins commence à fabriquer des récepteurs sur commande et installe un atelier dans sa cave. Etant la première à proposer des postes fiables, compacts et performants, la Collins Radio Co. résiste bien à la grande dépression et fait bientôt la prospérité de Cedar Rapids. En 1933, sa réputation est encore consolidée par la nouvelle expédition de Richard Byrd en Antarctique dont les radios Collins permettent de sauver des vies et de lancer les premiers messages depuis le sixième continent.
La compagnie développe très tôt un département aéronautique avec comme premier produit un émetteur-récepteur muni d'un système très pratique pour l'époque permettant au pilote de commuter rapidement les fréquences. Il devient un fournisseur d'avionique majeur ; Branif Airways sera la première compagnie entièrement équipée en Collins. Pendant la guerre, il équipe notamment les chasseurs embarqués de la Navy et les B-29.

Après-guerre Collins continue de fournir l'US Air Force et la NASA en avionique et matériels spéciaux (U-2, B-52, X-15). En équipant les programmes Mercury, Gemini et Apollo, il accompagne la conquête spatiale jusqu'à la Lune, mais A. Collins reste un homme discret, se réservant un petit atelier dans ses immenses usines.

Cependant, en 1971, après de lourdes pertes dues à l'échec de développements coûteux, Collins Radio Co passe sous le contrôle de North American Rockwell et devient Rockwell-Collins. Arthur est évincé de la société qu'il avait créée 40 ans auparavant.

Rockwell-Collins, redevenue indépendante en 2001, continue d'équiper les cockpits civils et militaires, ainsi que les cabines passagers, de plus en plus avides de systèmes multimedia. ●

Le mot du Président

Habitude, habitude, quand tu nous tiens... Je ne sais si vous l'aviez remarqué, mais l'aéroclub évolue, quelques fois volontairement comme l'achat du Cirrus ou la mise en place du management de la sécurité, quelques fois involontairement car les conditions extérieures, la réglementation notamment, nous y contraignent. Mais, volontairement ou à notre corps défendant, il faut changer nos habitudes. Ces dernières semaines ont été riches en changements à prévoir, changements auxquels il faudra s'adapter.

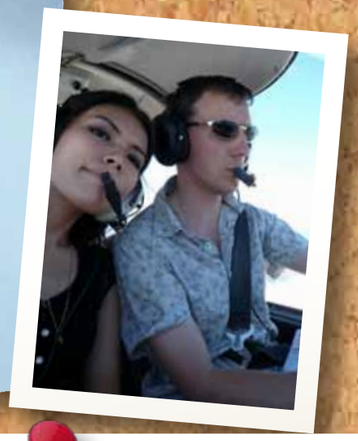
Les mesures de sûreté sur l'aérodrome de Toussus vont rendre un peu plus contraints les accès au tarmac. Il nous faudra avoir un accès sécurisé au hangar et l'état-civil de nos invités ou passagers, non membres de l'aéroclub, devra être consigné dans un registre spécifique pour pénétrer sur la zone d'évolution des avions. Pour y pénétrer avec sa voiture, il faudra la coiffer d'un gyrophare et être en contact radio avec la tour mais, surtout, posséder un permis spécifique délivré par notre administration de tutelle, la DGAC. On pourra néanmoins jouer avec son Ipad, lire un roman ou préparer sa nav en attendant que le cycle d'ouverture-fermeture des barrières du hangar FARMAN se termine. Espérons qu'avec cela le spectre du terrorisme s'éloignera définitivement de l'agglomération parisienne.

La DGAC, après son audit, nous demande de changer nos manières de comptabiliser les heures de vol et de remplir le carnet de route des avions. Fini le tachymètre, il faudra nous habituer à compter les heures à l'horamètre et indiquer les heures en Temps Universel. Les quantités de carburant devront être bien évidemment notées dans les colonnes spécifiques à l'avitaillement. Sans aucun doute, un effort de communication et d'accompagnement de la part du bureau sera nécessaire pour vous aider à passer cette «révolution».

Bon, à part cela : pour virer à droite, manche à droite ; à gauche manche à gauche ; on tire pour monter et il faut toujours pousser pour descendre. Il y a des habitudes qui ont le bon goût de résister au changement.
Bons vols à tous. PR

Courrier du coeur

Nicolas Hue, notre nouvel instructeur, a l'honneur de nous annoncer son mariage avec Mio.



CHEF**(ÉTOILÉ),** PILOTE**(TOQUÉ)**

POUR CEUX QUI ONT PLÉBISCITÉ LA TERRINE DE COURGETTES, VOUS EN TROUVEREZ LA RECETTE DANS CETTE NOUVELLE RUBRIQUE, TOQUÉE MAIS PAS EN TOC !

Recette de la terrine de courgettes, sauce basilic.

- 1 bon kg de courgettes
- 1 botte de basilic frais
- 1 petite boite de tomates concassées
- 4 œufs
- 80g de crème fraiche
- 50g de gruyère râpé, 50g de parmesan
- 1 gousse d'ail, huile d'olive, sel et poivre

Réserver 1 courgette. Laver et couper en rondelles avec leur peau les autres, les cuire à la vapeur.
Couper la courgette réservée en lamelles fines et faire revenir dans 1 peu d'huile.
En tapisser le moule.
Egoutter les courgettes et les écraser grossièrement à la fourchette, retirer l'eau qui en dégorge.
Préparer une omelette avec œufs, ail pressée, sel, poivre, fromages et crème. Y verser la purée de courgettes, mélanger puis mettre dans le moule.
Cuite au four 180°, au bain-marie, pendant ¾ h. Démouler quand froid.
Pendant ce temps cuire les feuilles de basilic avec le contenu d' 1 boite de tomates concassées. Saler et poivrer, passer au mixer. Bon appétit !

Sculpture à Bruges, Belgique.

DATES DES PERMANENCES SAMEDI 10/18H	MEMBRES DU BUREAU EN COACH,	BINÔME
1er septembre 2012	Pas de permanence	Pas de permanence
8 septembre	L. Farines	Saint Jullian*
15 septembre (escapade sept.)	F. Vergne	Albert
21 septembre	P. Grué	O. Kara
28 septembre	E. Moret	G. Tric*
6 octobre	F. Baudlot	Vigneron*
13 octobre	P. Bordier	Giacomini
20 octobre	J-P Dobrow	Bohan
27 octobre (vacances scolaires)	T. Maillier	Ben Kamara *

Les noms soulignés sont confirmés. En jaune ceux qui n'en ont pas pris depuis septembre 2011. * nouveaux inscrits 2012

LA VIE DU CLUB

Agenda

15 et 16 septembre : escapade d'automne. Cette année, notre escapade d'automne nous amènera dans le Bordelais, à LIBOURNE exactement. Au menu : dégustation, bonnes tables, et nous profiterons de la journée du patrimoine pour visiter quelques monuments. Le soleil qui nous a fait faux-bond pour nos premières sorties, devrait être pour une fois présent, si l'on en croît les statistiques...
Inscrivez-vous avant le 5 septembre auprès de Brigitte (bduflomoreau@yahoo.fr) : avion, nombre de passager(s), chambre double ou simple
Une réunion de préparation se tiendra le 6 septembre à 20h à l'aéroclub.

Un nouveau pilote breveté

Tôt le matin, Aurélien est présent à l'aéroclub pour préparer son avion. Nettoyage extérieur, verrière luisante, intérieur nickel et réservoir à moitié plein ! Il faut dire que notre élève et son examinateur ne permettent pas au QP d'emporter ses 110l de carburants. A 10h, l'avion étant prêt, il s'attaque à ses notams, la météo, vérifie la présence des documents obligatoires dans la sacoche. Après révision de la nav, un bon petit sandwich est nécessaire pour ne pas risquer l'hypoglycémie pendant l'épreuve.
A 14h, l'examinateur à bord tout est prêt, départ pour Orléans. La nav sera agrémentée d'exercices de mania. Quelques tours de piste à Orléans-St. Denis entre les parachutistes et les pilotes locaux qui ont profité d'un ciel enfin bleu et c'est le retour. Bien évidemment, il est perturbé par un déroutement vers Montargis où, après quelques PTE, il est décidé de mettre le cap sur Toussus, non sans un petit arrêt à Etampes pour rassasier le Cadet. Et, après, deux heures et demie de test Aurélien Blanc reçoit le papier vert qui l'intronise Pilote Privé d'Avion. **Toutes nos félicitations Aurélien et merci à Fred ton instructeur. Bons vols.**

MESSAGE DE SECURITE

Pneus, corde et escalopes

A la vue des escalopes que certains pilotes taillent dans les pneus de nos DR-400, on ne peut que s'interroger sur l'utilisation abusive que certains font des freins.

Rappel n°1 : Non, cela ne sert à rien de freiner à l'approche du terrain en finale ! Bloquer les roues dans l'air n'apporte pas de frottement supplémentaire permettant de ralentir l'avion ! Par contre au toucher, même si cela fait un joli bruit et une petite bouffée bleutée, le pneu déguste un max, à en perdre sa gomme. Il vaut mieux laisser la roulette de nez en l'air et attendre tranquillement qu'elle se pose avant de commencer à freiner avec modération.
En l'air, il faut maintenir ses talons au sol pour éviter de se poser roues bloquées.

Rappel n°2 : Les freins de nos avions n'ont pas les performances de ceux de vos voitures (il suffit de regarder le diamètre des disques) alors que les masses des deux véhicules sont presque identiques. Les plaquettes peuvent chauffer rapidement et les disques devenir inopérants.
Au sol, comme en l'air, on gère sa vitesse, avec la manette des gaz (1000 tr/mn MAXIMUM), les freins ne servent qu'à immobiliser l'avion et à le maintenir à l'arrêt. Et, s'il faut freiner, on le fait avec modération et par petits à-coups.
Quand vous faites votre prévol, vérifiez l'état des pneus, votre prédécesseur n'aura peut-être pas lu ce message... ●

LE PAPY BOEING TONE
JUIN 2012- N°34
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Le jour le plus long

Je n'aime pas trop les gens qui se plaignent « ahlala ! Quel temps ! Y a plus d'été, y a plus d'hiver... c'est la couche d'ozone, El Niño... » Eh ! bien ! Cette fois, j'en fais partie !

Comment voulez-vous organiser le JLPL et le gagner quand la pluie vous le raccourcit de 6h...

C'est vrai, maintenant que la FFA nous laisse le choix du WE, nous ne sommes plus à égalité devant le ciel... Déjà que nous ne le sommes pas géographiquement...
Bref, ce n'est pas cette année que nous renouvellerons notre exploit d'être 1er de l'IDF à moins de faire des incantations pour que le WE suivant soit plus pourri que le nôtre ! Nous sommes fairplay et autant que nos avions puissent secouer leurs ailes aussi, en dehors de tout challenge.
Pourtant, de valeureux pilotes sont venus, même si leurs amis ont boudé un ciel bien chargé pour leur baptême de l'air. Les miens ont battu en retraite... et j'ai pu goûter du petit blanc dès midi.
En fin d'après-midi et soirée, le ciel était à nous et nous nous sommes rattrapés.
Autour de la table, midi et soir, une cinquantaine de convives heureux de se retrouver ! Merci à tous ! ●

Le «Papy Boeing Tone», Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation : **Sarah Gialis**. Rédacteur en chef : **Patrick Raymond**. Secrétaires de rédaction : **Brigitte Duflo-Moreau** et **Philippe Contencin**. Merci à tous ceux qui collaborent régulièrement.