Bulletin mensuel de Air 'Europ Club Toussus le Noble

Le Papy Boeing Tone

5 décembre 2008

Année 2008

La photo du mois : « memories » ciel anglais

Dans ce numéro.

- Flight Plan to DUXFORD
- De la destinationite aiguë à l'Interruption volontaire de vol
- Nos 75 ans d'histoire
- Les dernières nouvelles du club

Le mot du Président

Décembre, ce n'est pas le mois idéal pour voler, les ciels sont bas et menaçants, le vent souffle, les journées sont courtes, bref... autant de raisons pour rester sagement chez soi devant sa cheminée en lisant un bon polar et sirotant son café . Mais comme d'habitude, ce satané aéro-club s'impose, avec les moyens modernes de communication, il me « spame » ma boîte à lettre électronique. Un journal, des affichettes pour s'inscrire avant la fin de l'année, une invitation à un repas. Il va falloir se bouger!

Voilà certainement l'état d'esprit de certains, mais ils doivent être peu nombreux car beaucoup d'entre vous nous ont fait part de leur satisfaction à voir l'aéroclub s'animer. Au nom du bureau et de la petite équipe rédactionnelle de ce canard, nous vous remercions tous pour vos encouragements et votre aide.

Cette année, vous avez peut-être remarqué que nous avons avancé les dates d'inscriptions.. La première raison de ce décalage provient du besoin de trésorerie lié à l'achat et la pose des nouvelles balises de détresse. La seconde, est pour assurer qu'en 2009 vous soyez tous couverts par votre licence FFA et les assurances associées dès

Suite en page 2

Flight Plan to DUXFORD (EGSU) – Part 1 : Duxford story

Duxford. Rien que d'évoquer ce nom doit éveiller parmi tous les passionnés d'aviation des images issues de récits et films relatant l'une des plus grande bataille aérienne de l'histoire: la Bataille d'Angleterre.

On ne va pas à Duxford en touriste mais en pèlerinage

Me permettrez-vous cette comparaison blasphématoire en disant que Duxford est aux amoureux du Spitfire ce que Lourdes est aux Catholiques?
Non? Alors plutôt vous dire qu'on ne va pas à Duxford en touriste mais en pèlerinage!
Lorsque le voyage fut proposé au menu des sorties club 2008, la question ne se posa pas deux fois pour moi.

La carrière militaire de Duxford

Duxford est connu pour son show aérien sur un week-end, à raison de trois week-ends par an, plus quelques journées dans l'année réservées à divers rassemblements aériens.
Duxford, c'est avant tout une ancienne base de la RAF très largement utilisée avant, pendant et après la 2nde guerre mondiale. L'origine de sa construction remonte à 1917.
La carrière militaire opérationnelle de Duxford prit fin lorsqu'en août 1961 le dernier Gloster Meteor s'envola pour ne plus y revenir. Le terrain fut mis en sommeil jusqu'en 1968 lorsque l'histoire le rattrapa à nouveau pour servir de plateforme au tournage du film mythique en la matière : la Bataille d'Angleterre.
Le Ministère de la Défense le ferma officiellement en 1969, la piste en dur n'étant plus suffisamment longue pour accueillir les jets modernes plus gourmands en asphalte tels que Phantom, Buccaneer et Lightning II.

La préservation du terrain

Puis arriva malheureusement ce que connaissent tous les terrains abandonnés : les projets en matière de BTP aux antipodes de toute préservation du patrimoine. Construction d'un centre sportif, d'une portion d'autoroute et même d'une prison. Sacrilège !

Le Group Captain Sir Douglas Bader, un As de la RAF ayant utilisé cet aérodrome pendant la Bataille d'Angleterre, mit un coup de frein à ces spéculations en 1976 et milita pour sa préservation. Entre temps, l'Imperial War Museum de Londres, qui cherchait des locaux plus importants pour la restauration de sa collection d'avions, obtint gain de cause.

En 1977 un consortium composé du Cambridgeshire County Concil, de l'IWM et du Duxford Aviation Society acheta le terrain pour lui donner enfin une seconde vie.
«If there is a will there is a way» (Quand on veut on peut !).
Situé (à vol d'oiseau) à environ 13 km au Sud de Cambridge et 65 km au Nord de Londres, Duxford est aujourd'hui un gros aérodrome occasionnellement ouvert à la CAP (comprenez ici qu'il faut une approbation téléphonique avant d'y aller). C'est un aérodrome contrôlé, doté d'une piste en dur de 1500 m ainsi que d'une belle piste en herbe, parallèle à l'autre, de 880 m.
Cet aérodrome héberge deux magnifiques musées, l'un réservé aux avions anglais et l'autre aux avions américains, ainsi que de nombreux ateliers de restauration ouverts au public.
Tous les lotissements sont d'époque ou presque. A com-

Suite en page 4

DE LA DESTINATIONNITE AIGUË A L'INTERRUPTION VOLONTAIRE DE VOL

Nous pratiquons tous au sein du club le vol à vue, et chacun y trouve sa motivation et son plaisir.
Il arrive que l'utilisation d'un avion se fasse dans un esprit plus pratique, comme moyen de transport rapide. Le plaisir laisse alors parfois la place à la nécessité d'arriver, pour un rendez-vous ou simplement pour retrouver la voiture à Toussus le dimanche soir.

La destinationite : 4,5% des accidents, 42% des décès

A différents degrés, nous sommes alors soumis au syndrome de « destinationite », qui peut occulter l'objectivité nécessaire pour juger si un vol est réalisable ou non, ou même s'il peut être poursuivi.
Ce comportement ne mène pas forcément à une catastrophe, mais il est malgré tout à l'origine des accidents aériens les plus graves.
D'après une étude du BEA portant sur les années 1991 à 1996, l' « objectif destination » est à l'origine de 4,5% des accidents en France, mais représente 42% des décès. Cette étude, destinée à prévenir des accidents similaires, permet aux pilotes de prendre conscience des facteurs humains qui entrent en compte dans les prises de décisions de poursuivre un vol, et de préparer les protections qui permettent de sortir de « l'effet tunnel », auquel le pilote est confronté quand il cherche à tout prix à atteindre son objectif.
Ces protections doivent être mises en place à chaque phase de vol, afin de pré-activer les connaissances du pilote et ainsi lui permettre de prendre des décisions plus facilement .

Préparer sa navigation avec objectivité

Le pilote prépare sa nav, sans pression et avec objectivité. Il peut déjà mettre en place sa première protection : Une alternative au voyage en avion, en envisageant un autre mode de transport si le déplacement doit absolument se faire. La décision d'annuler le vol en sera d'autant plus facile au jour J si la météo est défavorable.
Le pilote est au terrain avec

Bien

Rester étanche aux pressions externes

ses passagers, il reçoit les dernières infos météo et notam. Son objectivité est moins grande, d'autant plus que la pression sociale (celle des passagers) et temporelle est importante. Il est alors impératif de rester « étanche » aux pressions extérieures pour garder dans cette phase une nouvelle protection.
On pourra toujours envoyer les passagers prendre un café pendant qu'on prend le temps de discuter avec le prévisionniste météo
La situation en vol se dégrade,

Replanification du vol — le déroutement

le pilote est soumis à un stress très élevé, il doit gérer ses passagers et sa propre volonté d'arriver.
La décision de se dérouter est plus facile à prendre si elle a été envisagée avant le vol. Pendant le vol, l'anticipation reste la barrière qui évite l'accident : anticiper les déroutements possibles, les contacts avec les SIV ou autres organismes pour connaître les conditions météo, les nouveaux repères de nav s'il faut contourner un cunimb.
Cette phase de vol est le dernier rempart qui évite que la situation ne tourne à la catastrophe. Les pressions sociales et temporelles sont énormes, le stress de l'inconnu est incontournable.
Et pourtant...sur 10 IVV répertoriées comme accidents, aucune victime n'a été recensée. On est loin des statistiques énoncées plus haut !
Un entrainement régulier et la dédramatisation de la situation sont les protections qui permettent au pilote de prendre cette ô combien difficile décision de se poser hors aérodrome.

Pas bien du tout

L'Interruption Volontaire de Vol (IVV)

Aujourd'hui, nous savons qu'un accident aérien est consécutif à un enchainement d'événements qui, comme des maillons d'une chaine, se mettent en place pour mener à l'accident.
Il suffit de briser un maillon pour que la catastrophe soit évitée et que le vol se déroule de manière presque anodine.
Les facteurs humains, à l'origine de la « destinationite » sont souvent un de ces maillons. Et seul, le pilote, en mettant en place des protections depuis la préparation du vol jusqu'à sa réalisation, pourra mener ses passagers à destination en toute sécurité...même s'ils doivent voyager en train !

Jérôme Coornaert

L e mot du président (Suite)

votre 1er vol.
La cotisation d'inscription pour 2009 est identique à celle de 2008, celle-ci est essentiellement prévue pour couvrir les frais fixes de notre association : loyers, assurances, frais de fonctionnement. Nous savons tous que la crise venant, notre pouvoir d'achat risque de s'amoindrir c'est pour cela que nous chercherons à maintenir autant que possible les coûts de l'heure de vol également pour l'année 2009. Espérons que la 100 LL ne subisse pas, comme ce fut le cas dans les années précédentes, d'augmentation de ses tarifs et que la maintenance de nos avions ne soit pas trop gourmande.
Maintenant, n'oublions pas que ce club nous réunit pour voler, il faut profiter de ces week-ends où le temps n'est pas trop clément pour renforcer notre pilotage, n'hésitez pas à venir faire quelques tours de piste pour parfaire votre technique d'atterrissage par vent de travers, faites un petit local pour vous entrainer à la mania ou à l'atterrissage en campagne. Et n'hésitez pas à demander à un de nos instructeurs de vous accompagner, ils sont là pour ça.
Bons vols à tous P.R.

Nos 75 ans d'histoire : La Naissance de l'Aéroclub du Canton de Sceaux

L'Aéro-Club du Canton de Sceaux est né le 2 mars 1934, comme l'atteste l'enregistrement de l'association en mairie de Montrouge ci-contre. Il fut fondé par deux anciens pilotes de la première guerre mondiale: Marcel Mérat et Maurice Arnoux. Ce fut Marcel Mérat qui déposa les statuts de l'Association et en prit la présidence.

Tous deux sont d'anciens combattants. Marcel Mérat, mobilisé en 1914 fit la majeure partie de la guerre dans l'infanterie, puis devint pilote en février 1917 à Avord et d'être affecté au GED à la fin de la guerre.

Quant à Maurice Aurnoux il fit la guerre en grande partie dans l'aviation en Crimée en tant que conducteur. Il devint pilote en mai 1916 , par la suite il s'illustra sur Nieuport et Spad au dessus des tranchées de Verdun. La vie romanesque de cet as mérite d'être plus détaillée, elle fera donc l'objet des prochains épisodes de cette petite feuille historique.

Démobilisé, Marcel Mérat redevint comptable tandis que Maurice Arnoux fonda avec son associé R. Mauny, la société « Scie à métaux » à Montrouge. Mais le virus de l'aviation les avait pris, ils s'inscrivent à l'Aéro-club de France et passèrent leur Brevet de Pilote Civil en 1926.

A cette époque l'aviation était extrêmement populaire, les premiers exploits des pilotes dans leurs drôles de machines faisaient la une des journaux et emplissaient les émissions de la TSF. Les autorités françaises soutenaient fortement cette industrie nouvelle et la formation de pilotes dont elle avait tant besoin. L'objectif premier de ces deux passionnés, en fondant cet aéroclub, fut la formation des jeunes de Montrouge au pilotage.

A l'époque, notons qu'il existait déjà un aéroclub à Montrouge : le Club Aérien de Tourisme de Montrouge qui exploitait, sur l'aérodrome d'Orly, trois avions Caudron de type C-230, C-232 et un Caudron Luciole C-270.

L'aéroclub fut basé à Guyancourt, aussi, quoi de plus naturel que de commencer par un Caudron Luciole pour la formation des futurs pilotes de Montrouge, c'est ce qui fut fait et dès 1935, le club possédait son premier avion un C272/5 avec un moteur Renault Bengali de 105 CV : le F-AOBX.

En 1937, changement de direction, les rôles sont inversés et Maurice devient Président de l'Aéroclub, le deuxième avion est acheté, d'occasion celui là, il s'agit d'un Potez 58 : le F-AMRD. Il rejoint la plateforme d'Orly popularisée, en tant que plateforme de formation, par le célèbre Club Roland Garros fondé et animé par Mlle. Deutsch de la Meurthe, un personnage que nous reverrons par la suite .

78117 TOUSSUS LENOBLE

PRÉFECTURE DE POLICE

Direction de l'Hygiène, de la Protection de l'Enfance et du Travail

5e BUREAU

N° 42/1212

(Le numéro devra être rappelé dans toutes les communications adressées à la Préfecture de Police.)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Récépissé de Déclaration d'Association

(Loi du 1er Juillet 1901. — Art. 5)

A la date du 2 Mars 1934

Mr Mérat, Président

demeurant à Montrouge (Seine)
avenue de la République, 70

a effectué la déclaration d'une association portant la dénomination de Aéro-club du Canton de Sceaux

et dont le siège social est fixé à Montrouge (Seine) 62 la Mairie

Il a déposé à l'appui de cette déclaration :

1° Deux exemplaires des statuts de l'association ;

2° La liste des personnes chargées de l'administration ou de la direction de l'association ;

3° Un registre

Le présent récépissé a pour unique objet de constater le dépôt de la déclaration et des pièces annexées, sans préjuger en quoi que ce soit la légalité de l'association.

Pour le Préfet de Police :
Le Secrétaire Général délégué,

GUYANCOURT 1935 : les Caudron Luciole au Parking (extrait du film Anne Marie)

Vue d'artiste d'époque du F-AOBX ,

(A suivre)

Duxford :
suite de la page 1

mencer par la tour de contrôle, les baraquements initialement affectés au «Staff» de quelques Squadrons de la RAF et de la 8ème Air Force (US), puis les hangars d'exposition et de restauration dont les authentiques structures en bois valent autant le coup d'œil que les avions!
Autant vous dire que ce terrain a une âme, une histoire, quelque chose qui force le respect ...

La sortie fut donc programmée le week-end du 12/13 juillet. Nous n'étions, hélas, que trois participants club à s'y être inscrit: Patrick Raymond, Frédéric Turpin et moi-même. Fiers de notre JAR-FCL 1.028 fraichement apposé sur notre licence, le KT fut réservé sans tarder.

Mais cela est une autre histoire !

(suite au prochain numéro)

Patrick Grué

Vous avez des souvenirs à partager, de bonnes idées d'article, ou tout simplement des remarques
N'hésitez pas à nous contacter, les bonnes volontés sont les bienvenues.

Dans ce numéro :

Flight Plan to DUXFORD (EGSU) –Part 1 : Duxford story	1
Le mot du Président	1
De la destinationnite aiguë à l'Interruption Volontaire de Vol	2
Nos75 ans d'histoire : La naissance de l'Aéroclub	3
La vie du club	4
QUIZZ : l'aéroclub va avoir	4
Les bons conseils de Dominique et René	4
A vos Agendas	4

La vie du club

Réunion de conseil du 3 décembre 2008

Activité
Nombre d'heures de vol du mois de novembre
Total : 23.29h

QO	5.00 h	XD	1.35 h
QP	8.55 h	JM	0
QU	3.27 h	KT	5.12 h

Mécanique
Les principales visites à venir :
QO : 43 h avant 50h
QP : 16 h avant 50h
QU : 30 h avant 50h
KT : 35 h avant 2000h
XD : 14 h avant 100h
JM : 3h avant 50h
Balises : JM terminé, KT en cours
L'Audit de l'UEA par VERITAS s'est bien passé, reste à mettre en place pour le 1er trim 2009 le Manuel Operationnel de Maintenance (MOM) de chaque avion

Budget –Finance
Pas de problème budgétaire à fin novembre pour couvrir les dépenses à venir.
Préparer les lettres de demande de subvention au comité régional pour les balises.

Animation — communication
Repas du 6/12 : une trentaine de personnes inscrites, **Appel aux volontaires pour préparer la salle le samedi après midi.**
En attendant sa refonte, le site internet sera indexé afin d'être accessible facilement à partir des moteurs de recherche

Réinscriptions
Actuellement il y a 23 inscrits pour 2009 dont un nouveau membre
Pour les moins de 25 ans la cotisation est réduite à 70€.
Au cas ou cela se présenterait, le président fait part au conseil de sa décision de ne pas accepter la réinscription de M. P.Y. Luciani pour 2009.

Questions diverses
il est de la <u>responsabilité du commandant de bord de juger de l'état de vol de l'avion</u> en effectuant consciencieusement ses visites pré-vol et Check-list. Les CRM ont été mis à votre disposition afin de noter vos observations et aussi consulter les anomalies constatées par d'autres pilotes.
La déclaration d'un avion HS est faite par l'unité d'entretien, le chef pilote, un FI ou un membre du bureau, aussi cette mention, si elle est explicite et vous interdit de prendre l'air avec cette machine, <u>son absence n'est pas une garantie du bon état de vol de celui-ci</u>, votre responsabilité de commandant de bord est entière.
Y. Vincent se charge de mettre en place la permanence du Samedi à l'aéroclub.

QUIZZ : l'aéroclub va avoir 75 ans

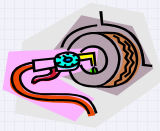
Question n°3 :
Le F-AOBX le premier avion de l'aéroclub, Pourquoi les frères Caudron ont-ils nommé cet avion du joli nom d'un petit ver « la Luciole »?

Question 4
Cet avion était célèbre en 1934 parmi les premiers membres de l'aéroclub
- quel est le type de cet avion ?
- Quelle était la raison de sa popularité au sein de l'aéroclub en 1934 ?

Les Bons Conseils de Dominique et René
Un pneu d'air s'il vous plait!

Assurez vous avant chaque vol que les pneus de votre avions sont suffisamment gonflés.

Vous les voyez un peu raplapla.



Demandez à ce que la pression soit vérifiée.

Pour votre sécurité, ne partez pas avec des pneus sous gonflés

A VOS AGENDAS
Le repas de fin d'année du club
Samedi 6 décembre 20h
« COUSCOUS »
Campagne de réinscription pour 2009
de : 14h à 17h les :
- 6 - 7 décembre
- 13–14 décembre
- 20–21 décembre

Apportez
- la copie de votre licence
- la opie de votre certificat médical
- 3 enveloppes timbrées
et .. votre chéquier

QUIZZ n°1 : Réponses
Question 1: Caudron Luciole 272/5 moteur Renault Bengali 105 CV
Question 2 : Guyancourt , Orly, Etampes, Toussus

Envoyer les réponses à :
patrick-m.raymond@wanadoo.fr
Réponses au prochain numéro
Le vainqueur gagne un abonnement d'un an gratuit au journal

Bulletin mensuel de Air 'Europ Club Toussus le Noble

Aérodrome de Toussus le Noble
Bat 221
78117 CHÂTEAUFORT
tel 01 3956 2006

Retrouvez-nous sur le Web!
http://ac.aireurop.free.fr/