Air' Europ Club, Bat 221, aérodrome de Toussus le Noble 78117 Chateaufort. Tél: 01 39 56 20 06

Prêt au départ

Georges attend son premier volontaire

matériel nécessaire pour le VFR de nuit

Nicolas Pichancourt

Geoffroy Vie

LA VIE DU CLUB

C'est reparti pour le vol de nuit

Les hiboux se sont réunis autour d'un petit barbecue à la nuit tombante du 18 septembre pour débuter la saison 2010 - 2011 de vols de nuit. Sous la houlette de Georges, cette année l'accent sera mis sur la navigation en VFR de nuit. Avec deux pilotes à bord, il est prévu de faire des navigations vers les terrains de la région, le premier pilote faisant l'aller et le second le retour. A raison d'un binôme par semaine, le planning est plein jusqu'à fin novembre.

Petit matériel nécessaire pour le vol de nuit :

- Les cartes VFR au 1/500 000 et au 1/250 000 pour la région parisienne
- Le complément aux cartes VFR qui intègre
- les routes et points de reports du vol de nuit.
- Une lampe frontale ou autour du cou

Si vous êtes intéressés, il n'est jamais trop tard pour s'inscrire auprès de Norbert norbert.andrieu@gmail.com, tel : 06 60 31 35 53

Les nouvelles têtes brulées

Isabelle Zucchet : Isabelle qui accompagne souvent son Olivier de mari, a souhaité suivre une formation de «Pinch hitting», elle a commencé son cursus accéléré avec Fred

Geoffroy Vie : Geoffroy, 20 ans étudiant a débuté, au mois de septembre, sous la férule d'Alain sa formation de pilote

Nicolas Pichancourt : Nicolas 35 ans est un passionné d'aviation, entre deux postes de cadre dirigeant, il a choisi de faire un petit break pour passer son PPL avec Jérôme.,

Conférences au coin du feu

Il y avait foule le 30 septembre pour notre conférence de rentrée puisque nous avons manqué de chaises. Entre TMA, CTR et autres zones d'information interdites ou réglementées, Jérôme nous a expliqué les raisons de ce cloisonnement de l'espace aérien et les services que nous rendent les contrôleurs. Quoi de mieux qu'un contrôleur pour nous parler du contrôle ?

Les slides de son exposé sont disponibles sur la partie réservée aux membres de site de l'ACTN : http://www.aireuropclub.fr/membres/index.php

A venir le 28 octobre

Depuis 6 mois nous vivons avec de nouvelles consignes et de nouveaux circuits au départ et à l'arrivée de Toussus. La DGAC vient de nous dresser le retour d'expérience de ces premiers mois. Bonne occasion pour Fred de nous remettre en tête ces nouvelles consignes, de nous reporter les mauvaises pratiques ou principales infractions observées par nos contrôleurs et de discuter de nos propres expériences. **Cette conférence aura lieu le : Jeudi 28 octobre 2010 à 20h30. La ZRT de Toussus après 6 mois d'expérience et la suite ... A l'aéroclub. Venez nombreux !** ●

LE PAPY BOEING TONE
OCTOBRE 2010 - N°19
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble

Voltige à Caen

Et aussi :

L'ESCAPADE D'AUTOMNE
UN POINT SUR LE NOUVEL AVION
LE PINCH-HITTING
LA VIE DU CLUB ...

Voltige à Caen

En couverture :
Bruno équipé :
Avant ou après le vol ?

1

2

3

1. Cap sur Caen avec Patrick aux commandes d'un nouvel aéronef au club ?

2. Le CAP10 au roulage. Prêt pour l'aventure ?

3. Gilles très concentré aux commandes du CAP10 avec l'instructeur Nicolas Auger.

4

5

6

7

8

4. Philippe, pilote de l'hélico, seul aux commandes du CAP10... Rappelez aligné...

5. Philippe rejoint par l'instructeur... C'est plus rassurant

6. François en débriefing... En cas de vrille volontaire, mettez du pied contraire.

7. Patrick en séance d'habillage... C'est quoi la poignée là ? ... Le parachute, pourquoi ?

8. Patrick Gigot, célèbre et incontournable instructeur de voltige. Tapez « Le petit Gigot » sur internet et ouvrez le premier fichier pdf qui s'offre à vous pour voir.

En attendant le déjeuner, un apéro s'impose.

Très belle photo de Jean-Yves : l'intégralité de notre flotte bien alignée au parking.

La foire de Lessay, au sol, c'est immense et varié.

Pourquoi faire simple quand on peut se compliquer le pilotage avec un bimoteur

Vu d'en haut, c'est immense aussi.

Et comme on vous dit tout, on l'avoue c'est bien Brigitte qui a tendu la pomme à François.

ESCAPADE D'AUTOMNE

Quel stress toute la semaine ! Regarder mto France et suivre l'évolution de ces nuages qui restent désespérément accrochés sur le Cotentin ! Et alors, me direz-vous ? Justement cette année, nous ne voulions aller que là !

Vendredi, nous devions nous résoudre à changer nos plans , à réduire l'escapade à la seule journée de samedi. Lessay avait peu de chance d'être accessible et il n'était pas question de rejoindre notre étape du soir, Cherbourg…

Va pour Semur en Auxois, sa cité médiévale, bâtie sur un piton dans la boucle de l'Armançon ! Ils râlaient ceux qui rêvaient de grand WE, qui voulaient choisir leur bestiau à la foire, qui nous prenaient pour des mauviettes, etc… Heureusement, les « toujours contents » et ceux qui ne connaissaient pas la destination ont vite ramené bonne humeur et concorde !

Nous voilà partis à 5 avions (le JM nous manquait …) sans souci jusqu'au joli petit terrain en pleine campagne puis, par une route très bucolique, arrivés à pied dans la ville.

Regroupement autour d'un verre à la terrasse d'un café pour surveiller celle du restau qui a accepté de nous rassasier en 2ème service. Nous avons un peu grillé notre jolie blonde vénitienne qui ne supporte pas le soleil (il brille, ici, ce coquin !), le bœuf bourguignon n'est pas à la hauteur , disent certains, mais l'ambiance reste joyeuse. Nous nous dispersons dans la ville et retour terrain !

Le soir, quand je consulte mto France : soleil, demain ! Je lance un appel : « qui va à Lessay Dimanche ? »

Et impromptu, François, sa fille Camille, Sarah et moi y rejoignons Nathalie.

L'optimisme de Reine, notre prévi « tout est bon… ! » nous a réservé la surprise d'un front certes peu actif mais un peu bas sur les Yvelines et qui recommençait après Dreux…

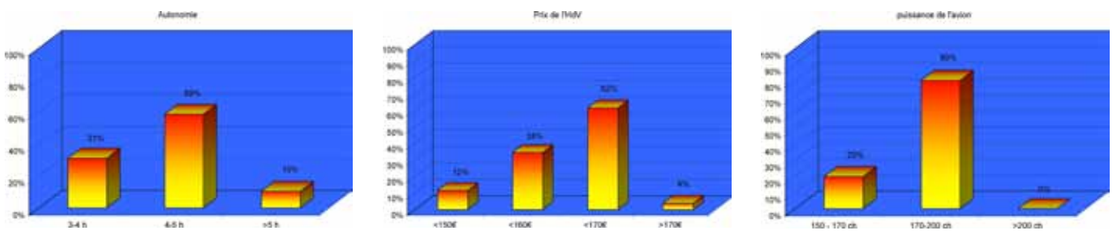
Sécurité : nous attendons une demi-heure sur l'AD. Après, aucun problème…

Je sais maintenant tout sur les poules pondeuses, les moissonneuses batteuses, Sarah sur les cabanes de jardin.

Pour ceux qui nous envieraient, le Dimanche, tout le gros bétail est reparti de la foire, l'abbatiale est fermée aux envahisseurs (?), et nous n'avons pas trouvé l'allée des cuisiniers où rôtissent les agneaux (nous avons du nous contenter d'un sandwich-saucisse-frites). ●

QUEL AVION DE VOYAGE DÉSIREZ-VOUS?

ANALYSE DES RÉSULTATS DE NOTRE SONDAGE



Commencer le renouvellement de la flotte est un des axes important de notre action définie à la dernière Assemblée Générale de notre aéroclub pour 2010. Comme vous le savez, pour cela nous avons débuté par mettre en vente le ROBIN 3000, cela s'est conclu en août par la cession du JM à l'aéroclub de Pons. Parallèlement, le GERA, groupe en charge du renouvellement de notre flotte, a examiné les différents avions pour en déduire une liste de quelques modèles susceptibles de nous satisfaire. Et, troisième volet de l'action préliminaire à l'achat, nous vous avons demandé votre opinion au travers d'un sondage qui vous a adressé à la fin du mois d'août.

Un tiers des membres ont répondu

Un tiers des membres de l'ACTN ont répondu à ce sondage et nous ont fait part de leurs avis et observations. Ces éléments sont pris en compte pour le choix définitif de notre futur avion avec d'autres tels que :

- les disponibilités d'appareils sur le marché;
- le prix;
- l'état des avions;
- l'avis de l'atelier d'entretien...

En premier lieu un avion dont le prix de l'hdv soit raisonnable

Les qualités principales que vous, pilotes, attendez de ce nouvel avion de voyage sont les suivantes. En premier lieu, vous souhaitez que le prix de l'heure de vol sol reste raisonnable et ne dépasse pas les 170 €, 50% d'entre vous considèrent qu'il doit être compris entre 160€ et 170€. En second lieu, vous désirez un avion puissant alliant vitesse et autonomie, 70% d'entre vous souhaitent un avion entre 180 et 200cv de puissance et 60% demandent une autonomie de 4 à 5 heures de vol.

L'avion doit permettre pour la majorité d'entre vous d'effectuer des voyages tant en France qu'à l'étranger et pour 85% d'entre vous vous souhaitez qu'il intègre une avionique moderne.

Le temps de formation, n'est pas un paramètre que vous mettez dans les plus importants mais vous souhaitez à une forte majorité de 2/3 qu'elle ne dépasse pas 5 heures. Vous n'êtes pas favorable à une motorisation diesel à plus de 80% et au train rentrant à 75%.

Bien que, pour beaucoup d'entre vous, la flotte doive accueillir un avion en composite, vous ne faites pas de ce paramètre un critère de choix.

Des commentaires de bon sens pour plus de plaisir à voler à Air'Europ Club

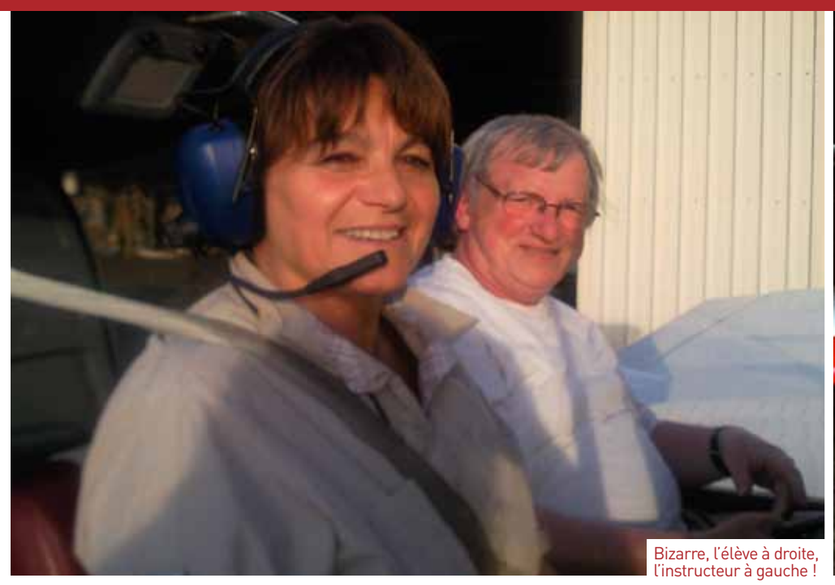
Dans vos commentaires, peu d'entre vous se prononcent pour un avion précis, montrant par là même, que, peut être, le choix n'est pas facile. Par contre vous nous adressez bon nombre de conseils pour faire le bon choix ou insistez sur les paramètres qui vous semblent les plus importants, en résumé et en vrac :

- avion sûr, pas trop pointu et facile à exploiter;
- emport de 4 adultes à bord;
- avion pas trop sophistiqué pour un maintien de compétences pas trop exigeant;
- flotte homogène, flotte hétérogène quel est le bon choix ? des avantages et inconvénients pour les deux;
- voyager partout en France en moins de 4h; PA à bord, avionique moderne et rassurante; au même prix ou jusqu'à 30% de plus, au maximum, que le KT si les performances sont là;
- occasion récente;
- avion tout terrain (herbe + dur, 600m de piste);
- anticiper le futur notamment les futures normes de bruit et de pollution;

Vos réponses vont aider le Conseil et son Bureau à faire le meilleur choix pour nous tous. Nous ne pouvons promettre que tous vous serez entièrement satisfaits, mais nous ferons au mieux pour que l'avion futur vous permette de prendre encore plus de plaisir à voler à Air'Europ Club. ●

Le dépouillement détaillé de ce sondage est maintenant disponible sur la partie réservée à nos membres du site internet : http://www.aireuropclub.fr/membres/index.php N'hésitez pas à le télécharger.

CRITÈRE		IMPORTANCE	
10	Prix de l'HDV	85%	Fort
1	Puissance	80%	Fort
7	Autonomie	76%	Fort
11	Utilisation	74%	Moyen
8	Avionique	72%	Moyen
4	Capacité d'emport	70%	Moyen
3	Type de train	68%	Moyen
12	Formation	64%	Moyen
9	Confort	54%	Moyen
5	Type de carburant	54%	Moyen
6	Hélice	51%	Moyen
2	Type de construction	42%	Faible



Bizarre, l'élève à droite, l'instructeur à gauche !

UNE NOUVELLE ACTIVITÉ À L'AÉROCLUB : LE «PINCH- HITTING»

Le «Pinch-hitter» est, dans le jeu de baseball, un joueur qui n'est pas dans sur le terrain et qui, à tout moment, peut remplacer le batteur. En matière d'aviation le «pinch-hitting» est une activité de formation donnée à des non-pilotes afin qu'ils puissent se substituer à ce dernier en cas de problème.

Cette formation leur permet :

- De savoir maintenir un avion sur son plan et de suivre une trajectoire
- De pouvoir faire décoller et atterrir un avion
- De connaitre les rudiments pour utiliser les instruments de vol, de communication et de radio navigation et de discuter avec le contrôle

Cela dans l'objectif qu'un non-pilote puisse réaliser les actions nécessaires pour palier une défaillance éventuelle du pilote de l'avion.

Cette formation a été initiée aux USA il y a une vingtaine d'années par l'AOPA (Aircraft Owner and Pilots Association).

Des bases théoriques sont données, elles portent sur les points suivant :

- Connaissance de l'avion et principes du vol
- Instruments de bord
- Communication Radio
- Navigation
- Situations d'urgence

Et la pratique consiste en 5 à 6 leçons, où l'élève, en place droite, sous la conduite de l'instructeur apprend à maintenir diriger et poser l'avion.

Le premier avantage du «pinch hitting» est bien sûr la sécurité supplémentaire que procure le fait d'avoir à ses côtés un passager qui pourra réaliser les actes d'urgence permettant de ramener l'avion et ses passager à bon port. Cet enseignement est, en outre, un excellent moyen pour éliminer pour éliminer le possible stress de ceux ou celles qui nous accompagnent, stress lié à leur ignorance de nos machines, de la manière dont elles s'utilisent et de nos pratiques en vol. Cet apprentissage léger est aussi une bonne manière de faire partager notre passion par nos proches et, pourquoi pas, ...leur injecter le virus pour aller plus loin.

Condition pour une formation « Pinch-hitting au club

- s'inscrire au club : cotisation réduite et pas de frais d'inscription initiale;
- cotiser à la FFA ;
- contacter Alain Chaumeaux qui a pris en charge cette formation : alfrchx@free.fr, tel : 06 62 54 51 86

En tout état de cause, Marie Christine et Isabelle, les premières à tester cette formation, sont ravies, elles comptent persévérer. ●

Le mot du Président

La disparition en vol de Renaud Ecalle (pilote de chasse, champion du monde de voltige) et de sa famille, celle de Christian Salze (instructeur de l'ACOP : voltigeur et pilote de Fouga), l'accident survenu au DR400 de l'aéroclub de Matra, ces faits divers du mois de septembre, pour certains très proches, nous touchent tous profondément. La personnalité et de la compétence des pilotes ne suffissent pas toujours pour vaincre l'adversité d'une météo ou la défaillance d'une mécanique.

Ces événements tragiques nous remettent en tête que notre passion a aussi ses revers et que pour nous en prémunir la sécurité doit toujours être notre première préoccupation. La mauvaise saison arrive et bien qu'il soit nécessaire de s'entraîner à voler dans des conditions non idéales, la prudence doit rester notre premièr objectif :

- respectons les minima du vol VFR;
- cherchons un terrain pour atterrir rapidement si les conditions se détériorent;
- prévoyons des marges pour palier les aléas du voyage afin d'arriver avant les limites et avec assez de carburant;
- Mais également, l'aéroclub se doit de vous assurer des avions bien maintenus et entretenus dans les meilleures conditions. Et bien sûr, nos instructeurs restent disponibles pour vous permettre d'améliorer votre pilotage et accroitre vos capacités à gérer des situations dégradées mais surtout à apprendre à ne jamais vous y retrouver.

Profitez de la période hivernale pour faire le point avec eux. Bon vols à tous **PR**