LE PAPY BOEING TONE
MARS 2010 - N°15
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble

Une virée entre filles au Bourget

Et aussi :
L'HISTOIRE DU CLUB
LA VIE DU CLUB
DES NOUVEAUTÉS...

UNE VIRÉE ENTRE FILLES AU BOURGET

POUR LA JOURNÉE DE LA FEMME, LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE ORGANISE UNE FÊTE CONSACRÉE AUX FEMMES PILOTES.

Sophie Rozenfeld et quelques représentantes de l'aviation au féminin.

Une autorisation de se poser au Bourget sans vider sans compte en banque en taxe d'atterrissage ? C'est possible le samedi 6 mars, à l'occasion de la journée de la femme.

Les préparatifs

Tout d'abord il faut s'inscrire et, au vu du formulaire, on ne rigole pas avec la sécurité. Le décollage est prévu pour 9h30.
Aussi, je rentre en contact avec Claire, de l'aéroclub des IPSA. Solidarité féminine oblige, les filles de Toussus partiront ensemble à la fête.
L'administratif étant fait, il ne reste plus que le meilleur : le vol et l'atterrissage.
Le vendredi soir, je ne tiens pas en place ! Brigitte est au théâtre, mais je la sais dans le même état que moi.

Le jour J

Après une nuit à regarder mon réveil, je fonce ouvrir les volets pour admirer le beau ciel bleu que nous promet météofrance depuis une semaine. Là subitement c'est moins drôle : on nage dans la grisaille et le brouillard.
Après tout, ça peut se dissiper avec le soleil. Ça c'est ce que je me dis à 8h00, quand j'arrive aux IPSA avec les croissants. Toutes les filles sont là : Brigittte, Claire, Céline et Sandra.

l'attente

Il est 10h00, nous sommes toujours le nez collé à la fenêtre pour constater que ça ne se lève pas. Claire, contrôleuse aérienne de métier, prend l'initiative de négocier avec le Bourget, qui accepte que nous arrivions plus tard. Et c'est vers 11h30, que le bureau météo nous annonce que tout se dégage. Nous nous engouffrons au plus vite dans nos avions respectifs.
Malheureusement, il faut se rendre à l'évidence, il y a une barrière infranchissable de nuages qui bloque au dessus de la forêt. Un demi-tour plus tard, nous rentrons au terrain. Il faut se résoudre à y aller en voiture.

Un trajet délirant

Hors de question d'y laisser notre moral : le trajet en voiture tient du théâtre. Brigitte et moi partons dans un délire aéro-autoroutier (voir le roman photo). Et c'est avec nos casques de pilotes que nous arrivons sur le parking du Bourget.

Une belle fête

Nous arrivons au milieu d'un repas décontracté où tout le monde discute facilement et sans chichi. Claire, Céline, Sandra sont arrivés avant nous. Nous retrouvons aussi Sophie et ses copines, fraichement arrivées en DR400 de Lille. Sophie est une ancienne pilote du club.
Il y aussi nos pompom boys : Norbert, Pierre et Jean-Pierre (président des IPSA).
Nous en profitons pour faire un tour dans le beau musée de l'air et de l'espace. Puis vient le moment du défilé de mode. C'est sans savoir ce que nous allons voir que nous nous asseyons sous l'aile du concorde. Il s'avère que le thème est très interessant : l'évolution du costume des hotesses de l'air. C'est toute l'histoire des femmes qui défile sous nos yeux.
Les premières pilotes repartent, ainsi que Brigitte et les pompom boys du club.
Avec nos amis des IPSA, je pars boire un verre avant de rentrer à mon tour.
Malgré la déception de n'avoir pu y aller en avion, nous avons passé une très bonne journée.
Merci le Bourget d'avoir pensé aux femmes.
Rendez-vous pris pour l'année prochaine ! ●

Le mot du président

Le 8 mars, on célébrait la Journée internationale de la Femme. La FFA a organisé, à cette occasion, un rassemblement des femmes-pilotes au Bourget, qui a eu un grand succès auprès de celles de l'aéroclub puisque la moitié d'entre elles y ont participé.
Cette moitié ne représente toutefois que deux éléments, c'est pour dire que notre activité est vraiment peu féminisée. Pourtant, notre loisir n'est pas un sport de brutes, le pilotage ne requiert pas des épaules de bûcheron et la mécanique n'est pas technique que seul un intellect masculin puisse appréhender et, de toute façon, ce n'est pas pour la mécanique que nous aimons voler.
Alors, pourquoi sont-elles si peu nombreuses? Le vertige, la peur de rentrer dans un monde de machos, peut-être ne connaissent-elles pas réellement notre loisir ? Aussi, chers(ères) amis(ies) pilotes, n'hésitez pas à faire connaître notre passion à vos amies et relations féminines. Et, pour nos futures « journées portes ouvertes », n'hésitez pas à les inviter également à découvrir le pilotage d'un avion léger.
En attendant, ce journal a été laissé ce mois-ci en grande partie à leur plume. Remercions Brigitte et Sarah pour leur forte implication dans le club. Bons vols à tous. **PR**

LES AVIONS DES ANNÉES 50

BIEN SÛR, ON NE PEUT CONTER L'HISTOIRE DE NOS AVIONS DES ANNÉES D'APRÈS-GUERRE SANS S'ARRÊTER UN TEMPS SUR LES AVIONS JODEL. TANT L'AÉROCLUB DU CANTON DE SCEAUX QUE CELUI DE SAINT-CLOUD, EXPLOITENT CES FAMEUX AVIONS QUI FONT LES BEAUX JOURS DES ANNÉES 50 ET 60 DE NOS AÉRO-CLUBS ET DONT LA SAGA SE PERPÉTUE JUSQU'À AUJOURD'HUI DANS NOS ROBIN. **Par Patrick Raymond**

On compte 14 avions Jodel de différents types et de différents constructeurs dans nos deux aéroclubs. On note 5 avions de construction amateur dont un « Bébé Jodel » le F-PERY. Le premier D112 de l'AéCCS, le F-BGTC (avion immatriculé en juin 1954) est détruit 7 mois plus tard en février 1955. Par contre, le F-PERM, mis en exploitation par l'Aéroclub de St-Cloud en 1954, cédé à l'aéroclub du canton de Sceaux en 1959 n'a pas encore été rayé des immatriculations et reste dans les tablettes de la DGAC sous la propriété de l'ACTN (si quelqu'un sait où se trouve actuellement cet avion, l'auteur de ces lignes se propose de le récupérer pour le retaper). Le dernier ayant volé sous nos couleurs, le F-BLKK, est un D140, un « Mous », qui resta l'année 1986 dans le hangar 221 avant de gagner les cimes enneigées des Alpes où il vole encore.

A l'origine : MM. Joly et Delemontez

Le nom de la société «Jodel» est formé des premières syllabes de ses créateurs Edouard Joly et Jean Delemontez, le second étant le gendre du premier.

Édouard Joly est né St Rémy de Bourgogne le 3 décembre 1898. A l'âge de 14 ans, il est apprenti dans une entreprise de matériel viticole. Mobilisé en 1917, il est affecté comme mécanicien d'aviation puis radio-électricien à Avord et il termine instructeur technique à Longvic. Après la fin de la guerre, il dirige son entreprise. En 1932, il est l'un des membres fondateurs de l'Aéro-Club Beaunois où il initie une section vol à voile qui construit ses propres planeurs : un Avia 11A (monoplace) et un Avia 20 (biplace) puis un motoplaneur construit en cinq semaines en associant une cellule de 11A avec un moteur Aubier-Dunne de 17 ch. Il le produit alors, en petite série, doté d'un moteur Migné de 25 ch, pour un prix modeste 15 000 F. Édouard Joly participe également en 1935 à «l'aventure Mignet», en construisant le Pou du Ciel n°26 qu'il pilotait avec son brevet A tout frais de pilote... de planeur !

Jean Delemontez est né en 1918 à Lyon. A la fin de ses études secondaires, il s'engage dans l'Armée de l'Air et entre à l'école des mécaniciens de Rochefort. Puis en 1936, affecté à Longvic, il fréquente l'aéro-club de Beaune, il rencontre Édouard Joly dont il devient l'ami et plus tard le gendre. Il dessine un premier avion le D1 puis les D2 et D3. Ces premières études papier lui permettront de définir ce que seront les «Jodel». Après la «drôle de guerre», il intègre le bureau d'étude de l'Atelier Industriel de l'Armée et, en 1943, il rejoint l'entreprise de son beau-père à Beaune. Les vols d'avions privés sont interdits mais l'imagination travaille, les D5, D6, D7 et D8 sont esquissés, ils ne verront jamais le jour, mais le style «Jodel» se construit.

En 1946, ils créent la société Jodel qui se consacre à l'entretien et la réparation des avions et planeurs du Service de l'Aviation Légère et Sportive.

Le D9

Et, en 1948, avec un stock de contreplaqué, le D9 immatriculé F-PEPF, un avion original mais d'une grande simplicité sort de leur petit atelier de Challanges.

Ce qui frappe en premier sur cet avion, c'est son aile. Une aile cantilever d'un seul morceau avec un profil NACA 23012. Droite dans sa partie centrale elle est dotée de deux extrémités présentant un dièdre important, ce qui confère une grande stabilité à l'avion. Construite autour d'un longeron caisson rectangulaire en bois de spruce et contreplaqué, elle est dotée de nervures espacées et entièrement entoilée, le bord d'attaque étant constitué par une gouttière en contreplaqué courbé. La cellule, elle aussi faite des mêmes bois, est fixée sur l'aile par cinq boulons sans nécessiter de ferrure. L'empennage est caractéristique, il ne comprend pas de dérive et le plan fixe s'articule à la queue du fuselage. C'est un poids plume : 144 kg, il peut emporter 176 kg ! Le D9 est doté du moteur Poinsard de 25 ch du Pou du ciel d'E. Joly et d'une hélice «Jodel» de 1,42 m.

En Janvier 1948, dans la plus grande discrétion, le «Bébé Jodel» fait son premier vol, c'est un succès, l'avion est presque parfait. Il décolle en 55 m et monte à la vitesse de 2,6 m/s. A 1900 tr/mn, sa vitesse de croisière est de 115 km/h et de 146 km/h à 2500 tr/mn. L'appareil décroche à 45 km/h, il y a une abattée suivie d'une chute de 5 m et il se rétablit seul immédiatement. La nouvelle arrive à l'oreille de M. Houard et du Dr. Barret de Nazaris du journal «Les ailes» : ils accourent à Beaune. Ils sont enthousiasmés par l'avion et les louanges qu'ils en font dans leur journal vont inciter rapidement les constructeurs amateurs à vouloir en construire. Seulement J. Delemontez n'avait pas songé à en faire des plans : il dessinait les pièces directement sur la planche de contreplaqué. Le Service de l'Aviation Légère et Sportive, en la personne de S. Badez (celui du Bagimer et de l'AéCCS) va s'intéresser vivement à cet avion qu'ils avaient construits pour satisfaire leur passion personnelle. Ce sera le début de la saga des «Jodel». ●

Brigitte **et** Sarah **au Bourget**

◀ **1.** Après une matinée à attendre que la brume se lève, Brigitte se lance, tel un matador vers Pontoise...

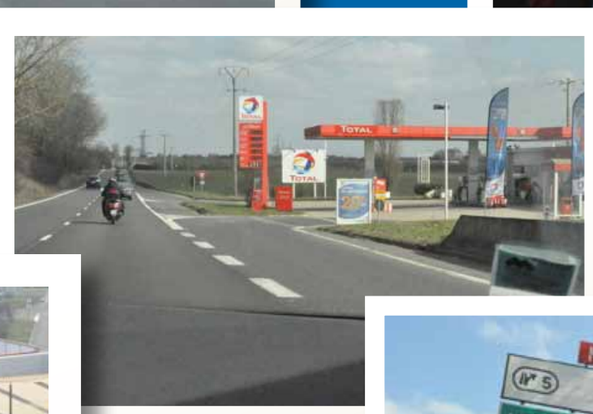
2. Pendant que Claire, Céline et Sandra, des IPSA, préparent l'avion pour décoller aussi. ▶

▲ **3.** Malheureusement, la météo nous a fait une fausse joie... il faut se résoudre à faire demi-tour.

4. Qu'à cela ne tienne, les filles de Toussus iront au Bourget à bord du Clio 593 QZR 75! ▶

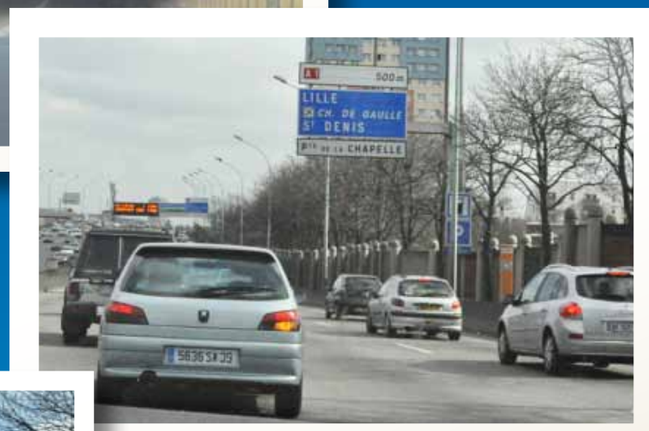
▲ **5.** Vitesse de croisière... attention au décrochage ! ATIS de Rosny sous Bois : circulation fluide, chaussée sèche.

6. Après tout, Total avitaille aussi sur la N118 !▼



▲ **9.** ... et les points Sierra 34 et Sierra 40 ! Fréquence TSF jazz

◀ **7.** Gare à l'IMC sous la N10 ! Fréquence : France Culture



8. Nous rejoignons le point Alpha Unité... Fréquence Radio latina ▼

◀ **12.** Au moins, on s'est bien marré ! Et nous vous confirmons que le proverbe est vrai : L'avion est un moyen de transport rapide pour gens peu pressés !

10. Ralenti 30 Km/h pour intégrer la vent arrière. Nous avons la clairance. ▼

11. On a fait notre touché au Bourget !!! Bon sur les quatres roues de la clio de Brigitte certes... mais voilà quoi ! ▶

1

2

1. Gilles Terroni
2. Alain Faivres

LES NOUVELLES TÊTES BRULÉES

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES DU CLUB DE FÉVRIER ET MARS.

Laurent Farines

Laurent, 30 ans, dirige une entreprise de Service en Informatique c'est un nouvel élève de notre école.

Alain Faivres

Alain est également un futur pilote, il a 42 ans et est ingénieur-chercheur au CEA.

Gilles Terroni

50 ans et grand-père ce mois-ci ! Décorateur, marié et deux enfants, j'habite aux Loges-en-Josas. Plusieurs passions : le parachutisme (8000 sauts), l'avion (200 heures et 150 d'ULM). Propriétaire d'un ULM EUROSTAR SL depuis 1 an. J'aime les voyages plutôt que les tours de piste; la Moto ●

LA BLAGUE À JP

● **C'est un freluquet qui voudrait bien faire partie du club de Bikers...** Bon il est un peu minus, il a une toute petite...heu... toute petite voix, mais il a une belle Harley.
Alors, il demande à s'inscrire.
Le chef des Bikers, un gros monstre tatoué, velu, chevelu, pieds nus, lui dit comme ça :
- pas de problème, gars, t'as trois épreuves à passer. Pas dur. une, tu bois 20 bières. deux, tu vois le pitbull, là, sous le bar ? tu lui retire l'aphte qu'il a dans sa gueule. Trois, tu vois la grand mère , sur le banc ? tu la violes 10 fois
- Ah ben ouais, ben j'y vais !
Bon il boit 10 bières, 15, 16, c'est pas facile, 17... Finalement les 20 bières y passent.
Alors, il va sous le comptoir, et on entends un gros bruit de lutte entre le gringalet et le pitbull. Enorme, ça dure...
Et le type ressort, abimé, ébouriffé et il demande : - Bon, elle est ou, c'te vieille, que je lui retire son aphte ??

Allez, une autre...

● **docteur, docteur...je vois des éléphants roses partout !**
- vous avez vu un psychiatre ?
- non..non...juste des éléphants roses !!

«JE N'AI RIEN À VOUS DIRE... DE SÉRIEUX» PAR B.DUFLO

Avez-vous vu «les Herbes Folles» d'Alain Resnais? Il est encore temps d'y découvrir le trouble personnage d'André Dussollier, le charme de Sabine Azéma, vous retrouver en terrain de connaissance à la Ferté Alais où l'on pilote sans casque et voltige comme il ne faut pas (c'est du cinoche!) et... rêver après une nuit recroquevillée dans un DR400, sous le froid hangar, un réveil chantant, les copains pilotes apportant le café croissant!

DU CÔTÉ DE LA FÉDÉ

On ne parle que très peu des activités de la FFA à l'ACTN. Pourtant, il s'y passe souvent des choses intéressantes auxquelles nos pilotes pourraient participer. Cela concerne notamment le Rallye Aérien (RA) à deux et le Pilotage de Précision (PP), exercice solitaire. Des initiations et des compétitions sont organisées au niveau régional, cela est ouvert à tous et, pour les meilleurs, les compétitions nationales leur sont ouvertes.

Autre avantage, en ces temps où l'HdV n'est pas bon marché, des bons d'essence sont offerts aux participants. Alors pourquoi ne pas y participer.

Que peut faire le club ? Dans un premier temps, tout équipage qui désirera participer à une de ces journées sera prioritaire sur la réservation de l'avion et, en cas d'indisponibilité fortuite, un autre appareil lui sera alloué. Dans un second temps, nos instructeurs se mettront, à titre gracieux, à la disposition des compétiteurs pour quelques leçons de perfectionnement.

Les principales dates à retenir sont les suivantes:

Initiation au Rallye Aérien et au Pilotage de Précision :

- Pontoise le 3 avril
- Etampes le 17 avril

Championnats régionaux de PP et de RA :

- Les Mureaux les 1er et 2 Mai

Top Fly'in 2, étoile FFA 2010 :

- du 30 juin au 4 juillet 2010

Aussi, formez vos équipages !

Pour de plus amples renseignements : patrick-m.raymond@wanadoo.fr

Café - Croissants

1er Mai	Orléans St Denis
2 Mai	Bourges
9 Mai	Nevers
13 Mai	Briare
16 Mai	Tours Val de Loire
23 Mai	Cosne sur Loire
24 Mai	Chartres
30 Mai	Montargis
8 Juin	Tours Sorigny
13 Jui n	Mortagne au Perche
20 Juin	Chateauroux Vilers
27 Juin	Dreux
4 Juillet	Aubigny
11 Juillet	Blois
18 Juillet	Argenton sur Creuse
26 Juillet	Pithiviers
5 Septembre	Romorantin
12 Septembre	Vierzon
19 Septembre	Amboise
20 Septembre	Chateauneuf sur Cher
3 Octobre	Le Blanc
10 Octobre	Etampes

Aéro'déj

18 avril 10	Villefranche de Rouergue
16 mai 10	Reims - Prunay
6 juin 10	Bagnoles de l'Orne
4 juillet 10	50e Aéro'Déj à La Ferté-Alais
18 juillet 10	Yverdon-Les-Bains (Suisse)
8 août 10	Dunkerque (date et terrain à confirmer)
19 septembre 10	Til-Chatel
17 octobre 10	La Baule (date à confirmer)
7 novembre 10	Avignon (date et terrain à confirmer)
5 décembre 10	Arcachon
16 janvier 11	Coulommiers (date et terrain à confirmer)

UN PILOTE DU CLUB À L'HONNEUR DANS « AVIATION ET PILOTE»

D'aucuns se souviennent de Franck Michel qui fut un instructeur très apprécié de l'ACTN pendant de nombreuses années. Ce mois-ci, il est à l'honneur de la revue «Aviation et Pilote» dans le cadre d'un reportage sur Transavia, la compagnie qui l'emploie. Le journaliste nous relate son itinéraire de pilote amateur, puis d'instructeur avant de devenir pilote professionnel. Nous sommes heureux d'y apprendre que ses heures d'instruction à l'ACTN l'ont bien aidé. Bientôt, il devrait passer Commandant de Bord.
Bonne chance, Franck et passe nous faire un petit bonjour quand tes rotations t'en laisseront le loisir, tu es toujours le bienvenu.

A VOS AGENDAS

10 et 11 Avril

la « Nav » de Printemps : Angoulême.
Visite du Musée de la BD. Deux places sont réservées à des élèves-pilotes. *Inscrivez-vous auprès de Brigitte : bduflomoreau@yahoo.fr*

13 et 21 Mai

Le Grand Raid : La Tunisie. Pour les passionnés de vols au long cours, une semaine de nav. inoubliable, mais à préparer dès aujourd'hui. *Contactez Jean-Pierre : jeanpierre.dobrow@free.fr*

30 et 31 Mai

Notre Rallye Annuel
Préparé par Karim et Régis ; un must – inscrivez-vous rapidement, il n'y aura pas de places pour tout le monde. En attendant, trouvez l'énigme correspondant à ce montage (un point sera royalement attribué à qui reconnaitra le pilote du XD). *Inscrivez-vous auprès de Karim : kkokar@gmail.com.*

Café – croissant ou Aéro'déj. ?

Pas facile à choisir, mais l'objectif est le même : se faire payer le « p'tit-dej » par un aéroclub sympa. *Retrouvez tout le planning de l'année 2010, et même début 2011, de ces manifestations en page 7.*

LE CLUB SUR LE NET

Comme vous avez pu le constater, le site du club est en ligne : **http://www.aireuropclub.fr**
Il n'est pas encore tout à fait terminé, mais on y travaille : quelques photos à placer, quelques coquilles à corriger, la partie privée à développer... et aussi l'entretenir, au même titre que ce magazine. Il est déjà bien référencé dans les moteurs de recherches et auprès de plusieurs sites aéro. En effet, il faut les contacter un à un pour mettre à jour le lien. On constate déjà pas mal de connexions. A suivre... ●

QUIZZ N°15 : L'aéroclub a 76 ans

Question n° 31 : Quelle était la couleur du prototype du D9 immatriculé F-PEPF ?
Question n° 32 : Pourquoi le D9 était-il appelé "bébé Jodel" ?

Réponses au Quizz n° 14
Question n°29 : Le Noralpha ou Nord 1100 ou encore "Ramier" dans sa version civile, est un quadriplace d'entraînement pour l'armée de l'air et l'aéronavale développé après la guerre par la SNCAN d'après le Messerschmitt Me 208, version tricycle à train rentrant du Bf 108 "Taifun" de la Luftwaffe. Ils étaient fabriqués dans les ateliers des Mureaux pendant la guerre. Le Bf 108 est également à l'origine du Nord 1002 "Pingouin". L'aéroclub de St-Cloud posséda un "Pingouin" en 1960 : le F-BGGG.
Question n°30 : L' Aeronca 11-AC "Chief" fut construit sous licence en Inde par la société Hindustan Aircraft, sous le nom de HUL-26 Pushpack, de 1958 jusqu'en 1968.