



LE PAPY  
BOEING TONE  
**PRINTEMPS 2011- N°23**  
BULLETIN MENSUEL  
Air Europ Club  
Toussus le Noble



**Dijon  
sur mer**



# Quand la moutarde me monte... à la tête

9 INSCRITS, NOUS FÎMES MAIS 3 NOUS PARTÎMES... ET ARRIVÂMES EN TERRE BURGONDE. A CEUX QUI NOUS ONT LÂCHÉS, JE DIRAI : «VOUS AVEZ EU RAISON, DIJON N'EST PLUS CE QU'ELLE ÉTAIT !» **MAIS OÙ ONT ATTERRI NOS JOYEUX PILOTES ?** Par Brigitte duflo

D'abord, sa Moutarde ... Parlons-en ! Elle doit son appellation à la recette mise au point par un dijonnais en 1752 mais de plantation de moutarde n'en cherchez point, ni de fabrique, la dernière a fermé ses portes il y a peu !

L'hôtel des Ducs de Bourgogne, joyau de la ville ? En ruine, si, si ! ▼



Avec le réchauffement climatique, la montée de l'eau, c'est devenu une île ! Les escargots n'aimant pas l'eau de mer, les paysans se sont convertis à l'ostréiculture. La vigne est fichue et la gastronomie a viré à l'ouest, le plat traditionnel est maintenant la galette accompagnée de cidre... ▶



## Le mot du Président

### Bienvenue au F-HBBR !

Vous l'avez peut-être déjà examiné, voire essayé en vol ? Le Cirrus SR20 F-HBBR est enfin dans notre hangar. Un premier instructeur est opérationnel pour nous apprendre à bien l'utiliser ainsi que son instrumentation moderne. Déjà, une dizaine de pilotes ont commencé leur formation théorique et pratique. Bien sûr nous avons mis un certain nombre de restrictions pour débiter avec cet aéronef de nouvelle génération. Mesures de précaution que nous léverons au fur et à mesure de notre

expérience sauf celles liées aux exigences du constructeur. Mais avant d'aller plus loin, qu'il me soit permis, au nom de tous, de remercier les acteurs de ce travail d'une année et notamment :  
 ● **Patrick Grué** qui a mené la réflexion sur le renouvellement de la flotte avec tous les membres du GERA. Il a initié la vente du JM et recherché l'oiseau rare.  
 ● **Les instructeurs** qui nous ont aidés de leurs conseils dans nos réflexions et  
 ● **Alain** qui a bûché dur pour être apte à commencer notre formation le jour même de l'arrivée du BRAVO ROMEO.  
 ● **Jean Pierre** notre technico-commercial qui a mis en oeuvre toute sa connaissance pour vendre au mieux

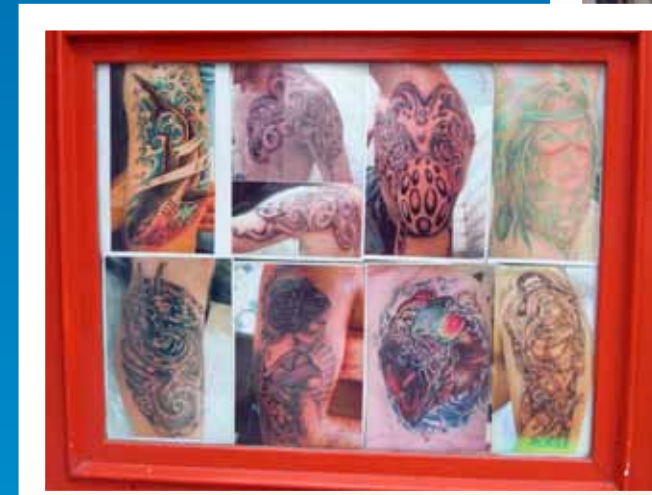
le Robin 3000 et négocier l'achat de ce CIRRUS  
 ● **Jo** qui s'est chargé de la lourde charge de négocier les prêts avec la banque et la FFA ainsi que de faire le siège de leurs bureaux pour limiter au maximum les délais administratifs.  
 ● **Et merci à vous tous** pour votre confiance et vos encouragements. Cet avion est le vôtre, vous allez apprendre à piloter un peu autrement que sur nos chers DR-400, mais ce n'est qu'un avion avec un moteur, une hélice, une cabine confortable et des ailes qui ne demandent qu'à nous transporter aux quatre coins de la France et de l'Europe. Venez l'essayer, vous l'adopterez vite et Bons Vols à tous  
 PR



▲ Jean Camus n'ayant pu nous accompagner, nous avons échangé sa Mégane contre un 2CV, certes moins confortable mais tellement vintage.



Il semblerait que le pique-nique ait été trop maigre et nous avons du faire les poubelles. ▼



▲ Pour terminer, nos pilotes ont fait un détour par le salon de tatouage en vue de la prochaine soirée déguisée du club.



▲ Quoi, je raconte des histoires ? Mais regardez les photos et puis ce n'est pas avec ce que j'ai bu que je m'emmêle dans ma NAV, moi ! Je sais tenir le cap ! Hips, Hips, Hips, Hourra !

NOS JOYEUX PILOTES ? A L'ÉCART !  
 RÉPONSE À L'ÉNIGME : MAIS OÙ ONT ATTERRI





## TÉMOIGNAGE : UN PASSAGER INTRANSIGEANT

NON SANS RAISON, LES REVUES AÉRONAUTIQUES ALERTENT LES PILOTES SUR LES DANGERS DE VOULOIR TENIR « L'OBJECTIF DESTINATION » À TOUT PRIX. ELLES ÉVOQUENT AUSSI DES PASSAGERS DOTÉS D'UNE FORTE PERSONNALITÉ OU D'UN RANG SOCIAL ÉLEVÉ QUI INFLUENCENT LES DÉCISIONS DE L'ÉQUIPAGE.

Par Jean-Michel Palut

C'est ce genre de dérive qu'illustre l'aventure qui suit. Elle est parfaitement authentique et se passe en Amérique du sud vers 1985. Bernard est ingénieur sur un projet minier au Guyana et travaille sur des chantiers de brousse avec une dizaine d'expatriés et deux cent employés locaux. Aujourd'hui, il a une dernière corvée avant les vacances : aller à Cayenne, récupérer du matériel sous douane, acheter des produits frais introuvables au Guyana, régler divers problèmes administratifs et ramener un coopérant militaire arrivé la veille de Paris, lui évitant ainsi le tour des Caraïbes sur des compagnies blacklistées. L'aller-retour se fait avec un Britain Norman BN2-A Islander loué auprès de Guyanair, une société de travail aérien spécialisée dans le ravitaillement des chantiers en forêt.

### Départ pour Cayenne

Le départ de Georgetown est prévu au lever du jour, depuis une piste taillée dans les champs de canne à sucre. Au pied de l'avion, Bernard retrouve Joe, un pilote d'origine Hindoue comme son patron et la moitié des Guyanais. C'est un professionnel expérimenté qui pose tous les jours son Islander sur les terrains impossibles de l'intérieur du pays. Il lui annonce une grève des dockers en Guyane française, ce qui oblige à embarquer un fût de 100LL pour le retour. Pour compléter le tableau, il y a un deuxième pilote, c'est admis, mais c'est rare et ça fait autant de charge utile en moins. Bernard trouve un exutoire à sa mauvaise humeur en pointant la mallette de Joe : elle renferme un Colt Python destiné à calmer les énervés éventuels, mais il risque d'être mal vu par les

douaniers français. Joe consent à s'en débarrasser et décolle sans tarder. Cayenne-Rochambeau est atteint après trois heures de vol au niveau 70 qui permettent à Bernard de finir sa nuit au frais, malgré le temps qui se gâte et les vapeurs d'essence du fût qui dégaze. A l'arrivée, le coopérant les attend et les aide à ravitailler sous la pluie. Impossible de trouver une pompe : les uns à l'abri de l'aile remplissent des seaux et les passent à Joe qui les vide dans les réservoirs, debout sur l'extrados un parapluie à la main ! Le côté artisanal de l'opération laisse le coopérant perplexe.

### Journée marathon

On loue une voiture et tout le monde descend à Cayenne où les pilotes ont quartier libre. Pour Bernard, la journée est un marathon passé à courir les fournisseurs, la banque, le supermarché et pour finir les courses perso des copains : cigarettes, cassettes, courrier, sans compter les impondérables habituels sous ces latitudes. Le soir, pourtant tout est réglé et le chargement entreposé au frais chez le transitaire en douane. Le lendemain Bernard ramène tout le monde à Rochambeau, bien avant l'aube pour éviter les orages de la mi-journée. Ils chargent en vitesse l'Islander avec l'aide du transitaire et des pilotes. Enfin, les pilotes... pas trop. Joe finit par confier qu'il se sent mal et aimerait reporter le retour au lendemain... Pas question, répond Bernard, demain je suis en vacances, fais piloter ton collègue ! Et là, Joe est obligé d'avouer que ce collègue ne connaît rien aux avions, que c'est juste son cousin qu'il avait promis d'emener à Cayenne. Les deux compères se sont

saoulés toute la journée et maintenant Joe a mal aux cheveux. Pas question de laisser ses marchandises décongeler et pourrir dans la moiteur équatoriale. Bernard est encore en face d'un problème comme il faut en résoudre souvent dans ce métier rugueux et il ne fait pas de détail : je m'en fous ! tu décolles, tu règles l'avion, après tu pourras cuver, je l'emmènerai jusqu'à Georgetown. Joe craint-il d'être viré s'il fait du scandale ? fataliste, il cède assez vite. Au coopérant, qui a saisi le sens général de la discussion en anglais et s'émue timidement de savoir s'il sait piloter, Bernard répond laconiquement que dans ce coin, il faut savoir tout faire et qu'il pilote sûrement mieux que le cousin.

### Retour à Georgetown

On règle vite fait les formalités de douane et de police : la liste des pax et le manifeste de douane sont glissés sous la porte des bureaux fermés. Joe décolle le bimoteur et ce sont tout de suite les premières sueurs froides pour Bernard quand le pilote vomit tout le Coca qu'il avait trouvé judicieux de boire pour tenter de se remettre sur pied. Il abandonne les commandes à Bernard en place droite, qui maintient soigneusement 8000 pieds et l'aiguille du VOR de Paramaribo au milieu. Il connaît la région et tous ses fleuves côtiers car il a souvent fait la route en place avant, là où, centrage oblige, on met les balèzes dans son genre. Il ne réveillera le CdB qu'en face d'un énorme cumulus, pour choisir le côté où passer et commuter le VOR sur la balise de Georgetown. Joe, peut-être rassuré par le bruit régulier de ses moteurs, dormira jusqu'au Guyana où il posera l'avion sans autre problème et où l'histoire passera inaperçue.

### Moralité

Bernard a aujourd'hui des milliers d'HDV accumulées sagement en classe affaires, mais Joe a disparu peu après dans la forêt équatoriale avec son Islander. Peut-être une approximation de trop. Je ne sais pas si on l'a beaucoup cherché, mais on ne l'a jamais retrouvé.





Visite de l'avion pour apprendre à en sauter. Quelle drôle d'idée aussi de sortir d'un avion en parfait état de marche ?



## FRACASSANTE SORTIE PARA

JE NE RISQUE PAS D'OUBLIER CE DIMANCHE 20 MARS 2011... par Sarah Gialis

Je dois bien l'avouer, c'est un peu stressée que j'arrive à 6h30 au club pour rejoindre Régis et Karim devant un sympathique café-croissant. Nous devons être à 8h30 au club des para d'Orléans Saint Denis. Le soleil brille et la journée est belle.

Bernadette et son équipe nous accueillent et nous projettent vite dans le monde du parachutisme : descriptions du matériel, sortie de l'avion, procédure de secours, actions à effectuer... Je suis très admirative du quatrième participant qui lui aussi saute pour la première fois en parachute, seul qui plus est comme nous, alors qu'il n'est jamais monté en avion. Quel courage !

Bon le cours sur la procédure de secours refroidit un peu et il était temps que l'heure du saut arrive sinon je m'attachais à un poteau pour ne pas y aller... j'aurais peut-être du d'ailleurs !

L'excitation et le trac montent mais c'est avec un grand sourire que nous embarquons à bord du Cessna. Karim saute le premier avec un large sourire. C'est mon tour.

Là est le plus impressionnant : se tenir à moitié dans l'avion et à moitié dehors avec les jambes qui ne demandent qu'à partir avec le vent relatif. Il faut y aller : Impulsion, position de prise au vent pour l'ouverture du parachute et c'est parti en trois secondes.

Honnêtement je suis dans un petit moment de flottement à l'ouverture du parachute. Je suis ballottée et face à des sensations nouvelles. Puis je reprends le contrôle, vérifie mon parachute, prends les commandes et évolue dans la zone prévue à cet effet. Malheureusement là commence mon malheur : mauvaise estimation du vent pour le largage, mauvaise réception radio et surtout le moniteur radio s'emmêle les pinceaux...

L'atterrissage va être rude. Je le sais et je fais en sorte que mes jambes prennent tout car j'ai très peur pour mon dos. Mission accomplie : Triple fractures, plusieurs ligaments rompus, une luxation et une entorse. La morphine devient ma meilleure amie pour les heures à venir !

Même si la situation ne m'amuse pas, condamnée à 9 jours d'hôpital, 3 mois de fauteuil roulant et 6 mois de rééducation, je ne regrette pas l'expérience.

Il faut oser sauter de l'avion, surtout seule, et connaître ce nouveau contact à l'air. Après le parachute se pilote comme un parapente. Je ne m'attendais pas à tant d'actions à exécuter et ça dès le saut.

J'ai appris plein de choses. Maintenant je ne vous cache pas que je vais arrêter là ma carrière de para parce que la nourriture à l'hôpital est vraiment trop mauvaise ! ●



Naaaaan !



Entraînement au harnais pour se placer face au vent et réviser les actions de vérifications de la bonne ouverture du parachute ainsi que la procédure de secours si ce n'est pas le cas.



Quand je disais que j'aurais peut-être du m'attacher à un poteau...



Merci à tous et à toutes pour vos messages d'encouragements !





## LE CLUB CHOUCHOUTE SES FEMMES

MERCI BEAUCOUP À TOUTES CELLES QUI ONT RÉPONDU À CE QUESTIONNAIRE. LES QUESTIONS N'AYANT PAS TOUJOURS ÉTÉ BIEN FORMULÉES FAUTE DE TEMPS, LES RÉPONSES NE SONT PAS TOUJOURS HOMOGÈNES. AUSSI, NOUS LES AVONS ADAPTÉ AU PLUS PROCHE. L'équipe com'

### Vous

#### 1. Quelle est votre situation familiale ?

- ☐ A. Famille monoparentale **1**
- ☐ B. Famille recomposée **2**
- ☐ C. Célibataire sans enfant
- ☐ D. Ménagère de moins de 50 ans **5**
- ☐ Autre **3**

#### 2. Vous êtes un film aéro :

- ☐ A. «Amelia Earhart» **2**
- ☐ B. «Top Gun» **5**
- ☐ C. «L'étoffe des héros» **1**
- ☐ D. Ca va pas non ? **3**

#### 3. Votre animal préféré, c'est :

- ☐ A. Un aigle royal **2**
- ☐ B. Un dragon
- ☐ C. Un écureuil **6**
- ☐ D. Une marmotte **1**
- ☐ Autre **1**

### Vous et l'avion

#### 4. Comment vivez-vous l'avion :

- ☐ A. Vous le subissez... **1**
- ☐ B. Vous aimez les balades aéro **4**
- ☐ C. Vous suivez si c'est pour faire un week-

end **4**

☐ D. A fond ! L'instructeur qui vous apprend à voler peut en témoigner

#### 5. Votre homme part voler :

- ☐ A. Chouette, vous allez pouvoir faire du shopping tranquille **4**
- ☐ B. Eh ben voilà encore une fois c'est vous qui gardez les gosses ! **3**
- ☐ C. Vous prenez votre sac, votre casque et hop tous dans l'avion
- ☐ D. D'accord mais c'est vous qui pilotez ! Non mais ! **2**

#### 6. Votre budget avion :

- ☐ A. Beaucoup trop. Il se paye trop de vols alors que vous vous privez de plein de choses
- ☐ B. Il est compris dans celui des voyages
- ☐ C. Chacun son compte pilote sur Open Flyers **3**
- ☐ D. Cela a un coût mais vous pouvez comprendre sa passion. Vous avez aussi la vôtre. **7**

#### 7. Il vous propose un vol :

- ☐ A. Un local ? Bof... Belle-île, c'est mieux non ? **9**

☐ B. Mais quand comprendra t-il que vous avez peur ?

☐ C. Mais quand comprendra t-il que vous n'aimez pas ça ?

☐ D. Au début, très amoureuse vous lui avez dit « j'adOooooore ! » mais là vous ne savez pas comment lui dire que c'était pour lui plaire ?

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 8. Comment êtes-vous passée à l'acte ?

- ☐ A. Grâce à la publicité de la FFA vue à la télévision
- ☐ B. Grâce à votre mari, avec qui vous êtes montée au 7<sup>ème</sup> ciel pendant un vol d'initiation **2**
- ☐ C. Grâce à mes finances, et uniquement grâce à elles ! **2**
- ☐ D. Par simple défi : si les hommes peuvent piloter, moi aussi je peux le faire !
- ☐ Autre **1**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 9. Qu'est-ce qui vous fait le plus triper ?

- ☐ A. Voler en radada au-dessus des maisons
- ☐ B. Voler avec votre famille ou vos amis pour le week-end **4**

- ☐ C. Voler avec votre instructeur préféré !
- ☐ D. Voler seule **1**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 10. Combien de temps a duré votre formation avant de voler de vos propres ailes (PPL) ?

- ☐ A. Moins d'un an. **1**
- ☐ B. Entre un et deux ans. **2**
- ☐ C. Entre deux ans et trois ans. **1**
- ☐ D. plus de trois ans.
- ☐ Autre (Pinch hitting) **1**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 11. Combien d'heures volez-vous par an en moyenne ?

- ☐ A. Moins de 10 heures. **1**
- ☐ B. Entre 11 et 25 heures.
- ☐ C. Entre 26 et 40 heures. **1**
- ☐ D. Plus de 40 heures. **2**

#### 12. Pensez-vous que vos enfants suivront vos traces dans quelques années ?

- ☐ A. Oui, je les soutiendrais autant que je peux dans la même voie. **5**
- ☐ B. Non je ne veux pas les voir user leurs culottes dans un avion !
- ☐ C. Oui, mais uniquement en passager. **1**
- ☐ D. Non, cela ne les intéresse pas. **3**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 13. Vous et votre premier instructeur :

- ☐ A. Vous vous voyez toujours puisque c'est lui qui continue à vous lâcher sur les différents avions du club : c'est devenu un ami ! **3**
- ☐ B. Vous vous voyez toujours, mais vous êtes passé à un autre instructeur !
- ☐ C. Vous avez reçu une carte de lui récemment : il est maintenant en Alaska !

- ☐ D. Vous n'avez gardé aucun contact et vous ne savez pas ce qu'il est devenu. **1**

### 14. Votre type d'avion préféré :

- ☐ A. Un Robin **4**
- ☐ B. Un Cri-Cri
- ☐ C. Un Cessna
- ☐ D. Un Rafale **2**
- ☐ Autre **1**

### Vous et le club

#### 15. Vous viendriez au club plus souvent si :

- ☐ A. On y fait la fête **3**
- ☐ B. Ben vous y êtes déjà tout le temps... **2**
- ☐ C. De force ou éventuellement si on vous paye **1**
- ☐ D. Pour un vol d'initiation **1**
- ☐ Autre **2**

#### 16. Vous impliquez-vous dans la vie et l'animation de votre club ?

- ☐ A. Non, les autres s'en occupent très bien ! **4**
- ☐ B. Non, car je ne pense pas avoir les compétences pour cela
- ☐ C. Oui, c'est le cas actuellement **2**
- ☐ D. Non, car je n'ai pas le temps **5**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 17. Êtes-vous actuellement inscrite :

- ☐ A. dans un seul club **2**
- ☐ B. dans un seul club mais je pourrais m'inscrire dans un deuxième club ? **2**
- ☐ C. dans deux clubs mais je compte quitter un des deux clubs l'année prochaine ?
- ☐ D. dans deux clubs voire plus si affinités !
- ☐ Autre **1**

### Pilote et pinch-hitteuse →

#### 18. Dans l'avenir, que souhaitez-vous voir

#### comme renouvellement pour moderniser le club ?

- ☐ A. Renouveler en priorité la flotte vieillissante
- ☐ B. Renouveler en priorité l'avionique vieillissante **2**
- ☐ C. On ne change rien, tout est parfait ! **1**
- ☐ D. Tout va mal, il faut tout changer !
- ☐ Autre **1**

#### 19. Trouvez-vous que votre club organise ?

- ☐ A. Pas assez de voyage dans l'année
- ☐ B. Un nombre suffisant de voyage dans l'année **8**
- ☐ C. Trop de voyage dans l'année **1**
- ☐ D. Je m'en moque, je ne voyage jamais ! **1**

#### 20. Combien de fois allez-vous en moyenne par an sur le site Web du club pour voir les nouveautés et les programmes du club ?

- ☐ A. Un site Web ? Quel site Web ? **6**
- ☐ B. Une fois par mois en moyenne **3**
- ☐ C. Une fois par an en moyenne **1**
- ☐ D. Une fois par semaine **1**



**Place à l'humour** VOICI UN PETIT BONUS OFFERT ET IMAGINÉ PAR FRÉDÉRIQUE, COMPAGNE DE FRÉDÉRIC TURPIN. SI VOUS AUSSI VOUS ÊTES VICTIME DE L'HÉLICE AU DESSUS DE LA CHEMINÉE, CE PETIT QUESTIONNAIRE EST FAIT POUR VOUS :

#### Jusqu'à quel point accepte-t-on l'invasion de la passion dans sa maison ?

- ☐ A. un avion dort au garage
- ☐ B. tous les bibelots ont été remplacés par des avions miniatures et une hélice «décore» la cheminée
- ☐ C. les chaises de la salle à manger sont des fauteuils Airbus
- ☐ D. tout reste dehors, seule la doc et le casque sont tolérés

#### Sur les vacances :

- ☐ A. obligatoirement en avion de tourisme
- ☐ B. impossible de ne pas visiter le musée d'aviation du coin
- ☐ C. faut aller à Pétaouchnok car il y a pile poil un airshow en ce moment
- ☐ D. les vacances, c'est fait pour se détendre, les seuls avions acceptés sont ceux (de ligne) pour y aller et le publicitaire qui survole la plage ...

#### A quelle fréquence est-on baigné avec l'aviation :

- ☐ A. tous les jours à tous les repas, impossible d'y échapper, c'est le thème de prédilection
- ☐ B. abonnement à Info Pilote et lecture obligatoire pour tous
- ☐ C. les copains d'aéroclub s'invitent régulièrement, discussion sur l'aviation inévitable
- ☐ D. 15 jours de répit : normal, il est en stage de pilotage à l'autre bout du pays





### Avancées des travaux pour la future gare de Toussus

Ça y est les travaux pour la future gare de Toussus le Noble ont commencé ! Vous pouvez déjà admirer le tout nouveau passage à niveau. Les premiers travaux d'aménagements et de transformation du hangar Farman en gare sont prévus pour août. Ces aménagements sont effectués dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay afin de relier l'aéroport à la capitale. Pratique ! \*



### Météo France au revoir ...

Après 30 ans à la station météo de Toussus-le-Noble,

### Reine MARGUERITTE

vous invite à fêter son départ en retraite  
le vendredi 13 Mai 2011  
à partir de 18h au Hangar Tudair

Merci de confirmer votre présence avant le 1er Mai :  
auprès de Nabil Bali de Clean Aéro Service au 06.82.09.46.32  
ou à Sabine et Patricia au secrétariat de l'aérodrome au 01.39.56.51.49

### Initiation au pilotage d'un SR20

Vous n'avez pas l'expérience requise pour commencer une formation SR20 ? Vous pensez ne pas être apte à piloter cet avion ? Le jour le plus long pour vous sera l'occasion de le découvrir. Ce jour là, le F-HBBR sera en priorité réservé aux pilotes n'ayant pas encore débuté leur formation.

Dès que les inscriptions seront mises en place, réservez votre créneau et votre instructeur pour un premier vol d'initiation.

Le jour le plus long sera cette année le 18 juin.



### Ce que notre Président ne vous a pas dit...

Par Brigitte Duflot

**Connaissez-vous cet accessoire? Oui, Non?** Il va pourtant faire partie de vos instruments de pilote pour garder la règle IMC si vous voulez voler en SR20 et ne pas pénaliser votre vol. J'entends Indice de Masse Corporelle inférieur à 25! Ce critère est ajouté aux 20h, etc... En effet, votre poids est important dans cet avion et c'est soit 3 personnes normales (75kg) et le plein soit réduire votre autonomie.

C'est finalement tout avantage: la barmaid va vous mettre au pain sec et à l'eau (elle aura moins de boulot), vous allez rejoindre (à vous les belles filles du club), un coach sportif va être engagé pour nous faire suer notre graisse en tdp à pied (à nous, les filles, dont l'indice est inférieur à 25, le beau gars musclé)... Et ce sont les riverains qui vont être contents!



### CAFE CROISSANTS 2011

Orleans	1 Mai
Aubigny	8 Mai
Amboise	15 Mai
Le blanc	22 Mai
Cosne	29 Mai
Etampes	2 Juin
Romorantin	5 Juin
Mortagne au perche	12 Juin
Argenton/creuse	13 Juin
Blois	19 Juin
Chateaufort/cher	26 Juin
Briare	3 Juillet
Montargis	10 Juillet
Pithiviers	14 Juillet
Chateaufort villers	17 Juillet
Tours val de loire	24 Juillet
Dreux	31 Juillet
Nevers	7 Aout
Vierzon	4 Septembre
Chartres	11 Septembre
Tours sorigny	18 Septembre
Bourges	25 Septembre

ET RETROUVEZ LA LISTE DES AÉRO'DÉJ :  
[HTTP://WWW.BOUTIQUE.AERO/ACTU.AERO](http://www.boutique.aero/actu.aero)





LE PAPY  
BOEING TONE  
**PRINTEMPS 2011- N°23**  
BULLETIN MENSUEL  
Air Europ Club  
Toussus le Noble



**Fracassante  
sortie para**