LE PAPY BOEING TONE
SEPTEMBRE 2013 - N°43
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

AIR EUROP CLUB CERTIFIÉ A.T.O. !

ET AUSSI :
LA VIE DU CLUB
MESSAGES DE SÉCURITÉ
LE MAG' EN BALADE

CE MOIS-CI :
LE CLUB AU TAJP
COMMENT BIEN RÉALISER SON DEVIS DE CARBURANT

AIR EUROP CLUB
N°43 • SEPTEMBRE 2013

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

Cette année, le Tour Aérien des Jeunes Pilotes fêtait son soixantième anniversaire. À cette occasion, la FFA s'est essayée à la vidéo et m'en a confié la réalisation. D'où ma présence sur le tour. Jérôme est, quant à lui, un habitué du tour puisqu'il est responsable de la navigation aérienne depuis quelques années avec Claire, que vous avez déjà croisée à Toussus, et Thierry.

Ce fut un travail d'endurance à un rythme effréné et une aventure incroyable. J'y ai vécu une expérience aéronautique exceptionnelle (j'ai même fait un tour de Puma au Luc-Cannet des Maures) et j'y ai rencontré des gens adorables que je recroise avec plaisir en posant mes ailes par-ci par-là en France. Du bonheur quoi ! **Sarah Gialis**

Air Europ club était au tajp ou un week-end club insolite

A DÉFAUT D'AVOIR DES JEUNES PILOTES DU CLUB INSCRITS AU TAJP (CEUX-CI BRILLAMMENT REÇUS DANS DES ÉCOLES DE L'ARMÉE DE L'AIR SE SONT ÉLOIGNÉS DE TOUSSUS ET ONT EU UN PROGRAMME BIEN CHARGÉ PAR AILLEURS), NOUS AVIONS DÉCIDÉ D'ENVOYER LES SENIORS REJOINDRE S^T BRIEUC, DERNIER TERRAIN DU TOUR. **PAR BRIGITTE DUFLO-MOREAU**

L'accroche était attractive « Venez rejoindre Sarah et Jérôme sur le TAJP » ! Au regret de vous le dire, mes amis, vous n'avez plus la cote ! Hormis un inscrit, Marc, et la (dés)organisatrice en chef, personne ! Pas grave, nous avons relevé le défi et représenté dignement notre club.

Ménager le Roy François

La météo est tellement incertaine qu'à l'heure prévue du RV, mon copi m'appelle de sa couette pour me dire : « il pleut ! ». Certes mais ça va s'arrêter… la prévisionniste de Toussus est formelle ! Nouveau RV pour le récupérer à Versailles Chantier, 1h plus tard. Nous avons un créneau d'arrivée 10h30/11h30. C'est déjà cuit ! Je suis censée avertir l'organisateur FFA, François Roy, mais Sarah et Jérôme me conseillent de respecter ses nerfs à vif après 2 semaines sur le tour et des journées 6h/ minuit minimum… en me donnant carte blanche quant à l'heure !

C'est la mise en route, un vol satisfaisant jusqu'à Flers où, en prenant contact avec Rennes info, nous comprenons que les conditions vont changer ! Il y en a un entre 2 couches entre 1000 et 3000, un autre en dessous de 1000, un 3ème qui cherche Granville et nous qui les rassurons, à Flers, c'est tout bon ! De la côte, on ne verra pas le Mont sous la pluie mais le Grouin se pointe déjà. Nous voilà rassurés d'autant qu'à St Brieuc, c'est OK.

À l'aise Breizh

Réception très VIP, on attend un certain Lorenzo de Toussus et s'ils sont déçus, ils resteront très courtois ! Retrouvailles avec quelques bretons, certains organisateurs du TFIT tout à la préparation de la remise des diplômes. Quant à notre Sarah et notre Jérôme, ils sont trop occupés pour faire plus que des bises rapides. Jean-Luc Charron (il a du être GO au club Med ou présentateur TV) nous fait ça avec panache. Les jeunes du TAJP sont en super forme après 2 semaines de cohabitation. Ils ont sélectionné un groupe dénommé « Blanche-neige » et écrit une chanson regroupant tous les gags du tour. J-L, presse-toi car la pluie revient et nous ne sommes pas protégés par le podium ! Sur le tarmac, un vieux DC3 qui a fait du transport de troupe attire les visiteurs. Sur ses flancs, les traces d'impacts de mitrailleuse sont réparées par des ronds métalliques rivetés. La roulotte de la forêt de Brocéliande est venue se faire de la pub pendant l'évènement… La pluie éteint un peu l'ambiance malgré l'ardeur des bénévoles de l'acb de S^t Brieuc. Les prévi du lendemain, rapportées par M. Vacher, sont normandes et peu engageantes. Pour faire simple : on verra bien demain !

Précipitations, départ précipité

Un point très intéressant : un regard attentif de la flotte (aérienne, mauvais esprit !) sur le terrain me permet de témoigner que les Robins ne rebutent absolument pas nos jeunes pilotes et qu'ils en représentent les 9/10èmes.

Après le diner (c'est vrai, Sarah, il y avait encore du taboulé !), des briochins nous emmènent à notre Chêne Vert où crèche le staff en passant par le joli petit port de Binic. Courte nuit avec réveil à 6h pour rejoindre le terrain. La pluie arrive déjà et nous décidons tous de partir avant l'aggravation, en formant un long train que le contrôleur reprend en main à 8h. Ce sera bien la 1ère fois que je me poserai à Granville avant 9h… C'est pourtant beau, le lever du soleil sur la mer ! Petite marche jusqu'à la ville pour se réveiller. La mer est haute et on ne peut poursuivre par la plage. On nous indique le raccourci via le cimetière puis le ravissant jardin de la maison de Christian Dior d'où l'on redescend par un petit escalier creusé dans la falaise. Un petit tour du côté opposé sur les remparts pour apercevoir le port et le Belem qui en sort. Pas question de trainer, vu ce que le vent du sud nous ramène et que le prévisionniste de Toussus avait prévu pour 15UTC. Il s'est juste trompé de 2h. De la plage, un bateau repéré comme vaisseau militaire, se met à cracher une énorme gerbe d'eau dont on ne comprend pas la raison. Une grand'mère en donne l'explication à son petit-fils : c'est le baptême des bateaux ! En effet, une longue ligne de bateaux dont le Belem se forme à l'horizon. Qui a prétendu que l'église ne suivait pas son temps ? Le curé a remplacé le goupillon par le bateau pompe pour plus d'efficacité.

À vos jeunes, prêts ? Partez !

Une petite créole avalée, on se sauve. Tant pis, il faudra s'arrêter pour ne pas assourdir les riverains de Toussus. Alençon est sous une averse drue, au nord ça passe… Posés à L'Aigle (ça me ramène au temps de mon instruction) pour patienter sous le soleil et accueillis par des membres de l'acb en plein barbecue. Dommage, on n'a plus faim !

Ce fut un we très sympa et pleins d'imprévus. Ce serait bien si nous pouvions avoir un ou 2 inscrits du club au TAJP 2014 ! Allez, nos jeunes (plus de 18 et moins de 25 ans), préparez-vous ! ●

Retrouvez toutes les vidéos et les photos du tour sur la page facebook de la FFA ou sur daily motion/ FFaeronautique. Nullement besoin d'avoir un compte pour les visionner.

AIR EUROP CLUB
N°43 • SEPTEMBRE 2013

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

La promotion «Armagnac»

LA VIE DE L'AÉROCLUB

Les nouvelles têtes brûlées

Adrien Grivel : nombre d'entre vous ont aperçu adrien derrière les rideaux bleus de l'atelier où il officie avec dominique et michel en tant qu'apprenti mécanicien. Comme pour tout bon mécanicien avion, savoir piloter lui apportera un plus.

Laurent Lebon : 38 ans, ingénieur chez Renault, il commence son apprentissage du pilotage avec alain.

Emmanuel Ohayon : « Quand j'étais haut comme trois pommes, lorsque l'été arrivait, mon père m'emmenait au bout des pistes d'Orly avec un petit escabeau, en haut duquel je montais pour voir décoller les avions, au dessus des barbelés. Le défi était de ne pas se boucher les oreilles au passage d'un 747 ! «Encore un avion Papa ; après, promis, on rentre !» L'eau a coulé sous les ponts depuis : j'ai pris quelques centimètres (quelques kilos aussi...), mais j'ai toujours des étoiles plein les yeux dès que je vois un avion. Et depuis peu à Air Europ Club, je me sens pousser des ailes... En avant donc pour le PPL, et pour réaliser un rêve de gosse ! »

Aymeric Palut : le benjamin de la nouvelle promo de l'école de pilotage. À 15 ans, le fils de jean-michel, un de nos plus anciens membres, commence sa formation avec frédéric.

David Merllié : David est un nouvel instructeur. Ingénieur-architecte formé à l'école nationale des ponts et chaussées, il part travailler en Grande-Bretagne. Il y passera son ATPL théorique et ses licences de pilote professionnel. De retour en france, il devient FI et enseigne l'art du pilotage à chelles et persan-beaumont. Il a choisi notre aéroclub pour instruire sur toussus. En outre, il prendra en charge le vol en VFR de nuit et les cours d'anglais aéronautique.

Frédéric Thais : « Le déclic a eu lieu très précisément le 10 juin dernier. C'était 21399 jours après ma naissance, je vous laisse convertir. Pourquoi maintenant, pourquoi si tard ? Cette question pourrait être simple, mais sincèrement j'en suis moi-même réduit à chercher des pistes. Peut-être sont-ce, en novembre et avril dernier, mes deux premiers vols en A380, avec vue «comme le pilote» sur l'écran du siège ? Ou bien la visite du musée dédié au Hindenburg à Friedrichshafen l'été 2012 ? Qui sait... Je me suis un peu essayé au parapente en 1988, mais à cette époque les voiles, pas vraiment parvenues à maturité, pouvaient se replier en vol (!). Jeune père de famille, après une bonne dizaine de sauts mais deux accidents sérieux dans le groupe, je n'ai pas renouvelé. Sinon, aux heures ouvrables, j'officie au CEA dans la physique expérimentale dans le domaine des grands lasers. «Expérimental» cela peut se traduire par «les deux pieds sur Terre» (mes copains théoriciens vont apprécier !), ce qui me rend désormais impatient de m'envoyer en l'air. »

Bienvenue à tous les cinq au sein de l'aéroclub.

La navigabilité du XD

Cet été, le F-GUXD a pris de bonnes vacances à l'abri de l'unité d'entretien. Nous vous devons quelques explications pour cette immobilisation qui a beaucoup perturbé vos désirs de vol estivaux.

Tous les ans, la navigabilité de nos avions doit être renouvelée. Au mois de juillet, c'est le tour du XD. Les inspecteurs de l'osac arrivent pour auditer les opérations de maintenance effectuées sur l'avion. Surprise ! Ils constatent qu'une opération critique concernant les commandes de l'avion au cours de la récente visite de 6 ans n'a pas été effectuée correctement. Le CDN n'est donc pas renouvelé. Il nous est demandé de changer tous les câbles de commande de l'avion avant de reprendre l'examen de navigabilité. L'avion ne peut plus voler en plein mois d'août, pour une fois radieux, et pendant les vacances de dominique.

Des câbles neufs sont commandés, les anciens démontés.

Le remontage est délicat et se fait avec l'aide d'adrien, le jeune apprenti juste arrivé. Les nouvelles commandes sont remontées et les câbles tendus. Fin août, le renouvellement du CDN est accordé. Il faut alors régler finement les tensions pour que l'avion vole droit : Georges et Michel se mettent aux commandes pour les vols d'essai. Deux vols d'essai et l'avion est libéré.

Cet incident a eu quelques autres conséquences.

Une visite de six ans ayant été réalisée cette année sur les cadets, leurs commandes ont fait l'objet d'une vérification poussée au cas où le même oubli ait été fait. L'agrément "part M" de l'atelier qui était attendu pour septembre est remis à plus tard, suite à cette erreur. Et vous, pilotes, n'avez pas eu à votre disposition le F-GUXD pendant 6 semaines, veuillez nous en excuser.

Les feuilles mortes...

Toussus a rentré ses cabines de plage et balayé les pistes du sable de l'été... Vous pouvez vous poser sans restriction les dimanches et jours fériés jusqu'au prochain poisson d'Avril.

La rentrée de septembre

La rentrée pour la promotion «Armagnac» 2013-2014 a commencé, comme c'est devenu la tradition, par un pot qui a réuni les élèves, anciens et nouveaux, le 24 septembre. Les cours théoriques débutent dès le 3 octobre. **Le tableau en quatrième de couverture donne le planning du 1er trimestre.** **Par Patrick Raymond et Brigitte Duflo-Moreau**

MARDI 24 SEPTEMBRE À 20H
le pot de rentrée des élèves

JEUDI 3 OCTOBRE
la reprise des cours

DÈS LE SAMEDI 7 SEPTEMBRE DE 10 À 18H
Reprise des permanences

Julien Vergne, élève de Frédéric Turpin, a réussi son PPL Théorique ! Et c'est aussi la fête pour **Sophie Delaveau** et **Alexandre Paquier,** élèves d'Alain Chaumeaux, pour **Hugo Anzieu,** élève de Nicolas Hue, qui ont tous obtenu leur BB ! **Bravo à tous !**

Nicolas et Mio sont heureux de vous présenter leur petit Jason !

UN PETIT TOUR D'HÉLICO. Pour ceux qui désirent faire un vol d'initiation, entamer une formation PPL-H ou tout simplement faire un vol en hélicoptère, Philippe Contencin (FI hélicoptère et néanmoins toujours pilote d'avion à l'aéroclub) vous propose ses services, à prix réduit ! Profitez-en : appelez-le au n° figurant dans la liste des pilotes du site.

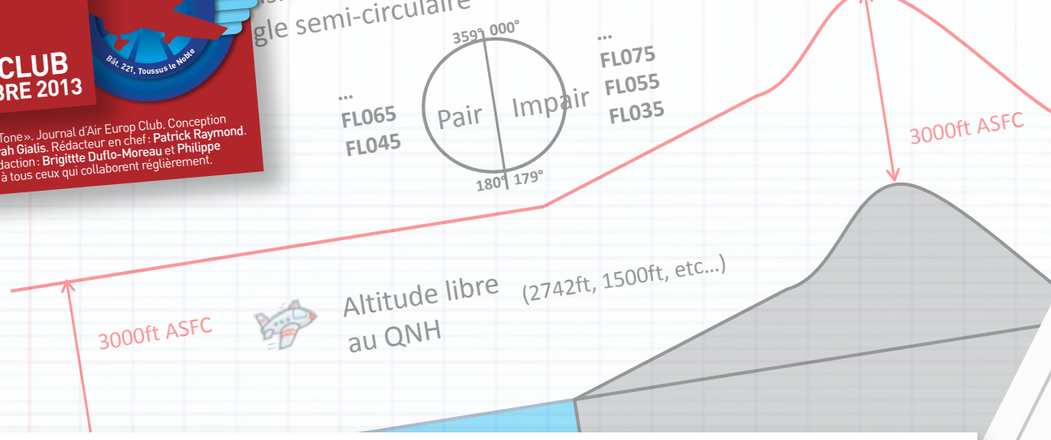
ATTENDEZ-VOUS À... La reprise des vols de nuit • La mise en place de cours d'anglais aéronautique pour ceux qui veulent voyager loin • De nouvelles conférences sur : les moteurs rotax, le retour d'expérience du cirrus, etc...

AU JOUR LE PLUS LONG, l'aéroclub est arrivé second ! Pour l'occasion, il a été récompensé par 5 casques.

AIR EUROP CLUB
N°43 • SEPTEMBRE 2013

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.

" Tiens ! Je me mettrais bien à l'avion moi... "



AUTHORIZED !!!

DEPUIS LE 20 SEPTEMBRE, NOTRE AÉROCLUB EST DEVENU UNE AUTHORIZED TRAINING ORGANISATION OU A.T.O. CETTE CERTIFICATION NOUS A ÉTÉ ACCORDÉE PAR LA DGAC. EN QUOI CONSISTE DONC CETTE NOUVELLE APPELLATION, POURQUOI NOUS SOMMES-NOUS LANCÉS DANS CETTE AVENTURE ET QUELS SONT LES CHANGEMENTS AUXQUELS CELA CONDUIT DANS NOTRE FONCTIONNEMENT DE TOUS LES JOURS ? **PAR PATRICK RAYMOND**

L'A.T.O. c'est quoi ?

La mise en place de la réglementation européenne construite par les 28 pays de l'EASA à Cologne apporte actuellement de nombreuses modifications au cadre régissant notre activité de pilote de loisir. Jusqu'à présent, nous étions régis par les JAR (Joint Aviation Requirements), des standards émis par les JAA (Authorities) qui regroupaient 44 pays européens. Ces standards étaient déjà appliqués dans la réglementation de chaque pays, mais des spécificités nationales continuaient à exister. Avec la réglementation européenne émise par l'EASA, il n'y a plus de réglementation nationale. Les 27 pays de l'U.E. doivent appliquer le même corpus réglementaire concernant l'aviation civile, qu'elle soit commerciale ou générale. Tout cela se fait avec une courte période de transition.

C'est ainsi que notre organisme de formation, autrefois seulement déclaré et contrôlé régulièrement par la DGAC, avait l'obligation de devenir ATO pour survivre au-delà de 2015.

Les spécificités d'une réglementation française ajustée à des petites structures d'aéroclubs qui fonctionnent avec la bonne volonté de bénévoles, ne pouvaient satisfaire les exigences prévues pour des organismes professionnels qui, dans tous les pays européens, délivrent le même PPL. Exit donc les organismes déclarés dont on vérifie la conformité avec quelques exigences plus ou moins périodiquement. Les exigences sont posées a priori et il faut démontrer qu'elles sont respectées pour pouvoir être autorisé.

Quelles sont les exigences pour une ATO ?

Elles sont globalement de trois types et concernent son organisation générale, la gestion de la sécurité et les programmes de formation.

L'organisation générale doit être formalisée, fonctions et responsabilités doivent être explicitées ainsi que les processus ou procédures internes. A l'aéroclub, cette organisation a été formalisée précisément à partir de nos statuts et de notre règlement intérieur dans un Manuel Qualité Sécurité Sûreté Environnement (QSSE) et de fiches de processus explicitant les différentes activités de notre fonctionnement.

Le management de la sécurité est explicité dans notre Manuel QSSE. Il est basé principalement sur le fonctionnement de la commission de sécurité et de trois outils importants formalisant les méthodes pour évaluer, a priori, l'impact sur la sécurité des changements, a posteriori, analyser les incidents et enfin décrire la conduite à tenir en cas d'accident. Mais le principal outil qui implémente la sécurité au sein de l'aéroclub est le MANEX (Manuel d'Exploitation), document que doit avoir tout membre de l'association et qui donne les procédures et méthodes à appliquer au sein de l'aéroclub pour les deux activités principales que sont les vols et voyages et la formation des pilotes. Les règles de bon fonctionnement de l'école de formation étant décrites dans le MANEX, le troisième volet des exigences concerne les programmes de formation de l'organisme.

Les programmes des formations pratiques et théoriques ont été formalisés à partir des exigences FCL et des programmes existants, du SFACT notamment. Notre certification nous permet les formations suivantes : PPL-A, LAPL-A, qualification VFR de nuit, variante EFIS, qualification SEP et transition LAPL-A vers PPL-A.

Pourquoi passer ATO ?

La raison de la survie de l'aéroclub est la première à laquelle on pourrait penser, c'est cependant une très mauvaise raison. L'objectif principal est un objectif mis en œuvre depuis déjà trois ans : la sécurité.

Elle repose sur deux piliers : la mise en œuvre de bonnes méthodes pour avoir des avions dans le meilleur état de vol et des pilotes et instructeurs conscients de la sécurité et disposant pour cela des bons outils et des bonnes procédures pour la préparation et la réalisation des vols.

Une bonne formation est un des moyens principaux pour parvenir au second objectif. Bien évidemment pour les futurs pilotes, mais également pour maintenir et améliorer les compétences de nos pilotes brevetés.

Qu'est-ce que cela va changer à l'aéroclub ?

En fait, à part l'en-tête de nos lettres et quelques formulaires administratifs, cela ne va pas changer grand-chose et encore moins révolutionner l'aéroclub. Le changement s'est installé progressivement depuis quelques années.

Les CRM, le MANEX, la commission de sécurité, les fiches de Recueil des Evénements de Sécurité, les cours théoriques, etc., tout cela a été mis en place. Mais il nous faut faire vivre notre organisation, détecter les problèmes, les dysfonctionnements et nous améliorer continuellement.

La certification ATO n'est qu'un début. Il nous faudra vérifier la bonne formation et la satisfaction de nos élèves, le progrès continuel de nos pilotes, l'amélioration du niveau de sécurité à l'aéroclub. Pour cela, dans le meilleur des esprits associatifs, nous comptons sur vous tous. ●

AIR EUROP CLUB
N°43 • SEPTEMBRE 2013

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

MESSAGE DE SECURITE

Prévoir et gérer son carburant

Votre avion possède 4h d'autonomie. Votre vol doit durer 3h. De quelle marge de sécurité disposez-vous et, en conséquence, partez-vous ? C'est par ce petit problème posé aux 25 à 30 pilotes très attentifs que Stéphane Hunault, pilote-inspecteur à la DGAC, a commencé sa conférence sur la prévision et la gestion du carburant le 19 septembre. Un exposé captivant que nous allons essayer de résumer en quelques lignes.

La réglementation

C'est dans la réglementation que nous trouverons la logique d'une bonne méthode pour appréhender correctement l'emport de carburant. Suivant les recommandations émises par l'OACI, la réglementation (Règles de l'air et arrêté du 24 juillet 1991) nous demande de prévoir la quantité de carburant nécessaire pour atteindre l' objectif avec une marge de sécurité acceptable, prendre en compte une provision pour le vent d'au moins 10% et ajouter une réserve de 20 mn de jour et de 45 mn la nuit. En outre, on ne peut entreprendre un vol si la quantité de carburant est inférieure à celle nécessaire pour assurer 30 mn de vol de jour ou 45mn la nuit.
En vol, il nous faut gérer son carburant de façon à ne pas poursuivre le voyage si, au passage près d'un site d'atterrissage, il reste moins de 15 mn de carburant utilisable.
Les règles de l'air nous imposent, en outre, de prendre en compte, pour l'évaluation des besoins en carburant, une solution alternative si le vol ne peut se dérouler comme prévu.

Prévoir son vol

- **La méthode, 4.1 :** 4 quantités de carburant à calculer et une marge de sécurité à évaluer.
- **Délestage sans vent et correction du délestage avec vent** : Le besoin en carburant se calcule avant le vol. A partir du manuel de vol, on peut calculer le délestage en carburant pour les différentes phases du vol : roulage, décollage, montée, croisière, descente, intégration et roulage jusqu'à l'arrêt du moteur. Puis, on prend en compte le vent : 10% en supplément, au minimum. La carte WINTEMP permet d'estimer le vent moyen que l'on va rencontrer sur le trajet. S'il est favorable, les 10% de provision suffisent. Pour un vent de face, la vitesse-sol doit être recalculée avec ses conséquences sur le temps de vol et le délestage si celui-ci est supérieur au délestage initial augmenté de 10%.
- **La réserve réglementaire :** 20 minutes de jour ou 45 minutes la nuit de vol supplémentaire
- **La solution alternative :** Que faire si, à l'arrivée, on ne peut pas atterrir ? Trouver une solution alternative, un autre aérodrome sur lequel on pourra poser les roues. Toussus fermé, il faut se poser à Chartres, Etampes ou Pontoise, en espérant que l'un de ces terrains ne soit pas fermé pour la même raison (météo, 14 juillet, plage de silence…), soit 20 mn de vol supplémentaire. Pour un terrain maritime, la cause météo "entrée maritime" est une raison fréquente pour ne pas se poser. Inutile de chercher le terrain en bord de mer le plus proche, il est fort possible qu'il soit aussi inaccessible. Seule solution : trouver un terrain suffisamment éloigné dans les terres. La demi-heure de vol supplémentaire n'est peut-être pas suffisante.

L'exposé de M. Stéphane Hunault est disponible sur le SkyDrive/ Ecole/ Conference...

La marge de sécurité

La marge de sécurité est la différence entre l'emport de carburant utilisable et le délestage prenant en compte le vent, la solution alternative et la réserve réglementaire. La marge de sécurité doit rester toujours positive pour être acceptable, plus elle sera proche de zéro plus le risque pris est important.
Dans ce cas, prévoyez une escale sur votre route pour avitailler, cela vous permettra de vous détendre quelques minutes.

La gestion du carburant en vol

Déterminez votre heure estimée d'arrivée (HEA) et l'heure limite de vol en retranchant, du temps de vol que vous donne votre autonomie utilisable, les 15 mn réglementaires. À chaque point tournant, réévaluez votre heure estimée d'arrivée et vérifiez que vous ne dépassez pas l'heure limite de vol. Sinon, posez-vous pour faire le plein.
Pour la gestion des réservoirs, un petit truc : lorsque l'aiguille de votre montre est à droite utiliser le réservoir de droite. A gauche, le réservoir de gauche est ouvert. En approche finale, on utilise le réservoir le plus plein.

L'esprit tranquille pour voler en toute sécurité

En appliquant ces bons principes, vous pouvez partir tranquilles et vous aurez fait un pas pour améliorer votre sécurité et celle de vos passagers. L'exposé de M. Stéphane Hunault est disponible sur le SKYDRIVE de l'aéroclub où vous pourrez le consulter à volonté. Voir le répertoire : /Ecole/Conférences/.
Au fait, avez-vous trouvé les réponses au problème initial ? ●

AIR EUROP CLUB
N°43 • SEPTEMBRE 2013

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

le planning des cours du 1er trimestre

DATE	MODULE	INTERVENANT
3 octobre	Réglementation	J.Coornaert
10 octobre	Principes du vol	F. Turpin
17 octobre	Réglementation	J.Coornaert
24 octobre	Principes du vol	F.Turpin
31 octobre	Vacances	
7 novembre	Vacances	
14 novembre	Météorologie	N. Hue
21 novembre	Performance humaine	P.Raymond
28 novembre	Météorologie	N. Hue
5 décembre	Performance humaine	P.Raymond
12 décembre	Météorologie	N. Hue
19 décembre	Procédures opérationnelles	P.Raymond
26 décembre	Vacances	

LE MOT DU PRESIDENT
IL Y A DES MAILS QUI FONT PLAISIR

La maintenance de nos avions n'est pas une sinécure pour ceux qui s'en occupent. C'est une tâche ingrate où, très souvent, il faut gérer avec les réservations des pilotes, la disponibilité des mécaniciens, des pièces de rechange et, pour les convoyages, celle des pilotes et la météo. Aussi, quelquefois, il est nécessaire, soit d'optimiser les réservations sur les avions disponibles, soit, dans le pire des cas, de supprimer des vols. ● **Pour certains, tout ceci est normal et ils n'en tiennent pas rigueur aux bénévoles se dévouant à ces tâches.** Pour d'autres, cela est inadmissible et ce sont les mots doux qui volent bas dans le club-house. Cela sera toujours ainsi dans une association, jusqu'à en faire renoncer certains ! Aussi quand, au milieu des plaintes et des problèmes, on reçoit le mail ci-joint, montrant le nombre de bonnes volontés qui se sont levées pour convoyer entre Toussus, Angers ou Cosne, aller et retour : BR, KT et XD en seulement quatre jours ! on se remet à croire en l'esprit club.
Merci de tout cœur à François, Michel, Alain, Hubert, Marc, Eric et Benoît pour leur dévouement. ● **Encore une fois, excusez-nous pour les perturbations que la maintenance apporte à vos vols.** Vous comprendrez que, pour votre sécurité, nous la mettions en priorité.

Bons vols. PR

De : François Baudlot
À : Air Europ Club
Objet : Merci!

Bonsoir, Rien ne s'est passé comme prévu mais ..... c'est fait !!! Ce soir le KT est rentré, piloté par Hubert, et c'est Eric qui l'a accompagné avec le BR. Quand à Michel il faisait partie du voyage pour récupérer la facture !!! Hier c'est Benoit qui a organisé sa journée (professionnellement et familialement) pour échanger le KT contre le XD, alors qu'Hubert a troqué son RDV sur KT contre un vol en QO. L'équipe des convoyeurs de la semaine peut-être chaleureusement remerciée par tous ceux qui profiteront de nos avions de voyage remis en état.
Cette solidarité entre pilotes mérite un petit article dans le journal, car c'est bien la preuve qu'il existe un esprit club dans notre association de bénévoles. Certains renoncent à l'intérêt personnel et donnent pour le collectif. Ce qui leur parait normal n'est cependant pas le réflexe naturel de tous les membres, et c'est en ce sens qu'une petite communication pourrait propager l'esprit collectif et la solidarité entre pilotes au sein du club.
Et en plus, ils en redemandent !!
Michel me dit que Dominique souhaite faire consolider certains entoilages de Cadets. On se laisse le temps de souffler pour organiser ces convoyages.
Le pauvre Patrick qui voulait sortir demain soit en Wassmer ou autres Robin du club pour donner un coup de main, ce sera pour une prochaine.
Ce soir je dormirai mieux :-) Merci pour le club, merci pour l'esprit associatif qui n'a pas encore disparu.