



# Le Papy Boeing Tone



La photo du mois : Tout a une fin même le jour le plus long (Photo de C. Dague)

**Dans ce numéro**

- Le KT à Tempelhof :
- La Navigation en région Parisienne
- L'escapade d'automne « Est-Ouest ? il faut choisir »
- Les dernières nouvelles du club



Photo P. Contencin



Photo JM Lambert

**Le mot du Président**

*I*l y a bientôt 6 ans je mettais les pieds dans ce petit club -house; il faisait froid le ciel était gris et pour la première fois je pris le manche d'un avion; enfin je réalisais un rêve vieux de quarante ans. Depuis ce rêve se concrétise à chaque fois que je peux m'évader à bord d'un des avions du club. Il y a six mois, le Conseil de l'ACTN m'a élu à sa présidence, c'est pour moi, pilote novice, un grand honneur de conduire ce club qui fêtera bientôt ses soixante quinze ans. De toute évidence, la tâche à mener est complexe et difficile en ces temps de crise pour que tous, nous puissions continuer à «rêver en l'air». Déjà, grâce à l'action des membres du bureau, vous avez vu quelques évolutions dans notre fonctionnement : L'évolution du règlement intérieur. L'informatisation des réservations et la création de « comptes pilotes » étaient attendues par tous, cela simplifie notre vie de pilote. Ce journal constitue est un étape de plus pour améliorer la communication et la cohésion au sein du club . Il nous permettra de partager les informations nécessaires et nos souvenirs. Il sera accompagné à terme d'une refonte

Suite en page 2

**Le KT à Tempelhof**

**T**empelhof, l'aérodrome mythique de Berlin, rendu célèbre par le pont aérien organisé pour pallier le Blocus de Berlin ouest en 1948-1949, sera fermé au trafic aérien le 1er novembre 2008. Survoler l'Allemagne et se poser au centre de Berlin sur ce terrain d'exception, ce voyage, s'est effectué les 18-19 Octobre dernier. Grâce à Pierre, le «slot» d'atterrissage est reçu pour le Samedi 18 entre 16h10 et 16h20. Le temps de récupérer les dernières météo malgré la grève, de préparer la navigation et l'avion, nous sommes prêts pour l'aventure. 11h30: les brumes s'étant levées, le cap est mis sur Reims Prunay, étape de ravitaillement qui nous permettra d'envisager un vol direct sûr vers Berlin. Jean Marc est aux commandes, Philippe à la navigation. Le vent arrière favorise la vitesse-sol et le KT ronronne comme une horloge (merci aux mécanos pour la révision des 100h). LFPN-LFQA, une heure de vol, le plein est fait, le plan de vol est déposé, la météo vérifiée, changement de pilote et départ pour la Germanie. Après le décollage, cap au O70,

pour une durée estimée à 3h. Très vite le niveau 55 est atteint. Ce sera l'altitude de croisière. La frontière Belge est passée vers 13h50. Viendront ensuite le Luxembourg puis l'Allemagne. Il faut maintenant montrer qu'on est digne de son FCL 1.028 récemment acquis. Luxembourg puis, Langen info sont contactés. Nous survolons les Ardennes, ses brumes de vallées, puis, l'Elbe, le Rhin, et

nous poursuivons en longeant le canal jusqu'en vent arrière de EDDI. Il est 16h10, et grâce au vent d'ouest qui nous a fourni du 148Kt sol, nous sommes à l'heure pour notre créneau. Après un «orbit left» en vent arrière pour laisser passer un IFR, nous nous présentons en 27L non sans avoir contemplé la ville, ses monuments et nombreux parcs. La piste est longue et l'atterrissage de Phi-



Photo JM Lambert

quelques massifs montagneux qui font fleurir les cumulus. Avant l'arrivée, altitude 2500ft, nous arrivons à Postdam (Point Whiskey 1), entrée des zones de Berlin. Avec Tempelhof APP,

lippe impeccable. Il est 16h20. Nous dégageons vers le taxiway puis le «follow-me» nous conduit au parking aviation générale où déjà près de 100

Suite en page 3

**De nouvelles balises de détresses pour nos avions**

**L**e satellite qui permet la localisation des balises qui émettent sur 121,5 Mhz va être désactivé au 1er février 2008. L'OACI impose à tous les aéronefs

ayant un certificat de navigabilité de posséder une nouvelle balise bi-fréquence : 406 Mhz pour la localisation satellite et 121.5 Mhz pour la détection locale. Le coût de chaque balise fixe est d'environ 1500 €. L'UEA

réalisera une partie de l'installation d'ici la fin de l'année sur tous les avions. Heureusement, le comité régional de l'île de France de la FFA casse sa tirelire, il accorde 800€ de subvention par balise fixe.

## La Navigation en région Parisienne

**J**eudi 9 octobre, ce fut la première de nos « **séances au coin du feu** » qui seront organisées régulièrement à l'ACTN. Cette soirée fut consacrée à la **navigation en région parisienne**. En effet les problèmes qu'ont rencontrés certains de nos pilotes ces derniers temps ainsi que l'actualité récente nous ont montrés combien cette discussion était nécessaire.

Le débat a été mené par

Fred notre chef pilote, les différents thèmes abordés ont été les suivants :

- le retour d'expérience des pilotes du club
- Les pièges et les bonnes pratiques
  - ◇ ZIT—CTR—TMA
  - ◇ Préparation des vols
  - ◇ Altitudes
  - ◇ Communications

### Notre retour d'expérience

Deux pilotes, à l'occasion du jour le plus long sont passés à basse altitude, à proximité du

terrain de Chavenay, pouvant interférer avec le circuit de piste de l'aérodrome sans contacter la tour, .

Un pilote effectuant le transit sud de la région parisienne a mordu légèrement sur la ZIT de Bruyère le Châtel. Les erreurs causes de ces événements sont récurrentes :

**Ayez toujours des cartes à jour**

- manque de préparation du vol
- Mauvaise évaluation de la position réelle de l'avion



### Le mot du président

(Suite)

de notre site internet .

Ce journal est le votre, n'hésitez pas à contribuer à sa réalisation par des articles, etc.. Bien sûr la « com » ça ne fait pas tout dans la vie d'un club, nous devons nous préoccuper de l'état de la flotte, de son évolution et de la croissance de notre activité.

ACTIVITE AERIENNE et FLOTTE seront les deux axes principaux du travail du bureau dans les mois à venir.

ACTIVITE : le nombre d'heures de vol stagne depuis quelques années. Bien que les voyages croissent, le nombre d'heures de formation diminue. Il nous faut à court terme lancer des initiatives pour amener de nouveaux pilotes et apprentis pilotes et réaliser un effort vers les jeunes.

FLOTTE : notre flotte est en excellent état grâce au dévouement des l'équipe des mécaniciens de l'UEA, cependant, les phénomènes de vieillissement apparaissent de plus en plus et l'avenir sombre de la société APEX pose déjà et posera à moyen terme, des difficultés quant à l'approvisionnement en pièces détachées. Il va nous falloir investir progressivement pour faire évoluer la flotte.

Bons vols à tous P.R.

### DANS LA SÉRIE CELA NE PEUT ARRIVER...

**S**ept points de suture, c'est la sanction pour avoir reçu une pale de l'hélice sur la tête.

Alors que le moteur est froid que l'avion n'a pas volé que la visite pré vol est achevée, que les clés sont dans la pochette, l'hélice reste un chien enragé dont il faut se méfier.

Pour l'ensemble des opérations, pré vol, nettoyage ou parcours autour d'un avion prenez soin de ne jamais vous trouver dans l'arc de cercle des pales de l'hélice.

Un retour de compression, une magnéto défectueuse, peuvent à tout moment mettre l'hélice en mouvement.

Rester à l'écoute sur la bonne fréquence  
Et ne pas oublier le transpondeur



### La préparation des navigations :

Que dire sur la préparation de la navigation en région parisienne en tant qu'instructeur ? une réponse serait en accompagnement à toute la documentation de vol à savoir carte au 1/500000, pochette VFR avec les 1/ 1 000000, la carte de la région parisienne 1/ 250000 et les cartes VAC du secteur, il faut avoir une bonne connaissance de la région en s'appuyant sur des points de repère précis. La limite ouest pour la région parisienne pourrait se dessiner comme suit avec les aérodromes : Etampes, Chartres, Dreux, Pontoise et pour les points : château d'eau RBT, les tours de Mantes (zone Pontoise), la N12 (limite

entre une zone à 2000' et 2500' QNH), le VOR qui fume de Beynes afin de bien voir le secteur Chavenay-St Cyr et bien d'autres à convenance du pilote.

Tous les vols doivent être aux altitudes maximales autorisées afin de palier une éventuelle panne moteur et aussi de ne pas gêner un circuit de piste malencontreusement survolé. Ces altitudes maximales de vol autorisées peuvent être surlignées sur la carte région parisienne 1/ 250000 pour une lecture efficace en vol.

N'oubliez pas, par respect de habitants, de contourner les zones urbanisées .

### En Région Parisienne : COMMUNIQUER et OBSERVER

Une petite fiche résumant toutes les fréquences de des terrains de la région peut s'avérer aussi efficace afin de prendre contact rapidement avec l'organisme ou la fré-

quence du terrain concernés. En conclusion, voler en VFR dans la région parisienne avec une forte sécurité est le fait de voler avec les yeux au maximum à l'extérieur du cockpit d'où une très bonne connaissance de la région avec les points nommés dans les lignes précédentes et avec une lecture rapide et efficace des documents de vol.

F. Turpin

## Le KT à Tempelhof (suite)

avions légers de toute l'Europe sont parqués. Les mythiques Antonov et DC3 sont aussi de la fête, ils emmènent les touristes survoler Berlin.

L'organisation n'ayant pas prévu l'hôtel, nous cherchons une chambre et un restau avant une petite visite nocturne de la ville, porte de Brandebourg évidemment, puis dodo.

Dimanche matin, suite de la visite par le «unter den Linden»: l'Alexander Platz, et la Friedrichstrasse. Le ciel est assez bas, avec tendance à l'amélioration, il est 11h, direction Tempelhof. Les nombreux pilotes sur le retour nous communiquent leurs infos, le terrain fermant, les services sont réduits (malgré 60€ de taxe). Nous déposons par téléphone un plan de vol pour Sedan et sommes autorisés à mettre en route à 13h25.

*Berlin ground from Fox-trot Kilo*

*Tango at general aviation apron with Sierra, request information for taxi, destination LFSJ. La piste 27R s'offre à nous, Fox-trot Kilo Tango, ready for take off, clearance de la tour, décollage et cap au 250.*

Le retour est plus agité que l'aller, vent contraire, 2500ft max au début. Puis, nous montons progressivement pour trouver plus de stabilité, FL45, 65 et 85 jusqu'au Luxembourg et descente vers Sedan. La vitesse-sol n'indique que 100Kts au début et n'ira guère au delà des 115Kts. Atterrissage parfait à Sedan à 16h55, avitaillement, changement de pilote et nous nous envolons vers Toussus, via REM. Malgré le soleil de face, l'arrivée à LFPN se fera vers 18h00 en 25G. Dommage que Pierre et Patrick n'aient pu se joindre à nous pour cette « super nav » européenne et historique.

## ESCAPADE D'AUTOMNE : Est / Ouest ? Il faut choisir

**L**a météo de la semaine ne prévoyait rien de bon pour la traditionnelle escapade d'automne prévue dans le Jura, Vendredi, le choix fut douloureux, annulation de la visite à la saline d'Arc et Senans de l'hôtel et des voitures de location.

Pour les optimistes rendez vous était donné le samedi matin à 8h « au cas où ».

Nous nous retrouvâmes une

dizaine de désœuvrés attendant une éclaircie. La météo était favorable vers l'ouest, la décision fut vite prise : direction St Malo.

Quelques difficultés au démarrage, le KT était devenu impuissant, le JM toussait bref ils avaient besoin d'un bonne médecine, les cadets furent mis à contribution.

Le trajet « on top » sur un ciel morcelé fut de toute beauté La piste luisante de Dinard fut prise pour un canal par certains

## Où nous mène la déconfiture d'APEX

**L**a liquidation judiciaire des sociétés APEX Aircraft et APEX Industries a été prononcée par le tribunal de commerce de Dijon le 16 septembre, un administrateur judiciaire a été nommé. Cet état de fait pose essentiellement deux problèmes pour les possesseurs d'avions ROBIN : le maintien de la navigabilité des avions et l'approvisionnement en pièces détachées. Concernant la navigabilité, la DGAC est intervenue auprès de l'EASA pour que les certificats de type ne soient pas déclarés invalides ce qui aurait cloué au sol nos avions.

Il reste néanmoins un risque momentané de pénurie de pièces détachées pour nos avions. En attendant la reprise de cette activité par une autre société, nous sommes encouragés, dans le strict respect de la sûreté et en accord avec le GSAC, à différer certaines opérations de maintenance pour lesquelles on ne trouve pas de pièce.

Notre JM est dans ce cas, le tuyau d'échappement doit être remplacé, il fera donc l'objet d'une réparation par un atelier de soudure professionnel, ce qui le maintiendra néanmoins au sol quelques jours.



mais tous nous « amerrîmes » sans peine.

L'après midi fut consacré à la balade dans la cité de Surcouf et à la recherche d'un hôtel pour la nuit, déjà quelques spécialités locales tentaient nos touristes kouign-amann, confiture de lait ..., ils résistèrent.

Mais, après une bonne nuit, ils ne tinrent plus et se précipitèrent, avant le petit déjeuner à la boulangerie-pâtisserie, une montagne de graisse animale fut alors avalée, mais que c'était bon!

Pour changer, un petit tour en bateau nous emmena à Dinard où nous déjeunâmes au soleil

face à

la plage : mou-

les-frites et cidre bouché pour tout le monde.

Puis les taxis nous reconduirent au terrain.

Au retour, le ciel un peu brumeux ne nous permit pas de goûter au spectacle de la baie du Mont St Michel mais une fois au dessus des terres, nous grimperons au niveau 55, dans la douceur

Moralité: il ne faut jamais désespérer de la météo, il y a toujours un coin de ciel bleu pour les aviateurs bienheureux.!

## L'ACTN à Dinard



## La vie du club

## Réunion de bureau du 5 novembre 2008

Nombre d'heures de vol du mois d'octobre

QO : 12.84 h

QP : 10.79 h

QU : 8.70 h

XD : 8.93 h

JM : 7.26 h

KT : 17.00 h

Total : 65.52 h

Les principales visites à venir :

QO : 44.38 h avant 50h

QP : 16.50 h avant 50h

QU : 30.14 h avant 50h

XD : 43.56 h avant 100h

JM : visite de 50h effectuée, en arrêt mécanique (échappement)

KT : 40,18 h avant une 2000h

La trésorerie est suffisante pour couvrir les dépenses de fin d'année.

Légère baisse du coût de l'essence 0,072 €/l.

La campagne de réinscription se fera en Novembre Décembre

Travaux à venir :

Mise en place des balises 406 Mhz qui deviennent obligatoires pour le mois de janvier,

budget prévisionnel 10 000 € subvention potentielle par avion 800 €

Mise en conformité électrique de l'UEA : devis de 2300 € : travaux à réaliser rapidement, un deuxième devis est demandé.

Cotisation 2009 : 180 € (100€ pour les moins de 25 ans)

Droit d'entrée : 76€ (38€ pour les moins de 25 ans)

Ecole de pilotage : 3 nouveaux élèves.

Conférences : sujets à préparer

- L'interruption volontaire de vol

- Le jusqu'au-boutisme des pilotes

- Météo

- Facteurs de charge

**Aménagement du Club**

La salle de préparation des vols contiendra tous les éléments nécessaires à la bonne préparation des vols :

- Affichage des SUP-AIP en vigueur dans la région Parisienne,

- Affichage des Notams pour Toussus et la FIR,

- Cartes VAC (à laisser sur place)

- Carte de la région Parisienne

- Un ordinateur sera installé

Prenez connaissance de toutes ces informations et surtout prenez le temps de préparer rigoureusement vos navigations

## Gaz à tous les étages

Merci à Norbert qui nous a installé une petite plaque de cuisson dans le club-house, on va pouvoir se faire quelques bons petits plats.

## A VOS AGENDAS

Le repas de fin d'année du club

Samedi 6 décembre 20h

« COUSCOUS »

Campagne de réinscription pour 2009

de : 14h à 18h les :

- 22-23 novembre

- 29 - 30 novembre

- 6 - 7 décembre

- 13-14 décembre

- 20-21 décembre

Amenez

- Copie de votre licence

- Copie de votre certificat médical

- 3 enveloppes timbrées

- et .. votre chéquier

## QUIZZ : l'aéroclub va avoir 75 ans

**Question 1 :** 1934 : A l'époque je m'appelais l'Aéroclub du Canton de Sceaux. Papy et mamy posent devant le bel avion, ce fut le premier avion de l'aéroclub

Quel est le type de cet avion ?  
Quel était son immatriculation?

Quelle est la puissance du moteur?

**Question 2 :** Avant de se fixer à Toussus, L'aéroclub fréquentait plusieurs terrains de la région parisienne, quels furent-ils ?

- Orly
- Buc
- Etampes
- Guyancourt
- St Cyr



Archives © J.M.J. Lefebvre

**Les Bons Conseils de Dominique et René**  
Les premiers froids arrivent, les moteurs ont besoin d'être bien huilés, :

- brasser 4 à 8 fois l'hélice
- au démarrage injections pas trop rapides mais complètes (avec la manette des gaz centrale sur les DR 400)



Gregory Boyington (1912-1988)

Pilote de chasse de l'US Marine: 28 victoires et 6 avec l'American Volunteer Group.

Son histoire et celle de son escadrille : TheBlackSheep (Les brebis galeuses) fut à l'origine de la série télévisée Les Têtes brûlées.

Buveur, indiscipliné, amateur de femmes, il est surnommé "Pappy" parce qu'il a 30 ans soit 10 de plus que la moyenne de ses pilotes.

Il finira sa carrière avec le grade de colonel. Il repose au cimetière national d'Arlington.

Envoyer les réponses à :

[patrick-m.raymond@wanadoo.fr](mailto: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/>

## Dans ce numéro :

Le KT à Tempelhof	1
Le mot du Président	1
La Navigation en région Parisienne	2
Où nous mène la déconfiture d'APEX	3
L'escapade d'automne : Est/Ouest ?il faut choisir	3
La vie du club	4
QUIZZ : l'aéroclub va avoir 75ans	4
Les bons conseils de Dominique et René	4
Bio : Greg Boyington	4