



LE PAPY  
BOEING TONE  
OCTOBRE 2011 - N°27  
BULLETIN MENSUEL  
Air Europ Club  
Toussus le Noble

# Destination spitzberg



**Et aussi :**

DES TONNEAUX APRÈS LE BOULOT

LA VIE DU CLUB

LE MANEX, C'EST QUOI ENCORE CE MACHIN ?



# Destination Spitzberg

CERTAINES RENCONTRES INCLINENT LE DESTIN...

Par Claude Benhamou. Pour ceux qui veulent découvrir la suite et les photos : [polenord.blog4ever.com](http://polenord.blog4ever.com)



L'histoire a commencé sur le tarmac de l'aérodrome d'Arcachon par ma rencontre avec Patrick Motte à comparer les mérites de nos avions respectifs, son Cirrus SR 20 et mon SR 22. Nos épouses sympathisent. Nous promettons de nous revoir et de poursuivre notre conversation autour d'un bon repas... Quelques temps plus tard, Patrick me fait part de son projet de participer au raid sur le Spitzberg organisé par l'équipe d'Aviation et Pilote.

J'avais vaguement vu l'annonce, mais j'avoue que cette aventure m'apparaissait hors de portée, en tout cas difficile pour moi compte tenu de mes obligations professionnelles! Une petite minute de réflexion plus tard, je me suis dit qu'après tout, ce genre d'opportunité ne se présente pas souvent et que l'occasion était trop belle de me libérer de mes contraintes... Passionné d'aviation depuis ma plus tendre enfance, breveté pilote depuis 2002 et qualification IFR acquise en Floride en 2008, l'achat de mon Cirrus 22 GTS m'a permis de faire quelques voyages plutôt sympas: Amsterdam, Marrakech, Corse, Séville, Lisbonne, Athènes, etc...

Là, il s'agissait d'une autre paire de manches : se poser sur l'aérodrome le plus septentrional de la planète, affronter une des régions les plus inhospitalières, négocier une traversée maritime de plus de 550 Nm dans des conditions météorologiques extrêmes et découvrir une région, l'archipel du Svalbard dont le Spitzberg est la plus grande île, au

cœur de problématiques environnementales et géopolitiques passionnantes...

**Une fois mon accord donné, commence la préparation de l'aventure...** Et les préliminaires, comme souvent, ne sont pas les moins excitants! D'abord convaincre ma charmante épouse, totalement hermétique aux choses de l'air, que « c'est réalisable, possible et responsable... même à mon âge »! Pour une telle aventure mon SR22 est à l'évidence plus adapté que le SR 20 de Patrick qui n'aurait pas l'autonomie pour la traversée de la mer de Barents. C'est lui que nous utiliserons et comme je n'ai pas l'intention de piloter tout le temps, il est nécessaire que Patrick soit lâché sur le SR22. Titulaire d'un IR obtenu chez Orbifly et habitué au Cirrus, c'est sans appréhension que je lui confierai mon avion pour qu'il se forme avec un instructeur Cirrus.

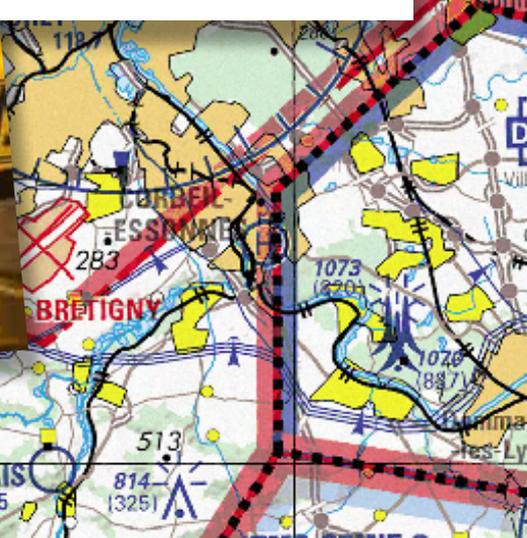
**Il est illusoire de prévoir un tel raid sans une logistique sans faille.** Nous devons admettre que l'équipe d'Aviation et Pilote a fait un travail remarquable de préparation et nous a bien débarrassé le terrain. Un an environ pour obtenir les autorisations nécessaires de l'aviation civile norvégienne, du directeur de l'aéroport de Longyearbyen, et surtout prévoir le pré-acheminement par bateau des fûts d'AVGAS indisponible en temps normal au Svalbard! Que de travail! Nous devons un grand merci à Jacques Callies et Milos Krivokapic (respectivement directeur et journaliste rédacteur de A et P, ndlr).



## «DES TONNEAUX APRES LE BOULOT.

PAR UNE BELLE SOIRÉE D'AOUT, LES RENAULT: ANTOINE ET FRANCOIS ONT LAISSÉ LEURS QUÂTRE ROUES AU PARKING DU CLUB POUR PRENDRE UN TROIS ROUE.

- Direction Persan Beaumont que l'on atteint en 30 à 40 minutes. Impensable par la route.
  - Sur place l'extra 200 nous attend dehors. 5 minutes de briefing sur l'utilisation du parachute (Le but étant de ne pas l'utiliser ! of course), et on change de machine.
  - L'axe de voltige se trouve au dessus de l'ancienne piste. Et c'est parti pour 15min d'acrobaties.
  - Cette experience est à recommander aux pilotes souhaitant voir un autre coté des pratiques aeriennes. Antoine se fera un plaisir de voler avec les membres d'Air Europ Club, qu'il vient de rejoindre en Juillet 2011.
  - 2h30 après être partis nous nous reposons à Toussus, avec de bons souvenirs plein la tête.
- Complètement dépaysant !!!**





**Vous en souvenez vous ?**

Un ami du net nous a transmis cette photo de la carlingue d'un aéronef ayant appartenu à l'aéroclub: le F-CDJE, un Wassmer Bijave. Eh oui! Un planeur faisait partie d'un ensemble de trois que l'aéroclub a exploité de 1968 à 1973. Si un de nos anciens pilotes a quelque souvenir de cette époque bénie où toute forme de sport aérien était possible à Toussus, nous sommes preneurs de ses récits.



# Le MANEX, c'est quoi encore ce machin ?



**A**u mois de juillet l'aéroclub a mis en place son Manuel d'exploitation, ou MANEX, vous en avez tous reçu une copie informatisée. La mise en place d'un tel outil, obligatoire dans les sociétés commerciales exploitant des aéronefs, est assez rare au sein des aéroclubs et cela nécessite de vous donner quelques explications.

## Pourquoi un MANEX ?

A notre Assemblée Générale de 2011, je me suis engagé personnellement à œuvrer en cette année 2011, pour améliorer la sécurité au sein de notre aéroclub. La sécurité, opérationnellement, c'est la mise en place de moyens permettant de préserver l'intégrité physique de nos pilotes et de leurs passagers. Les constructeurs de nos avions sont les premiers piliers de cette sécurité par la qualité des bureaux d'études et des ateliers de construction. Puis, l'administration, par la certification des aéronefs, continue à assurer cette démarche. Enfin, l'excellence de l'exploitation est le volet qui nous est imparti.

## La sécurité en exploitation repose sur trois bases :

- La compétence des pilotes utilisant ces avions
- L'excellence de l'état des aéronefs assurée par les personnes en charge de l'entretien ;
- La qualité des transferts d'information entre ces différentes personnes.

Le Manuel d'Organisation de la Maintenance de l'Atelier regroupe l'organisation et les procédures qui permettent d'assurer la qualité de l'entretien de nos appareils au sein de cette unité. Ce manuel est en cours

d'approbation par l'autorité.

Le Manuel d'Exploitation est le document qui permet d'assurer au mieux la sécurité des vols par les pilotes en fixant : les exigences à satisfaire et les procédures à appliquer, spécifiques de l'aéroclub, dans ce cadre.

Ces deux manuels reprennent l'interface entre les pilotes et mécaniciens que constituent le Secrétariat Mécanique et les Compte Rendu Mécanique.

## Que contient le MANEX ?

Le Manuel d'exploitation contient les données techniques, les exigences et procédures qui concernent les pilotes, élèves et instructeurs et mises en place au sein de notre aéroclub pour assurer au mieux la sécurité des vols.

Les fiches avions reprennent l'essentiel des données constructeur qui concernent les limites de l'avion et son domaine de vol. Elles sont donc à respecter impérativement par les pilotes.

Les Check-Lists des avions, ces documents de l'aéroclub reprennent les exigences de surveillance de l'état de l'avion et les actions à réaliser avant, pendant et durant les différentes phases d'un vol. Elles sont spécifiées par le constructeur dans le manuel de vol de l'avion mais contiennent quelques actions complémentaires exigées par l'aéroclub qui permettent de mieux assurer la sécurité. Ces checklists « exploitant » sont les seules à devoir être appliquées par les pilotes.

Les différentes procédures concernant par exemple : l'établissement des devis de masse et centrage, le parage, le nettoyage ou l'avi-

taillement des avions.

Les exigences de l'aéroclub qui, outre les demandes réglementaires, attestent du bon niveau d'expérience des pilotes, de leurs qualifications et du bon déroulement des tests qualification ou de prorogation réalisés avec nos instructeurs. L'interface entre les pilotes et l'atelier mécanique

## Comment utiliser le MANEX ?

Ce document ne regroupe que des exigences ou procédures déjà mises en application à l'aéroclub, c'est un document auquel il faut se référer lorsque l'on a un doute sur les bonnes pratiques à mettre en oeuvre

Le MANEX n'est pas le seul document auquel le pilote doit se référer pour le guider dans ses actions. Il ne remplace ni le manuel de vol des avions du constructeur ni la réglementation aérienne qui doivent être en premier lieu respectés par les pilotes. Il ne comprend que les exigences particulières que l'aéroclub a, au cours du temps, jugées nécessaire pour améliorer notre sécurité à tous et à nos passagers.

Il doit être appliqué par tous les membres de l'association : pilotes, élèves et instructeurs. Bien évidemment ce document est perfectible, toutes vos idées qui peuvent améliorer la sécurité sont les bienvenues. Vous pouvez les soumettre en remplissant les fiches de Recueil d'Événements de Sécurité mises à votre disposition dans la salle des opérations. Elles seront examinées par la commission sécurité du club qui regroupe pilotes et instructeurs. Cette commission pourra émettre un amendement à ce document à la suite de l'examen de ces fiches. ●