



LE PAPY BOEING TONE AVRIL 2009 - N°6 BULLETIN MENSUEL Air'Europ Club Toussus le Noble

OSHKOSH

L'AVIATION AU SUPERLATIF !

Par P. & G. Contencin



Méga-événement de l'aviation légère, l'« Airventure » de l'EAA (Experimental Aircraft Association) est formidablement organisé et, vraiment, vaut le détour. Transport aérien, location de voiture, fléchage, parking et accueil sur le terrain : tout est facile ! C'est l'Amérique géniale, celle des aviateurs !

Vue d'ensemble

Nous y sommes allés fin juillet 2008, en avion de ligne par Chicago. Un conseil pour le logement : dès le mois de mars, un site spécifique commun à l'EAA et à l'office du tourisme local est ouvert. Vous aurez tous les choix possibles, de la villa pour 10 personnes à la place pour tente de camping. Cette dernière solution est privilégiée par les visiteurs venant en avion léger. Du monoplace de 300 kg à l'amphibie de 15 t en passant par les warbirds, ils sont plus de 500 000 visiteurs à venir chaque année échanger des « trucs » de fabrication, de mise au point, découvrir de nouveaux accessoires, participer à des concours de beauté (ils sont forts en peinture, nos collègues d'outre-Atlantique !) ou tout simplement se retrouver avec plaisir entre passionnés.

Au départ, c'était un rassemblement de constructeurs amateurs. Il en reste de multiples ateliers de formation sur les techniques de métallurgie, la météorologie ou le

pilotage en patrouille, etc... Puis, les « warbirds », les « rare birds » sont arrivés. Le meeting s'est étoffé, tout comme le musée et les activités non aéronautiques. Ainsi, les familles entières viennent avec plaisir, mues par l'image de liberté et de fierté que véhicule l'aviation dans ce gigantesque pays et sûres de trouver là des activités correspondant à tous les goûts.

Dès l'arrivée sur l'autoroute avant 9 h, à plus de 10 miles du terrain, on est dans l'ambiance : entraînement de patrouilles ou vol du B-17 qui fait des « baptêmes ». Les américains débutent tôt leur journée,

en corollaire : tout est clos à 17 h. L'accès aux parkings auto est impressionnant : bien fléché, très peu d'attente, énormément de bénévoles vous guident jusqu'à votre place... Une nuée de Bell 47 très silencieux, emmenant des touristes, tourne au-dessus des parkings et du public, sans gêne aucune. A ne pas manquer pour avoir une idée du gigantisme de l'organisation et de l'activité des 2 pistes en béton : prendre la navette jusqu'au musée et... traverser la piste d'envol des hélicos (tout se passe bien grâce aux bénévoles et à la discipline des visiteurs !).

à suivre

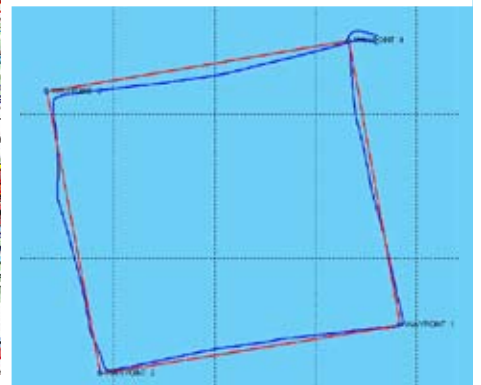
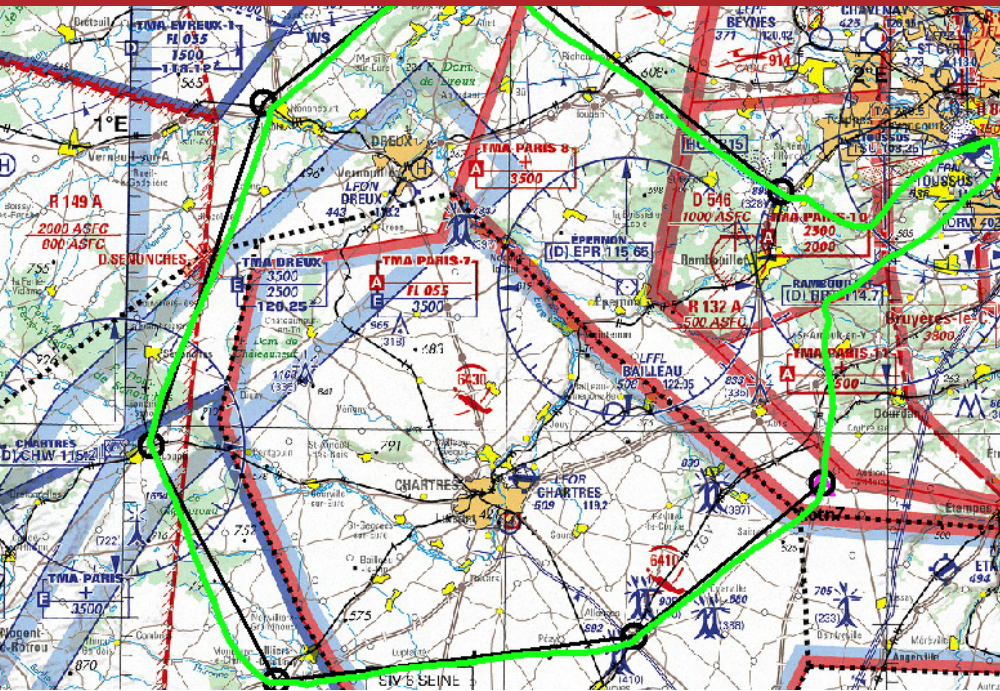
Le mot du Président

Enfin, le printemps, les beaux week-end et les voyages. Le planning d'Open Flyer commence à se colorer et les destinations se font de plus en plus lointaines. Quoi de plus rageant que, au petit matin, chargé de ses bagages, les nav préparées, la météo et les notams consultés avec soin, de trouver son avion en fin de potentiel ou avec un petit problème mécanique qui l'empêche de voler. Aussi, afin de ne pas gâcher ces belles journées avec vos amis ou votre famille, suivez les quelques conseils suivants.

A la réservation, vérifiez dans Open-Flyer le potentiel restant. Un petit rond de couleur situé sous l'immatriculation de l'avion, vous l'indique ; rouge : potentiel atteint, orange : 5h de potentiel restant, vert : OK.

Quelques jours avant votre vol, n'hésitez pas à passer à l'aéroclub pour vérifier qu'un CRM n'ait pas été rédigé et que le problème détecté ne nécessite pas une intervention de l'UEA. Profitez de votre passage pour discuter avec les mécaniciens, ils en savent toujours beaucoup sur l'état d'une machine. Ils apprécient d'en discuter avec les pilotes, ils se mettront en quatre pour qu'elle soit en état de vol avant votre départ. Bons vols

P.R.



UN NOUVEAU JEU POUR ANIMER VOS VOLS EN LOCAL

CHERS AMIS PILOTES, VOUS ÊTES LASSÉS DU VOL LOCAL ? SAVOIR SI M^{ME} GERMAIN A REPEINT SES VOILETS EN BLEU OU EN VERT, À RAMBOUILLET, NE VOUS AMUSE PLUS ? IL EST TEMPS DE PASSER AUX NOUVEAUX JEUX LANCÉ PAR JÉRÔME COORNAERT !

Par Sarah Gialis

Il n'est pas rare d'entendre certains pilotes se refuser un vol, par manque d'envie de faire un local. La lassitude arrive avec les années et l'envie de se réserver pour les voyages est tentante. Sauf qu'il est toujours bon de garder la main. N'oubliez pas d'ailleurs de respecter la réglementation concernant vos heures. N'hésitez pas non plus à prendre rendez-vous avec un instructeur pour vous entraîner. Jérôme nous a donc concocté quelques jeux pour égayer nos vols locaux. Reste à voir qui est le meilleur...

L'origine

Jérôme s'occupe du tour de France des jeunes pilotes. C'est même lui qui en dessine les contours. L'idée lui est venue en observant ce principe : être précis n'est pas facile mais tellement ludique.

Il a donc investi dans un enregistreur de vol, identique à celui utilisé sur le tour. Si cela vous tente, à titre personnel, sachez que cet appareil ne coûte que 70€. Il est très utile en instruction et vous permettra d'estimer votre précision en navigation.

Le principe

La théorie est simple, la pratique l'est un peu moins. Pour commencer, demandez à Jérôme de vous prêter son enregistreur de vol, si vous n'en avez pas. C'est cet appareil qui témoignera de votre précision.

Premier jeu

Le premier jeu est une navigation de précision que Jérôme vous fournira sur demande. Vous devez suivre le plus précisément possible ce tracé. A vous de bien estimer la dérive du vent et autres empêcheurs de naviguer tranquillement.

Deuxième jeu

Pour cette deuxième manche, vous devez dessiner un carré sur votre carte. Ses bords seront de 10 à 15 Nm, au choix du pilote. C'est là où vous verrez qu'il n'est pas si simple de trouver des repères... car c'est le carré qui vous les donnera, de part sa forme. Ensuite choisissez votre altitude. Jérôme hésite encore entre 1500 et 2000 Ft. A 1500, vous bénéficiez de tous les détails du paysage, ce que vous apprécierez. A 2000, vous verrez plus loin et cela aussi peut être appréciable. Quoiqu'il en soit,

une fois que vous avez choisi votre altitude, vous devez vous y tenir.

Le but

Le but du jeu est de bien tenir sa trajectoire pour dessiner en vol le même trait que sur la carte. Il faut être très précis. Travaillez bien vos virages pour faire de beaux angles. Cela implique qu'il faut tourner précisément sur votre point.

Ce que cela vous apporte

Vous avez gagné une petite révision. Savez-vous bien prendre en compte la dérive ? Savez-vous choisir les bons repères et les visualiser en vol ? Tenez-vous bien votre altitude ? Vous croyez connaître la zone ? Certains secteurs n'offrent pas beaucoup de points de repères... vous vous rappellerez ainsi que les villages ne sont pas très significatifs et que toutes les routes se ressemblent. Sans avoir fait le jeu, on peut se dire que ce n'est pas plus différent qu'une navigation... pas tout à fait car vous êtes dans un mouchoir de poche et il vous est demandé d'être très précis. Car ne perdez pas de vue que votre tracé doit être identique à celui de votre carte.

Les déclinaisons ou troisième jeu

Par la suite, libre à vous de dessiner n'importe quelle forme sur votre carte et de la refaire en vol. Tout est permis. Mais n'oubliez pas, vous serez jugé sur la précision. L'enregistreur de vol est là... ●



1. Le Caudron C684 de Maurice Arnoux
2. Maurice Arnoux et Raymond Delmotte entourant Mlle. Deutsch de la Meurthe après la coupe de 1935
3. Michelette, Arnoux et Japy devant le Caudron Goéland
4. Le Breguet Fulgur de la course Istres-Damas Paris de 1937
5. Maurice Arnoux descendant de son avion à l'arrivée des 24h d'Angers 1935w



MAURICE ARNOUX

1935 - 1937

En 1935, on retrouve Maurice Arnoux à la Coupe Deutsch de la Meurthe à Etampes. Sur Caudron Rafale, il termine la course troisième derrière Raymond Delmotte, chef-pilote de l'équipe Caudron, et Yves Lacombe, tous deux sur Caudron C460. Au cours de cette compétition, il bat néanmoins le record du monde sur 100 km à 469 km/h

Les 12 heures d'Angers

La 3ème édition des douze heures d'Angers s'est déroulée le 8 juillet sur le terrain d'Avrillé. Cette course, sur un circuit triangulaire, est réservée aux avions de sport à deux places ou plus et aux avions dont la cylindrée ne dépasse pas 8 litres. Douze machines se sont qualifiées dont huit étaient des Caudron et un autogire qui, il faut le signaler, concourait dans une classe spéciale qu'il remporta.

Maurice Arnoux sur un Rafale C450 biplace, au moteur 6 cylindres Renault de 180 ch, remporte la victoire. Il a couvert 2041 NM à la vitesse de 170 mph, surpassant le précédent record de Lacombe de 1805 NM (150 mph). Le second à 100 m est Georges Novel sur le nouveau Caudron Simoun. La course est malheureusement endeuillée

par l'accident du Rafale du Capitaine Puget qui s'est écrasé avec son passager en heurtant une haie d'arbres.

En 1936, la compétition a lieu sous un ciel bas et brumeux. Le départ de 6h du matin est annulé, le plafond n'étant qu'à 150 ft. Dans la catégorie de 8 litres, la course débute à midi et tout se joue dans la dernière demi-heure lorsque Serge Boris et deux autres compétiteurs sont obligés de se poser sur incident mécanique laissant le champ libre à René Arnoux devant Miss Elisabeth Lion sur son Caudron Aiglou à 500 km derrière. Il a parcouru 1649 km à 274 km/h. Dans les catégories des quatre et deux litres de cylindrée, la victoire est à deux avions Bibi Be 501 à moteur Walter.

Le Grand prix de l'Aéroclub de France

Cette même année 1935, le grand prix de l'AéroClub de France se déroule entre Deauville, Cannes et retour sur Deauville les 25 et 26 juillet. Le départ est donné le samedi à 10h et les avions repartent le lendemain, à la même heure, vers Deauville. Maurice Arnoux inaugure un nouvel avion dessiné par l'ingénieur Riffard : le Caudron C684 destiné à l'entraînement militaire et, pour l'occasion, transformé en avion biplace. L'avion est motorisé par un Renault 6 cylindres de 170 ch. Maurice Arnoux remporte la coupe à la vitesse de 308 km/h devant Serge Boris sur son Caudron Rafale. Sur les sept concurrents classés à l'arrivée, six pilotent des avions Caudron.

La course Paris-Saïgon

Puis, délaissant les bolides de course, Maurice Arnoux se lance dans un nouveau défi aérien : il participe avec André Japy et l'opérateur radio Michelette au Raid Paris-Saïgon et retour doté d'un prix de 1 800 000 francs.

Trois avions participent à cette compétition : deux Caudron Goéland et un Breguet Fulgur. Le Caudron Goéland possède deux moteurs Renault de 220 ch, croise à 300 km/h et a un rayon d'action de 3300 km. Le trajet prévoit des escales à Athènes, Bagdad, Karachi, Calcutta, Rangoon, Bangkok et Saïgon. Malheureusement, alors qu'ils mènent la course, Arnoux et Japy sont obligés d'abandonner à Karachi suite à la rupture du train d'atterrissage.

On retrouve Maurice Arnoux en 1937 avec Paul Codos sur un deuxième raid : Istres - Damas - Le Bourget, sur un Breguet Fulgur doté de deux moteurs Gnome-Rhône de 900 ch. Ils terminent cinquièmes et premiers français, de cette compétition qui a vu trois Savoia-Marchetti S79, dotés de 3 moteurs de 750 ch, arriver en tête. Le vainqueur est le Lt. Col. S. Cupini.

Mais la guerre approche, face à la montée des périls qu'il pressent, Maurice Arnoux est très fortement préoccupé par l'état de l'aviation française qu'il juge mal équipée et mal entraînée. Dans les années qui suivirent, il prendra des responsabilités publiques et utilisera sa renommée et sa force de conviction pour essayer de remédier à cette situation.



Kamel Bachir-Cherif



François Daly

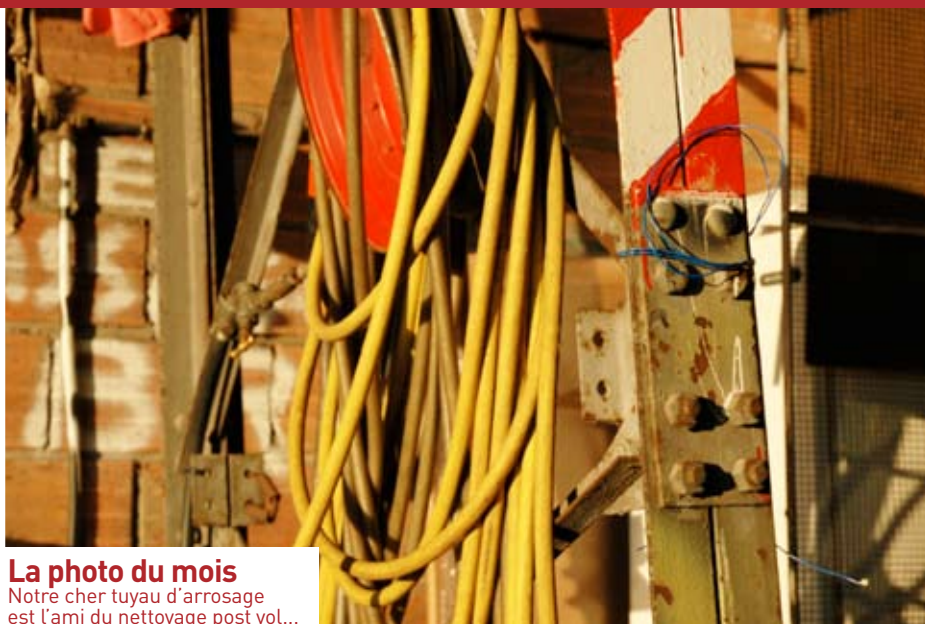
LES NOUVELLES TÊTES BRULÉES

Kamel Bachir-Cherif

Je suis âgé de 32 ans. Ingénieur télécom à Alcatel-Lucent, je n'ai que 2h au compteur. L'avion a toujours été une passion et un plaisir. Pour ce qui est des ambitions futures : professionnel pourquoi pas, à voir ! Mais d'abord passer la première étape.

François Daly

Bonjour à tous, François Daly, tout juste 40 ans, 140 heures de vol avion, et 135 heures planeur, et je n'ai pas de carnet pour les planeurs modèles réduits. J'aime les voyages à la journée avec les amis, le rallye aérien, mais pas du tout la voltige. J'aimerais essayer les voyages à l'étranger, quand je serai prêt... En m'inscrivant à l'ACTN, je pense retrouver la bonne ambiance d'un aéroclub de passionnés. ●



La photo du mois
Notre cher tuyau d'arrosage est l'ami du nettoyage post vol...

Les bons conseils de Dominique et René



Les beaux jours arrivent...

A quoi reconnaît-on un motard heureux ?

Au nombre d'insectes collés sur ses dents.

A quoi reconnaît-on un avion heureux ?

A l'absence d'insectes collés sur les bords d'attaque des ailes.

Les beaux jours arrivent avec leur cortège d'insectes.

Pensez à nettoyer vos avions à votre arrivée

Pensez à bien boucher à l'arrivée les prises statiques et la prise dynamique.



QUIZZ L'AÉROCLUB A 75 ANS

Question n° 11 : Un grand nombre de records de vitesse battus par Maurice Arnoux l'ont été sur le circuit triangulaire Etampes - Chartres - Bancé. Un second circuit, au départ d'Etampes également, lui permit de battre des records de vitesse sur 100km. Quel était ce circuit ?

Question n° 12 : En 1936 André Japy, le compagnon de Maurice Arnoux sur le Paris - Saïgon, échoua de quelques kilomètres sur un autre grand raid. Quel exploit tentait-il de réaliser et sur quel avion ?

Réponses du QUIZZ n°5

Question n° 9 : Le Caudron C-460, possède un train d'atterrissage rentrant alors que celui du C-450 était fixe, ceci explique ses meilleures performances, mais c'est grâce aux problèmes de fiabilité de cette nouvelle technologie que Maurice Arnoux a pu vaincre ce nouvel avion au cours de la Coupe Deutsch de la Meurthe de 1934.

Question n° 10 : Henry Deutsch de la Meurthe est aussi un des fondateurs de l'Aéroclub de France.



Les mots doux de Brigitte la barmaid

Les beaux jours arrivent et la soif aussi... Le frigo est rempli et la cagnotte ne doit plus servir de vide-poche pour vos piécettes de 1, 2 cents... Si le cours du pétrole baisse et vos heures de vol en conséquence, le cours de la bière monte et les nouveaux tarifs à la parution de ce journal seront de : **1€ pour les canettes sans alcool et 1€50 pour les bières.** Pensez à emplier vos poches en fonction!