



LE PAPY BOEING TONE FEVRIER 2010 - N°14 BULLETIN MENSUEL Air'Europ Club Toussus le Noble



1. Montée initiale et prise de cap : vue de l'extérieur en temps réel ! 2. Nez du « Superjumbo » avant son retour à Toulouse (mars 2007) 3. Le grand escalier et votre serviteur, dans la nuit transatlantique...

MES IMPRESSIONS EN A380

À BORD DU VOL FRANCFORT-WASHINGTON, RÉALISÉ PAR AIRBUS POUR LE COMPTE DE LA LUFTANSA. Par Philippe Cotencin

Au printemps 2007, j'ai eu l'occasion de « médicaliser » deux vols d'essai (Francfort - Washington et retour) réalisés par Airbus pour le compte de la Lufthansa avec équipages mixtes et passagers employés de cette compagnie allemande. Tout comme l'aéroport de Francfort, la « Luft » avait ainsi l'occasion - bien avant sa rivale franco-néerlandaise - de tester en conditions opérationnelles ce nouvel appareil géant. Première impression : il attire les foules. Des milliers de personnes dans l'aérogare, sur la terrasse et autour de l'aéroport de Francfort sont agglutinées pour apercevoir le nouveau « Superjumbo ». Des pilotes d'essais Airbus me l'ont confirmé : partout dans le monde (Amériques, Australie, Asie..) et même à Nantes, Brest - où l'avion allait souvent pour calibration d'approche et vent de travers - même à Chateauroux (!), il y avait des centaines de passionnés pour l'admirer. A Washington, il a même déclenché des passions au sein du groupe de vétérans

qui guident les touristes au National Air and Space Museum de Dulles. J'ai entendu l'un d'eux, ancien pilote au Viet-Nam, conclure par un cinglant : « Pfff... ! Plastic aircraft... ! ». Que dire alors du 787 et de ses problèmes de matériaux composites... !

Embarquement

FRA : gigantesque aéroport en pleine extension, entre Francfort et Mayence, moderne et impeccable (tous les sols de l'aérogare en granit verni), avec 2 pistes parallèles (09/27) et 1 perpendiculaire (décollage vers le sud

Le mot du Président

Qu'avez-vous pensé de notre dernière assemblée générale ? Pour ma part, j'ai apprécié le calme dans lequel elle s'est déroulée, la franchise de nos discussions et l'esprit de communauté qui régnait. Le conseil et son bureau ont essayé de vous relater avec précision et en toute franchise le déroulement de cette année 2009. Nous espérons que vous avez apprécié notre volonté de transparence. Sur bien des points, elle fut difficile. Néanmoins, peut-être grâce à ce nouvel esprit que nous essayons de développer à l'intérieur du club, mais surtout du fait de votre fidélité et votre assiduité, le bilan de l'année est plus que positif, et nous envisageons l'avenir avec optimisme. **«L'esprit club», on en a parlé et on en parle souvent à l'ACTN.** Celui que nous essaierons de développer à l'intérieur de notre aéroclub doit être fait d'amitié, de tolérance mais également, compte tenu de notre activité, de franchise, de sérieux et de rigueur avec un souci permanent de perfectionnement. Pour cela, nous allons lancer prochainement quelques initiatives, nous espérons que vous y ferez bon accueil. En attendant, profitez des beaux jours d'hiver pour vous entraîner, maintenir ou améliorer vos qualités de bon pilote. Bon vols à tous.

PR



1. Cockpit. 2. Embarquement au pont supérieur. Sur tous les écrans, on « voit » dehors.

uniquement). L'accueil Lufthansa est superbe, dans une nouvelle aile dédiée à l'A380 (qui n'arrivera pourtant pas avant 3 ans !). Excellent cocktail et discours du directeur du programme. Il a acquis 15 appareils (la plus grande flotte d'Europe) et fait construire un centre d'entretien presque aussi grand que l'usine du constructeur (la queue du 380 culmine à 24 m) ! Et on embarque dans « JB », comme James Bond (ainsi immatriculé car avion n° 007, véridique !). L'accès au pont supérieur se fait directement, par une passerelle haute (il y en a au moins 2 basses, pour l'autre pont). On passe par la classe affaires, gigantesque (configuration totale à 519 sièges ce jour-là) et j'arrive au rang 78 (dernier tiers de ce pont). Classe économique mais larges sièges (huit de front) et belle lumière avec des hublots un tout petit peu plus grands (mais pas plus de sensation d'espace) que dans un 340 ou un 747. En fait, c'est le pont inférieur, le plus vaste, qui procure la plus grande impression : géant et « aéré » avec une hauteur telle qu'on n'imagine pas qu'il y a plus de 200 personnes au-dessus du plafond, lui-même plus haut que celui des cabines des monocouloirs (A318 à 321) ! Entre les 2 ponts, un minuscule escalier en colimaçon à l'arrière, pour la classe Eco. C'est à l'avant (mais en arrière de la « première ») que l'escalier est plus chic : ce n'est pas celui du Titanic mais on peut l'emprunter à 2 de front, juste pour se dégourdir les jambes... Petit rappel : l'appareil a 6 sorties au pont supérieur et 10 au pont inférieur !

A bord

Outre la lumière, déjà citée, c'est le silence qui frappe. La clim est douce et ce n'est que quand elle s'arrête (avant le démarrage du 1er moteur) que l'on entend un léger

grondement sourd. Puis, plus rien jusqu'à la mise de gaz pour rouler. Le ralenti – qui suffit à faire avancer l'avion – est inaudible. Au total, confort au roulage exceptionnel. La mise en puissance au décollage est nettement entendue mais discrète, la poussée est très franche (130 t de kérosène embarqué, pour 250 au maximum) et le bruit des moteurs disparaît progressivement derrière les bruits aérodynamiques. En vol, le faible niveau de bruit est également remarqué : « dans les 70 dB » d'après un technicien Lufthansa. C'est environ 8 fois moins d'énergie sonore dans nos oreilles que dans un 737 ! On n'en apprécie que davantage l'équipement des sièges « Eco » de cette cabine. Un écran multifonction apporte musique, vidéos, informations (villes, aéroports...) et les vues des caméras embarquées (sous le ventre, au sommet de l'empennage, etc...). Le concept de caméras permettant aux passagers de voir l'avion de l'extérieur, en temps réel, dans son environnement, est très rassurant, surtout quand ils sont ballottés au milieu de la cabine à l'arrière, par exemple. De plus, au sol, au début et en fin de vol, les pilotes que nous sommes peuvent apprécier la précision du travail des PNT : tenue d'axe, sortie et rentrée des volets et du train... La finale (au-dessus du Rhin au vol retour) est inoubliable. Au sol, j'ai même pu observer le « flirt » des roues latérales avec la limite du béton dans un virage à Dulles. C'est qu'il est large, le bougre d'avion !

Technologie

Après 6 ou 7 heures dans cette cabine, on sent beaucoup plus en forme que dans un avion plus ancien. Le bas niveau sonore y est pour beaucoup. Mais les ingénieurs m'ont expliqué aussi la climatisation et la pressurisation de la machine. L'air est prélevé dans

les secteurs intermédiaire et haute pression des moteurs puis refroidi et – c'est l'astuce – mélangé avec de l'air recyclé, filtré, traité de la cabine. Le traitement serait suffisamment efficace pour détruire tous les germes aéroportés et garder l'humidité que les occupants ont générée. Ainsi, on a le nez et les yeux moins secs. Grâce à l'informatique, l'air peut être distribué en cabine avec des « températures-cibles » précises dans une douzaine de zones équipées de capteurs adéquats. Les tableaux de commande sont disponibles au poste et en cabine. Quand l'avion est au FL 400, l'altitude-cabine est ramenée à 6500 ft (au lieu de 8000 dans les avions plus anciens). Tout cela rend le voyage très confortable.

Aspects « pilote »

Juste quelques notes. Alignement en 07L à FRA face à un vent assez fort. Décollage impeccable, parfaitement sur l'axe, le tout vérifié en temps réel par tous les passagers grâce aux écrans individuels. Virage à gauche, montée initiale au-dessus d'une petite couche clairsemée de cumulus de beau temps et prise de cap sur Amsterdam... Effet absolument superbe.

A l'arrivée, passage à l'est de Manhattan, bien vu en vidéo, puis descente sur Washington avec défilement en douceur sous les ailes de nombreuses agglomérations, piste superbement éclairée, atterrissage ferme, freinage assez « viril » avec les inverseurs de poussée. On suit le « follow-me car » et on note le passage des roues arrières droites à moins de 2 m de l'herbe lors du dernier virage avant l'aérogare. On voit tout, même de nuit ! Au vol retour : décollage en 19R, un petit somme et, au-dessus des îles britanniques, un grand moment : je suis invité au poste ! Précédé de quelques marches (ça évoque Noratlas et Transall !) il n'est pas très grand, ce cockpit, comme celui des 340, mais avec des « track-balls » pour les FMS et des écrans vidéos partout, même à côté du minimanche, pour les données des aéroports. Atterrissage à FRA. On remarque en finale que les volets paraissent plus solides et moins « fendus » que sur le 747. Touché en douceur grâce au chef-pilote Lufthansa, pas de « reverse ».

Au fond, si pour les passagers cet avion est un « paquebot » confortable, pour les pilotes c'est tout simplement... un Airbus. ●



1. F-BBEG, un Norécrin N-1203 restauré.
2. Aeronca 11AC Chief. 3. Achetez-vous un Norécrin !



LES PREMIERS AVIONS DE L'AÉROCLUB DE SAINT-CLOUD

Un Norécrin pour débiter

Le premier avion que l'aéroclub de Saint-Cloud acquiert après la guerre est un Nord-1203 de la SNCAN, autrement appelé Norécrin, immatriculé F-BBKH, n° de série 61. Il est acheté d'occasion en 1953 aux établissements Moussaud de Montrouge et sera vite revendu à un particulier en juillet 1954. En 1963, son dernier propriétaire français l'a vendu à l'étranger.

Le N-1200 Norécrin est à l'origine un biplace, développé dès 1943 par la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord, à la demande du Ministère de l'Air dans le but d'encourager le tourisme aérien. Il est dérivé directement du N-1101 Noralpha, un avion de liaison et d'entraînement. Il se différencie fortement des productions d'avions de tourisme de l'époque. Cellule métallique, ailes basses, c'est un avion moderne, biplace côte-à-côte. D'une envergure de 10,2 m, long de 7,33 m et haut de 2,76 m, il est doté d'un train tricycle rentrant (à la manivelle, à l'époque). Le frein était au pied mais uniquement sur les pédales de gauche.

Sur la même base, la SNCAN a développé le 1203 qui sera doté d'un moteur SNECMA-Régnier 4L00 de 135 ch permettant l'emport de 3 passagers, puis le 4L02 de 170 ch pour 4 passagers. Le N-1204 sera équipé d'un moteur Lycoming ou Continental. Des

versions militaires de l'avion ont également été réalisées.

Avec son moteur de 135 ch, il croise à 220 km/h à 2050 tr/mn pour une VNE de 260 km/h, décolle à 100km/h et se pose à 80km/h. L'autonomie est de 900 km. Des performances que peuvent envier nos avions actuels. Le Norécrin fut construit à 470 exemplaires.

L'Aeronca Chief

Le F-BFXS Aeronca 11-AC Chief arrive à l'aéroclub de St. Cloud en février 1956, il a été acheté à l'association Union Aérienne Sambre et Helpe son premier propriétaire. Il sera conservé deux ans avant d'être revendu à l'Aéronautique Havraise. Il a terminé sa vie à Lille - Marcq en Baroeul ou il fut réformé en 1978.

Aeronca Aircraft est une société américaine, de Cincinnati, créée en 1928, qui se spécia-

lise dans la production d'avions légers. Son premier modèle est la célèbre « baignoire volante », l'Aeronca C2. Puis pendant la guerre, elle se spécialise dans la production d'avion de liaison et d'entraînement. Le 11-AC Chief est dessiné en 1945. C'est un biplace côte-à-côte à ailes hautes et train classique. Comme le Piper J7, il est construit autour d'une structure en tubes métalliques. La forme extérieure du fuselage est donnée par des longerons et panneaux de bois entoilés. Les longerons des ailes sont en bois et les nervures en aluminium. Il est motorisé par un Continental de 65 ch.

Il a une capacité d'emport de 238 kg, une vitesse de croisière de 152 km/h, une vitesse ascensionnelle de 2,4 m/s et une autonomie de 530 km. Dotés de flotteurs, les Aeronca 11 sont aussi certifiés hydravions. Après avoir livré 2300 exemplaires du "Chief", la société Aeronca cesse toute production en 1951. ●

QUIZZ l'aéroclub a 75 ans

Question n°27 : Si le Norécrin était dérivé du Noralpha, à partir de quel avion la conçut-elle ce dernier ?

Question n°28 : Bien que la société Aeronca eut cessé son activité en 1951, la fabrication du "Chief" perdura jusqu'en 1968 sous d'autres cieux et un autre nom. Quels étaient-ils ?

Réponses au Quizz n°13

Question n°25 : A St-Yan, la formation des pilotes instructeurs se faisait dans les années 50 sur Stampe SV4C. Le premier vol débutait par un vol sur le dos pour apprendre aux futurs formateurs à bien boucler leur ceinture.

Question n°26 : L'escadrille Normandie-Niemen fut stationnée à Toussus-le-Noble après la guerre, jusqu'en 1947, avant d'être transférée au Maroc.





Le repas de l'assemblée générale



Eric Armengaud



Boris Guénod



Conférence

LA VIE DU CLUB

Assemblée Générale des Membres de l'ACTN le 6 février

Notre Assemblée Générale annuelle s'est tenue à Toussus le 6 février, comme traditionnellement dans l'atelier d'entretien du hangar spécialement drapé de ses nouvelles tentures multicolores. La salle était pleine : nous étions 46 participants représentant 60 membres. Malgré le froid, l'ambiance était chaude et détendue. La réunion fut des plus classiques. Le président, prenant en référence les objectifs présentés à la précédente AG, dressa le bilan de l'année écoulée :

un nombre d'adhérents (87) constant mais un renouvellement important avec 17 nouveaux membres;

une école en pleine croissance : 12 élèves; **avec 1143 h**, un nombre d'heures de vol qui s'est accru de 12%;

une exécution budgétaire en équilibre.

Tout ceci malgré de nombreux problèmes qui ont entravé la bonne marche de l'aéroclub tout au long de 2009 dont, notamment, les indisponibilités importantes du KT et du JM. Pour l'année 2009 notre pilote de long cours fut B. Gialis avec 62h30, record à battre !

Les responsables des différentes activités ont fait le bilan de leur action. Bien sûr, on a noté une forte activité de l'Unité d'Entretien et nos mécanos ont été chaleureusement applaudis plusieurs fois par l'assemblée. Les voyages préparés par l'équipe d'animation ont fait le plein et le programme 2010 a été présenté. La communication s'est renforcée : journal interne régulier, site web en construction, plaquettes et affiches. L'école de pilotage,

l'entretien des bâtiments et le renouvellement de la flotte ont également été abordés.

Le trésorier fit état de l'important travail mis en œuvre pour améliorer notre comptabilité qui, cette année, fut contrôlée par un cabinet comptable. Le bilan de l'année 2009 fait apparaître un excédent de 845€. Le quitus au trésorier fut voté à l'unanimité. L'assemblée générale a par la suite voté le budget prévisionnel 2010 qui lui fut présenté, en continuité avec celui de 2009.

Puis ce fut le tour de l'élection des nouveaux membres du conseil. Une place importante étant faite aux nouveaux membres de l'association, ont été élus ou réélus à l'unanimité :

- François Baudlot
- Manuel Ferreira
- Patrick Grue
- Philippe Guelf
- Tobie Mailler
- Christophe Rouesne
- Olivier Zucchet

Un apéritif préparé par Brigitte, notre barmaid, a permis de poursuivre les discussions et, pour ceux qui le souhaitaient, un bon dîner à l'Auberge au Bord du Lac (mais surtout devant la cheminée) de St Rémy-le-Chevreuse a conclu cette journée.

Première réunion du nouveau Conseil d'Administration

L'assemblée générale est suivie rapidement d'une réunion du conseil d'administration afin d'élire le bureau, organe exécutif de notre association. Celui-ci est composé des membres suivants :

Président : Patrick Raymond

Vice président – Chef Pilote : Frédéric Turpin

Vice-président – Trésorier :

Joseph Moruno

Secrétaire général : Michel Quesnel

Secrétaire technique : Patrick Bordier

En outre, sont en charge des fonctions suivantes

Secrétaire général adjoint :

Olivier Zucchet

Secrétaires techniques adjoints :

François Baudlot et Guillaume Lorans

Equipe Animation : Brigitte Duflo-moreau, Norbert Andrieu, Jean-Pierre Dobrow

Responsable Communication : Sarah Gialis

Equipe Entretien Bâtiment : Eric Moret, Manuel Ferreira, Bruno Gialis (Informatique)

La réunion s'est poursuivie par l'examen de la feuille de route du bureau pour 2010.

A vos agendas

16 mars 2008 : Conférence au coin du feu " La panne en campagne ", 20h30 à l'aéroclub. Venez nombreux !

10-11 avril 2008 : L'échappée de Printemps "Angoulême – le musée de la BD". Les élèves sont aussi conviés. Inscriptions à l'aéroclub ou à bduflomoreau@yahoo.fr

Têtes brûlées

Un nouveau pilote professionnel au club Guillaume Lorans a passé avec succès son CPL-IR après 3 mois d'entraînement intensif, sous le fog Anglais, à Bournemouth.

Nouvelles têtes brûlées

Bienvenue aux nouveaux membres de janvier ;

Eric Armengaud - 29 ans chercheur au CEA élève pilote, instructeur Alain Chaumeaux Boris Guénod - 37 ans chercheur au CEA, PPL ●