

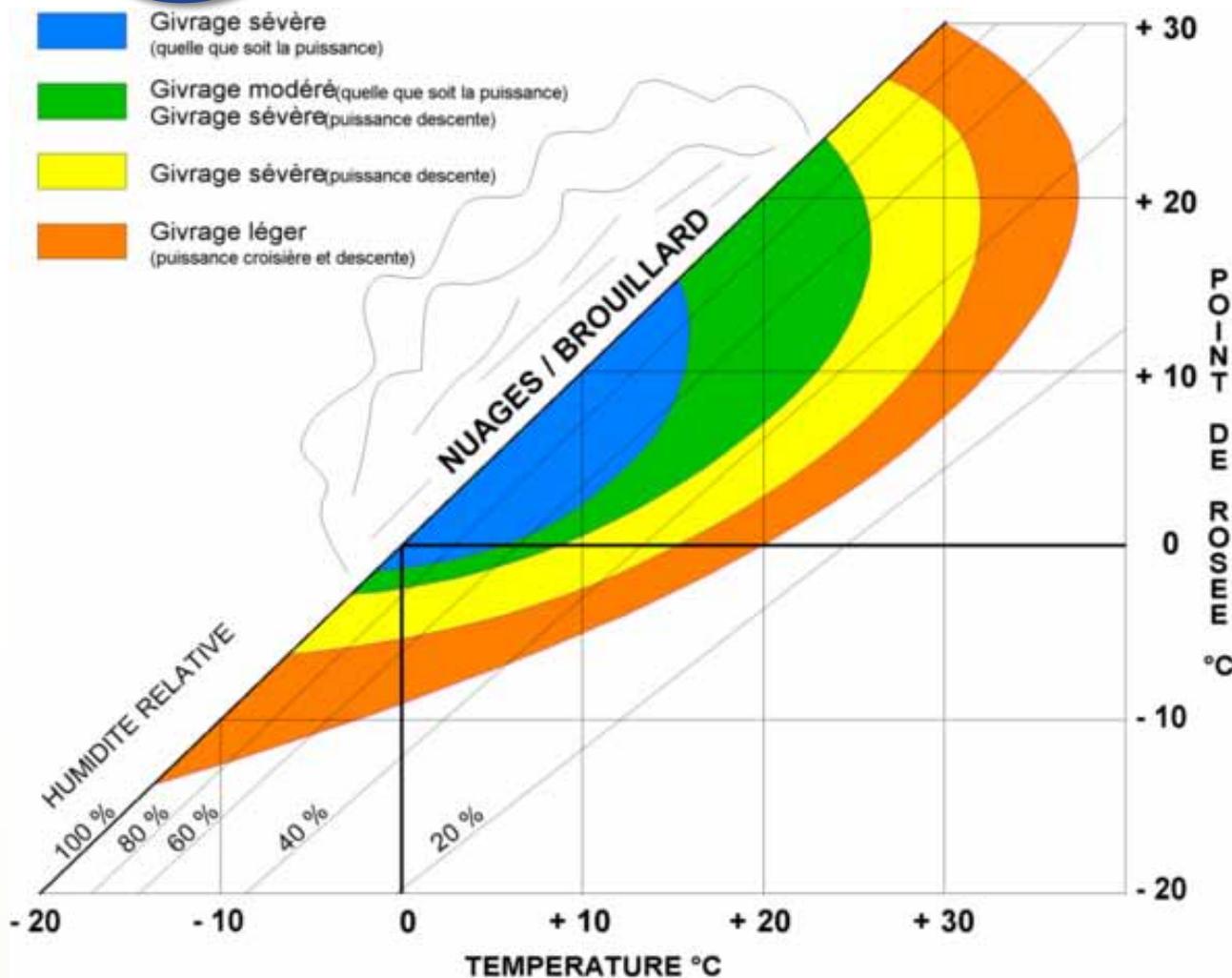


LE PAPY
BOEING TONE
AVRIL 2010 - N°16
BULLETIN MENSUEL
Air'Europ Club
Toussus le Noble



Un week-end à **Angoulême**

Et aussi :
INFO GIVRAGE
L'HISTOIRE DU CLUB
LA VIE DU CLUB ...



HISTOIRES DE GIVRE AU PRINTEMPS

LE GIVRAGE DU CARBURATEUR, ÇA PEUT ARRIVER À TOUT INSTANT, IL FAUT COMPRENDRE LA SITUATION RAPIDEMENT ET RÉAGIR TRÈS VITE CORRECTEMENT. CI-DESSOUS, NORBERT ET THÉA VOUS FONT PART DES EXPÉRIENCES QU'ILS ONT VÉCUES.

Boire ou piloter, il faut choisir... On a choisi les 2, mais pas en même temps... Par N. Andrieux

Ce mardi 23 mars, Théa et moi décidons d'aller à Reims acheter quelques bouteilles de Champagne... Rien de plus naturel, il faut

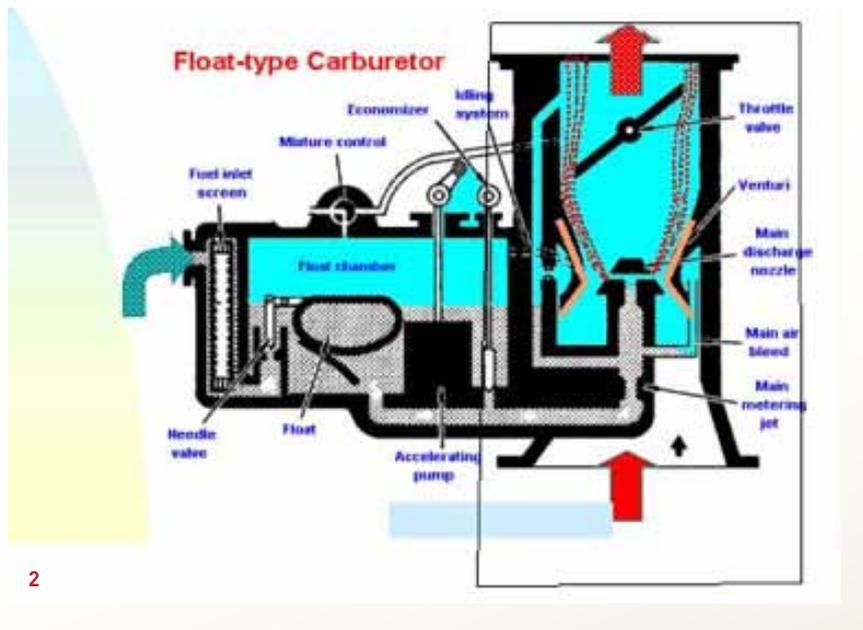
Le mot du président Attention nuisances !

Les beaux week-ends sont de retour et nos envies de voler avec. Cela n'est cependant pas sans impact sur la combativité de nos riverains et tout particulièrement certains habitants de Chateaufort que le circuit de piste unique semble indisposer. Ainsi, les courriers à la préfecture ont connu une forte progression la semaine dernière : on y demande l'interdiction de Toussus aux avions non basés, l'arrêt des tours de piste, la verba-

lisation immédiate de contrevenants qui ne sont pas sur la ligne du circuit de piste, l'interdiction des avions non munis de silencieux, voire l'arrêt de l'activité aérienne de Toussus.

Bien sûr, il y a beaucoup de mauvaise foi dans tous ces propos, mais cela ne doit pas nous dégager de notre responsabilité de pilote et de la nécessité de prendre soin des oreilles des riverains. Aussi : **ne survolez pas** les habitations

des villages de Toussus, Villiers-le-Bâcle et de Magny en tour de piste ou au départ de Toussus; **même si cela peut être autorisé par la tour**, les sorties par Sierra en survolant à plein gaz Villiers sont à prohiber; **respectez les circuits** à l'arrivée et au départ; **à l'arrivée en 07**, ne vous pressez pas sur Cressely, le moteur à 2000 tr/mn produira moins de nuisance. Si besoin, n'hésitez pas à vous entraîner avec un instructeur. Bons vols à tous. **PR**



Au fait, c'est quoi le « givrage carbu »...

Pour faire simple, prenons un schéma de carburateur (pilotlist) (2.)

Le givrage se produit dans le rétrécissement du Venturi qui, en accélérant le flux d'air, provoque la dépression qui pompera l'essence, ainsi qu'au niveau du papillon qui réduit le débit d'air (manette des gaz). Le phénomène est simple : si l'air est chargé en humidité, la vapeur d'eau se condensera en fines gouttelettes quand la pression chutera. La dépression provoque la chute de température de l'air, la vapeur d'eau qui se condense peut alors geler. Si l'air est saturé en humidité, le point de rosée est proche de la température de l'atmosphère et la pression de congélation est proche de la pression ambiante.

Le diagramme classique (1.) donne le risque de givrage en fonction de la température ambiante et du point de rosée. Les températures les plus froides ne sont pas les plus risquées pour l'apparition d'un givrage du carburateur, mais jusqu'à -40°C on peut voir apparaître le phénomène. Les saisons de printemps et d'été ne font pas disparaître le phénomène, bien au contraire.

Donc, conseil 1 : dès que le point de rosée est proche de la température ambiante, utiliser la « réchauffé carbu ».

Tirer la manette de la RC* conduit à admettre dans le carburateur de l'air réchauffé par l'échappement. Cet air chaud va faire fondre le givre, à condition que l'espace ne soit pas obstrué par la glace, aussi :

Conseil 2 : n'attendez pas que le moteur s'étouffe pour mettre la RC. Dès que le moteur ratatouille, un seul réflexe : tirer sur la manette jaune. Attendre que se manifeste une baisse de régime, c'est déjà trop tard. Le réchauffage du carburateur doit être utilisé à titre préventif et non curatif !

Attention, le moteur peut continuer à ratatouiller pendant quelques temps : la fusion de la glace n'est pas instantanée et le moteur avale un peu d'eau.

Conseil 3 : laisser la RC suffisamment longtemps afin que la glace disparaisse entièrement, on peut augmenter le régime moteur puis appauvrir légèrement le mélange pour accélérer le phénomène.

Enfin conseil 4 : ne pas utiliser la RC au sol. L'air utilisé n'étant pas filtré, il y a des risques d'endommagement du moteur. ●

bien s'abreuver !

Le temps est un peu frais, sans plus, la météo est clémente, la « nav » s'annonce tranquille. De Toussus à RBT, puis la Ferté-Alais à 1500 ft et, dès que possible, nous décidons de monter à 3500 ft pour ensuite passer au niveau 55. Les nuages sont morcelés et pas inquiétants. Par souci de sécurité, nous tirons la « réchauffé carbu* » avec l'idée de la repousser dans les secondes suivantes, mais nous avons la surprise d'entendre le moteur ratatouiller... Ca se calme, nous repoussons la « réchauffé » pour la tirer à nouveau quelques instants plus tard et, rebelote, ça ratatouille encore... Lors d'une montée depuis 1500 ft et à pleine puissance, le givrage ne nous est pas familier. Nous sommes donc perplexes mais, après un autre essai, nous décidons de laisser la « réchauffé carbu » tirée, et notre ascension vers le niveau 55 s'effectue à 2200tr/min.

Le niveau atteint, nous repoussons la « réchauffé » pour la retirer pour un nouvel essai et là, seule une faible et régulière baisse de régime nous fait comprendre que nous sommes sortis de la zone de givrage.

Nous restons vigilants sur le givrage jusqu'à l'arrivée après laquelle nous avons déjeuné en terrasse et accompli notre mission. Les 2 caisses de Champagne - du millésimé - ont pu être rapatriées sous l'œil exercé et bienveillant des douaniers.

Nous avons été très surpris par ce phénomène de givrage car, à pleine puissance et en montée depuis 1500 ft, nous ne nous

attendions absolument pas à ce phénomène. Si le réflexe de la « réchauffé » est acquis lors de la réduction, la vigilance s'impose également à pleine puissance.

Et même le KT... Par T. Siémons

Reportons-nous il y a plus d'un an, avant que le KT ne réclame une aile toute neuve, lors d'un retour de Belle-Ile un jour d'hiver, avec lui, le KT.

Les débuts sont pénibles au-dessus du golfe du Morbihan (des paquets de nuages bas, le contrôle me perd au radar, le confort de vol est réduit). Après le premier quart du voyage, tout va mieux : le ciel se dégage et je remets « de l'eau sous la quille ».

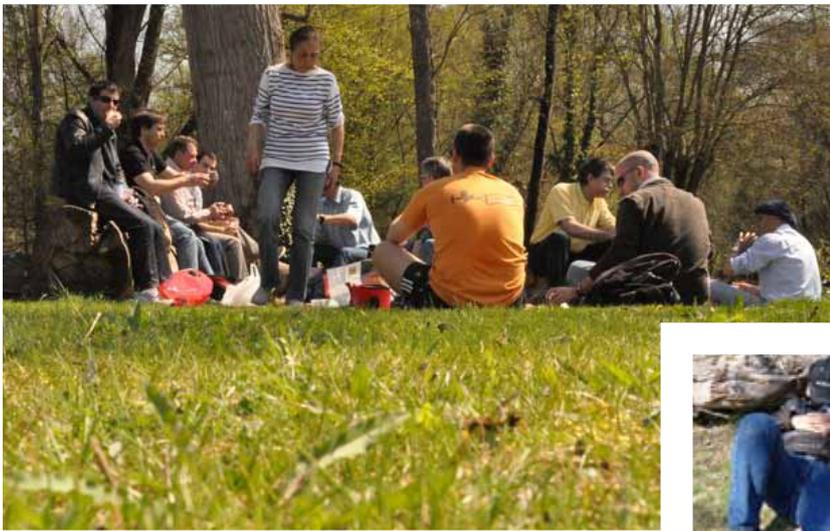
Pourtant, une perte de puissance se fait sentir en « long travers » Chartres, associée à une vibration inhabituelle du moteur. Je décide de tirer la « réchauffé », vraiment à tout hasard ! L'humidité du Golfe est bien loin.

A peine est-elle tirée : cataclysme de bruits et de secousses. D'abord émue, je repousse la manette, quelques secondes de réflexion, c'est bien de l'eau qui a dû arriver dans le mélange.

« J'y retourne » : je remets la « réchauffé », ça va mieux ; le mieux perdue ensuite manette poussée, tout rentre dans l'ordre. C'était bien un début de givrage, la « réchauffé » m'a évité le pire. Je précise que je ne volais pas moteur réduit... mais les conditions devaient être spécialement givrantes, même en l'absence de nuages.

Un week-end à Angoulême

NOTRE 1^{ÈRE} ENVOLÉE DE PRINTEMPS NOUS A CONDUITS À ANGOULÊME, VILLE DE LA BD ET DE L'IMAGE. Par Brigitte Duflo



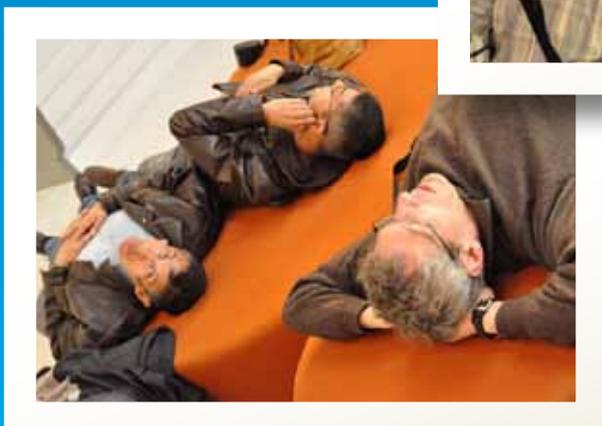
◀ 1. Les giboulées de la semaine s'étaient bien calmées et c'est sous le soleil que la 20aine de participants est arrivée sans encombre sur le terrain. Un ami de la région, Dominique, nous y attendait.

Promptement descendus en ville, nous avons organisé le pique-nique sur les rives de la Charente, près du nouveau musée de la BD, installé dans des anciens chais restaurés.

2. Pinot rosé de qualité venant du lycée agricole où Dominique enseigne (commande groupée possible au meilleur prix auprès de la barmaid) et petit rouge eurent vite fait de nous détendre... pendant que Sarah jouait à la sirène de l'Angoumois (Pierre s'y est essayé plus tard avec un rendu différent), les autres se laissaient gagner par le sommeil en attendant l'ouverture du musée. ▶



3. L'intérêt pour l'histoire de la BD bien mise en scène les a un peu réveillés. Tandis que certains passaient de canapé en canapé, d'autres répétaient des danses de salon (?). Nous y avons retrouvé les personnages qui avaient animé notre dîner du 5 Décembre et regretté de ne pas être venu en costume. ▶



4. Remontée essoufflée par la vieille ville bâtie sur un piton rocheux dominant la Charente jusqu'à l'hôtel tout en repérant certains murs peints et visitant les lieux prestigieux comme la cathédrale romane avant de rejoindre notre restaurant du soir. ▶





◀5. Est-ce l'explosion printanière, le monde imaginaire de la BD, le nocturne du duo de musique de chambre 101 pour voix et instrument à vent, l'alliance du Pinot aux mojitos qui a déclenché le charivari du lendemain ?

Sarah trompait Bruno avec Jolly Jumper, Jo tentait des travaux d'approche avec la Femme des Remparts. Alors que Karim touchait au but, je trainais mon chien le long des trottoirs. Le « Rock Bar » où nous faisons halte diffusait la grand'messe chantée [et nous n'étions pas encore à la Mort Subite !].



6. Karim préférait léviter que piloter le JM et, à la brocante, on a du me retenir d'acheter un porte-manteau sous prétexte qu'il ne rentrerait pas dans le Q0. Il fallut beaucoup de persuasion pour nous ramener à la raison et au terrain.... ▼



▲ 7. Retour, nez dans le vent... lent... lent... quand soudain, ma copi en pleine fission nucléaire après le passage de la centrale décida de réaliser son stupide pari : se photographeur en bikini en vol!

Qui a vu Mr Bean essayer de se changer avec décence à côté de son voisin [finalement aveugle] comprendra que j'aie dit NON !

J'avais bien raison car, même au sol, faire sauter la petite robe noire, baisser le legging, ajuster le petit haut, montrer le petit bas sans toucher le manche tout en me demandant de l'aide c'était déjà pas facile... comment aurais-je expliqué ça aux gendarmes et BEA si tant est que j'aie encore été en état de le faire après l'accident (je ne suis pas suicidaire comme le Général G. Resnier de Goué, pionnier de l'aviation et enfant d'Angoulême)!



◀8. Je ne sais pas ce qu'en ont pensé nos jeunes « élèves », Laurent et François, nouveaux au club, emmenés par Jérôme, mais nous ne fûmes pas un exemple !



1. F- BLNU - un D112 du Canton de Sceau
2. F-BHNV deux SAN - D-117 de l'aéroclub de St Cloud
3. F-BJNN DR 1050 du Canton de sceau

LES AVIONS DES ANNÉES 50

HISTOIRE DU CLUB DANS LES ANNÉES 50

La saga des Jodel

Dans le dernier numéro, nous avons abordé la naissance de cet avion populaire qui fit les beaux jours de l'aviation de loisir dans les années 50 et 60. Bien sûr, au-delà du D9, la gamme Jodel s'étoffe rapidement sous l'impulsion - dans un premier temps - du Service de l'aviation légère et sportive qui voit dans cet avion simple, très sain et surtout peu onéreux un moyen de développer l'aviation populaire.

Le «Bébé Jodel» à Toussus

Ce sera sous l'impulsion de S. Badez qui voit dans l'avion les qualités qui font défaut aux SIPA 90 et NC-850, vainqueurs du concours lancé en 1947 par le SLAS pour doter les aéroclubs d'avions de formation et d'entraînement. En conséquence, ils sont commandés en grand nombre par le ministère. Un véritable engouement pour ce petit avion prend corps. Cela se traduit par une grande tournée du «bébé Jodel» dans l'Hexagone.

La première prise en main d'un Jodel à Toussus par un membre de l'Aéroclub du Canton de Sceaux n'est pourtant pas concluante. Le 25 juillet 1948, suite à une démonstration éblouissante de M. Joly, puis une première prise en main par le Commandant Maillot, Ingénieur Principal de l'Aéronautique, Serge Badez s'essaie au maniement de ce nouvel avion. Décollage sur 100 m, l'avion monte comme un chasseur, puis une série de virage serrés et de chandelles et, au moment de se poser, notre pilote s'essaie à des glissades un peu trop prononcées, l'avion perd rapidement de la vitesse à proximité du sol et s'écrase à plat enfançant le train et la partie

avant du fuselage. Serge Badez s'en tire indemne. Quoiqu'il en soit, les qualités de l'appareil ne sont pas remises en cause, bien au contraire : à basse vitesse, l'avion tombe à plat sans s'engager ni d'un côté ni de l'autre, il n'entre pas en autorotation.

Le développement industriel et commercial

Après des essais réalisés à Brétigny, le Jodel est développé, à la demande du ministère, vers un modèle biplace doté d'un moteur Salmson 90D (9 cylindres en étoile) de 50 ch puis vers le D111 avec un moteur Minié de 75 ch, ces deux avions volant respectivement en avril et mai 1950. L'état commande 11 D-111 pour le plus grand bien des finances de la société Jodel. Et c'est avec Wassmer que commence en 1951 la production en série de ce premier biplace alors motorisé par un Continental A65 de 65 ch : le célèbre D112. Jusqu'au milieu des années 70, on compte six D-112 dans les ancêtres de notre aéroclub dont deux construits sur plan par des amateurs. Puis ce sera le D120 «Paris-Nice» doté du Continental C-90 de 90 ch.

Le D-112 est une machine facile à piloter. Il décolle en 150 m à 80 km/h et croise à 150 km/h et, bien qu'affecté d'un effet de sol important, il se pose assez facilement à 100 km/h. Ses principales caractéristiques sont les suivantes : envergure : 8,2 m, longueur : 6,2 m, surface alaire 12,75 m², masse à vide 325 kg, masse maximum 530 kg. Avec 60 l de contenance, son réservoir lui autorise une autonomie de 3h. Il est généralement doté d'une hélice Evra de 72». Les freins sont commandés par les talons et peu progressifs :

il ne faut pas trop en user. L'appareil n'a pas de démarreur électrique. Avec le démarrage à la main, il est courant de voir des pilotes, qui ont oublié de mettre les cales, courir derrière leur avion.

A partir de 1952, un deuxième personnage intervient : Lucien Quérey, fondateur de la SAN (Société Aéronautique Normande) de Bernay. Il construit dans un premier temps des D-112 dotés d'un système électrique complet, d'un démarreur et d'une VHF. Puis, en 1955, des D-117 avec un moteur Continental C-90, une extension plus confortable du D-112 destinée au voyage, avec des réservoirs plus importants lui conférant une autonomie de 5h, une casserole d'hélice, des carénages, un phare et un premier système de radionavigation. La SAN construira 350 Jodel D112 et 117. La SAN abandonna la construction du D117 à la société Alpavia pour se consacrer à la construction du «Mousquetaire» D140, un quatre-places motorisé par un 180 ch Lycoming O-360.

7000 avions jodel

Des versions de Jodel, il en existe autant que des moteurs d'avion, de 65 à 180 ch. Construits par des amateurs ou par des sociétés de construction aéronautique, il y en eut 7000 exemplaires qui s'envolèrent sous tous les cieux. Le Jodel est l'avion le plus typique de la politique d'aviation populaire française. En mettant à la disposition des pilotes et des aéroclubs un aéronef sain, fiable, robuste et peu onéreux, MM. Joly et Delemontez ont fait de notre pays le premier pays d'aviation de tourisme en Europe. ●

		COMPTE RENDU MECANIQUE <input checked="" type="checkbox"/> initial <input type="checkbox"/> final <input type="checkbox"/> complément au compte-rendu Réf.	Référence interne : CRM/2010-XX
<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; font-weight: bold; color: red;">SPECIMEN</div>			
I. INFORMATIONS RELATIVES A LA PERSONNE RAPPORTANT L'EVENEMENT : Nom et coordonnées : DUPONT JEAN - 18 rue vert ysoire PARIS Références agrément (si applicable) :			
II. INFORMATIONS RELATIVES AU MATERIEL CONCERNE Type d'aéronef : <input type="checkbox"/> DR 400 <input checked="" type="checkbox"/> R 3000 Immatriculation : F-GGJM			
Nom et coordonnées Propriétaire/Exploitant : Air Europ Club bat 221 Aérodrome de Toussus le Noble 78117 CHATEAUFORT		Références CTA si exploitant :	
Nom et coordonnées Gestionnaire de la navigabilité : UEA Air Europ Club bat 221 Aérodrome de Toussus le Noble 78117 CHATEAUFORT		Références agrément :	
III. INFORMATIONS GENERALES RELATIVES A L'EVENEMENT : Date de l'évènement : 2 juin 2010 Lieu de l'évènement : LFPN Circonstances du constat de l'évènement :			
<input type="checkbox"/> Avion parké hangar <input type="checkbox"/> Avion parké extérieur <input type="checkbox"/> Visite pré vol			
<input checked="" type="checkbox"/> Check list avant décollage <input type="checkbox"/> Roulage <input type="checkbox"/> Essais moteur			
<input type="checkbox"/> Décollage - Montée <input type="checkbox"/> Vol - croisière <input type="checkbox"/> Descente - Atterrissage <input type="checkbox"/> Autre :			
IV. DESCRIPTION Feux de nav gauche HS			
Rédacteur : DUPONT JEAN Louis		Date : 2 juin 2010	Signature : JLB
Numéro de tél : 01 39 56 20 02		Adresse e-mail : dupont.jl@internet.fr	
V. ANALYSE TECHNIQUE			
Réservé UEA			



A VOS AGENDAS

Journée nettoyage

Le 8 mai. Au menu : Nettoyage du hangar, nettoyage du Club house, travaux de peinture, électricité, câblage... Venez avec vos boites et outils dès 10 h.

Conférence au coin du feu

Le mardi 11 mai. «Le circuit de piste» par Alain Chaumeaux, à 20h30 à l'aéroclub

Journée portes ouvertes

Le samedi 22 mai. Amenez votre famille, vos amis pour leur faire découvrir l'aviation

- Baptêmes de l'air, vols d'initiation
- Initiation au « Pinch hitting »

Le Rallye ACTN

Le 29 et 30 mai. Inscrivez-vous auprès de Karim : kkokar@gmail.com **Préparation le 25 mai 2010** à 20h30 à l'aéroclub.

Le jour le plus long

Le samedi juin. Une journée pleine de convivialité, pique-nique, barbecue et, bien sûr, le maximum d'heures de vol sur le maximum d'avions avec le plus grand nombre de pilotes. Venez avec votre famille, vos amis...

Rallye CEA à Uzès Le 26 et 27 juin.

«Flying Legends» à DUXFORD

Le 10 et 11 juillet. A voir une fois dans sa vie de pilote : le plus grand show européen d'avions de la seconde guerre mondiale, en Angleterre. Inscriptions auprès de Patrick Raymond : patrick-m.raymond@wanadoo.fr

«JE N'AI RIEN À VOUS DIRE... DE SÉRIEUX» PAR B.DUFLO

Ne résistez pas : allez voir Georges (non, pas Bielek mais Monsieur « what else ? ») et Vera dont l'histoire se tisse « In the Air » et au sol. Cette comédie douce-amère vous fera passer un bon moment quand la moto vous leste sur le tarmac !

Et les « café/croissant » du mois de Mai : le 1er à Orléans St Denis, le 2 à Bourges, le 9 à Nevers, le 13 à Briare, le 23 à Cosne s/Loire, le 24 à Chartres et le 30 à Montargis !

Sans oublier les « aérodéj » le 16 Mai à Reims-Prunay...



LA VIE DU CLUB

Le KT est de retour

Il est resté un long moment immobilisé sous sa bâche bleue dans le fond du hangar. On se demandait bien si, un jour, il allait être délivré de ses scellés et doté d'ailes rinnovées. Fin janvier, la bonne nouvelle est arrivée : le procureur libérait notre « 180 ch ». Aussitôt, la société Loire Aviation s'est mise en route pour démonter l'avion et le transporter à Cosne-sur-Loire par la route. En une matinée, avec la présence de la gendarmerie de Toussus, de la DGAC et du BEA, les ouvriers

démontèrent ailes, trains et fuselage pour installer le tout sur une remorque.

Dans les ateliers de M. Lesquin, les ailes ont ensuite été retendues de Dacron. Ses collaborateurs en profitèrent pour faire quelques réparations modestes à la voilure. Puis, peinture blanche et rouge, l'immatriculation de l'avion sous l'aile a été peinte également en rouge, et séchage. L'avion est remonté en une journée et testé au roulage. Fin mars, Michel reçoit l'appel tant attendu : l'avion nous attend.

Rendez-vous est pris pour le lundi de Pâques : Patrick, Michel, Jérôme et Alain embarquent dans le Wassmer. Michel remonte

l'avionique qui avait été gardée au chaud. Jérôme se charge du vol d'essai ; normal : il n'avait pas eu le loisir de terminer le précédent. L'avion est bon pour le service, il rentre au bercail.

Depuis début avril, le KT a déjà 30 heures de vol à son actif, dont une douzaine pour relâcher les pilotes. Ses performances sont toujours là.

Depuis le 1er avril, la flotte est au complet ce mois-ci et nos six avions opérationnels, hormis les visites calendaires. Prenez-en soin !

Les bonnes pratiques se perdent

Si vous observez un problème sur un avion : une ampoule HS, un problème mécanique ou de comportement de l'avion, etc..., le bon réflexe consiste à le signaler à notre unité d'entretien. Mais, ceci, pas n'importe comment !

Les actions à faire sont les suivantes :

- remplir un CRM au retour de votre vol, ceux-ci sont dans un classeur jaune;
- classer le CRM derrière l'onglet correspondant à l'avion;
- porter mention du n° du CRM dans le carnet de route de l'avion à la place de la mention AO dans la colonne « observation » ;
- porter mention du n° du CRM sur le tableau des opérations.

Toutes les autres pratiques sont à proscrire, phrase sibylline au tableau souvent incompréhensible car à moitié effacée, petit mot dans la boîte à lettre, coup de fil à un membre du bureau, etc...

Avant de voler, vérifiez les CRM de l'avion que vous souhaitez prendre Si un incident est signalé et si l'équipe de l'UEA n'a pas répondu (ou a confirmé le problème sans avoir pu le résoudre), il est de votre responsabilité de ne pas voler avec cet avion si vous estimez que la sécurité est en jeu. ●



Nieuport 11 BB

QUIZZ N°16 L'AÉROCLUB A 76 ANS

Question n° 33 : Les avions Jodel furent construits à plus de 7000 exemplaires, mais combien furent réellement fabriqués par la société Jodel ?

Question n° 34 : Le F-BLKK de l'Aéc. du Caton de Sceaux est le premier d'une série particulière de « Mousquetaire », les D-140 R « Abeille » fabriqués en 22 exemplaires. Ils se distinguent par un fuselage arrière resserré et une verrière panoramique. Ce qui lui donne une allure de Robin. Pour quel besoin M. Delemontez a-t-il développé cette version du « Mous » ?

Réponses au Quizz n° 15

Question n° 31 : Le premier « Bébé Jodel » était orange, résultat d'un mélange

politique de peintures rouge et jaune provenant des surplus des armées russes et américaines de la seconde guerre. Rapidement, il sera repeint en gris avec un liseré rouge. **Question n° 32** : Cet avion a été appelé « Bébé » par M. Joly et Delemontez en souvenir des Nieuport 11 sur lesquels ils avaient travaillé dans l'Armée de l'Air. Le Nieuport type 11 BB (B pour biplan et B pour chasseur, d'après la nomenclature de l'Armée de l'Air de l'époque), motorisé par un 80 ch, est un avion léger, rapide et très maniable. Il a vite été surnommé « Bébé Nieuport ». Il fit ses preuves pendant la bataille de Verdun aux mains de Nungesser, Guynemer et de nombreux as de la 1ère guerre. Il fut construit à 7200 exemplaires.