



LE PAPY
BOEINGTONE
AVRIL 2015 - N°49
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Un DC-3 à Toussus

ET AUSSI :
ESCAPADE
NORMANDE
NOUVELLES REGLES
DE L'AIR
LA VIE DU CLUB

EN AVRIL :
VOYAGES DE
PRINTEMPS
AERO-RANDOS



AIR FRANCE A TOUSSUS

SEQUENCE NOSTALGIE. Patrick Raymond

Il est rare de voir de gros avions à Toussus, mais en cette belle matinée du 11 octobre, le sourd vrombissement des deux Pratt & Withney de 14 cylindres développant 1200 cv a fait sortir des hangars tous les rampants et pilotes désœuvrés de l'aérodrome.

Le plein, svp !

Quelle surprise que de voir un énorme DC3 aux couleurs d'Air France manœuvrer tranquillement sur le parking devant la tour ! Non, la compagnie nationale n'a pas décidé de mettre en œuvre des lignes régulières « vintage » depuis Toussus avec des avions anciens. Dommage ! L'avion, basé à Orly, est simplement venu faire le plein de 100LL, carburant qui n'est plus distribué sur cet aéroport.

F-BBBE ou F-AZTE ?

Une occasion rêvée pour nombre d'entre

nous de faire une petite visite du F-BBBE et de discuter avec ses pilotes et les mécaniciens en charge de son entretien.

Le F-AZTE (sa véritable immatriculation) est en fait un avion de collection entretenu et mis en œuvre par l'association France DC3. Les couleurs Air France montrent le soutien fort de la compagnie nationale à l'association mais cet avion ne lui a jamais appartenu.

À l'origine, c'est un C47 sorti des chaînes de Douglas en 43. Basé en Angleterre, il participa au débarquement en remorquant un planeur et à la campagne de Normandie puis il vécut le débarquement de Provence. Démilitarisé, il servit en tant qu'avion de transport avant d'être cédé à la République Centrafricaine pour devenir l'avion personnel de l'empereur Bokassa et servir sur des lignes africaines. De retour en France dans les

années 80, il fut utilisé pour le fret et le parachutage. En 89, alors qu'il commençait à moisir sur le terrain de Caen, il fut racheté par l'association France DC3, dont le président n'était autre que J. Bellotti, ancien instructeur de l'aéroclub de Saint-Cloud, un des deux aéroclubs à l'origine de notre association.

Depuis les années 1990, il participe à de nombreux meetings aériens. Cette année, le F-BBBE a notamment participé aux cérémonies de commémoration du débarquement.

A la prochaine !

Les 3000 litres de carburant engloutis, après un bon repas chez Tim, l'équipage le remit en route. Décollage en 500 m, le taux de montée ne semblait pas très élevé, puis cap au sud pour une série de tours de piste d'entraînement à Montargis.

ESCAPADE NORMANDE

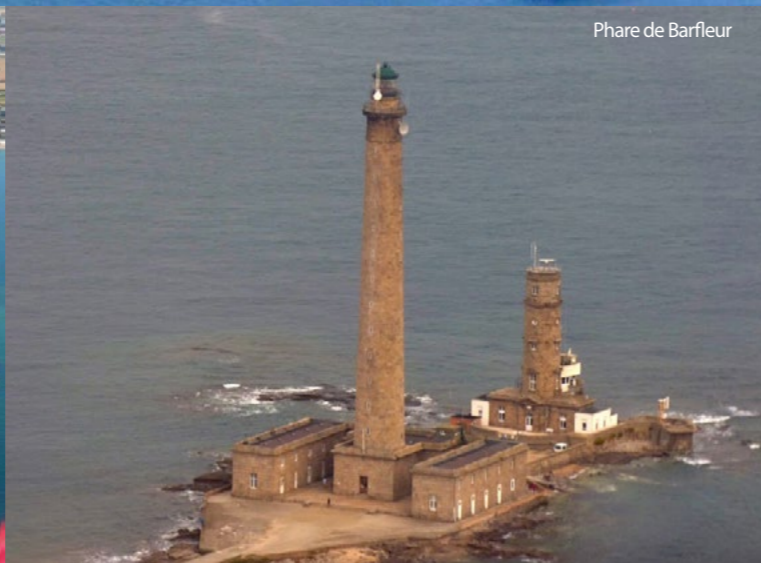
SEPTEMBRE 2014 Par Régis Hugon



Îles Chausey



Île de Tatihou



Phare de Barfleur



Karim aux commandes



Engins sous-marins



Poste de conduite du Redoutable



Section missiles

Le samedi 27, Jean-Marc Pascual, Karim Kar, Régis et Marie-Pierre Hugon, à bord du KT ont découvert Cherbourg ; puis le dimanche 28, Granville pour faire une triangulaire (3 pilotes).

Objectif Cherbourg !

L'objectif principal était toutefois Cherbourg, avec la visite de la Cité de la Mer, que nous ne pouvons que recommander vivement aux collègues du club. L'aller, le samedi en fin de matinée (pour cause MTO), a permis de survoler la côte du débarquement, et la côte Est du Cotentin, avec par exemple Saint Vaast-la-Hougue, l'île de Tatihou, le phare de la pointe de Barfleur...

L'hôtel choisi (où nous avons déjeuné pour ne pas perdre de temps) est le Mercure « Marina », en face de la Cité de la Mer, que nous avons visitée le samedi après-midi.

La Cité

La Cité, légèrement excentrée par rapport au centre ville (15 min à pied) est un musée établi dans l'ancienne gare maritime. Il comporte plusieurs sections : la plus marquante est sans doute la visite du Redoutable, premier sous-marin nucléaire (stratégique) français, lancé à Cherbourg par de Gaulle en 1967, et désarmé en 1991 après une durée de service opérationnel de 20 ans. Pour permettre les visites, la tranche comportant le réacteur nucléaire

a été découpée et remplacée par un tube (vide) de la même longueur. Jaugeant 8.000 tonnes, le sous-marin laissait tout de même de la place à l'équipage (135 hommes).

Le musée comporte une intéressante exposition avec animations concernant le Titanic. On trouve aussi un aquarium, et l'illustration des métiers de la Mer. Une section groupe une quantité d'engins d'exploration sous-marine très variés (bathyscaphes, petits sous-marins, robots...). On visite aussi la grande salle des bagages, toujours utilisée pour les quelques paquebots qui passent. Le centre ville de Cherbourg, que l'on parcourt pour trouver le restaurant du dîner, ne manque pas de charme.

A quelques nautiques...

Le lendemain matin, l'aller au terrain de Granville a été l'occasion de traverser le Cotentin en survolant le mythique village de Sainte-Mère-Eglise (un parachute y est toujours accroché au clocher de l'église), et surtout, moyennant un peu d'altitude (pour respecter la pente réglementaire de plané) d'aller survoler les îles de Chausey au large de Granville.

Déjeuner au village au Nord du terrain (le restaurant antillais du terrain est sympa mais était fermé exceptionnellement). Le retour à Toussus se dispense de commentaires.





LES REGLES DE L'AIR ONT DISPARU LE 4 DECEMBRE

VIVE LE REGLEMENT SERA !

Par Patrick Raymond et Baptiste Fleuret

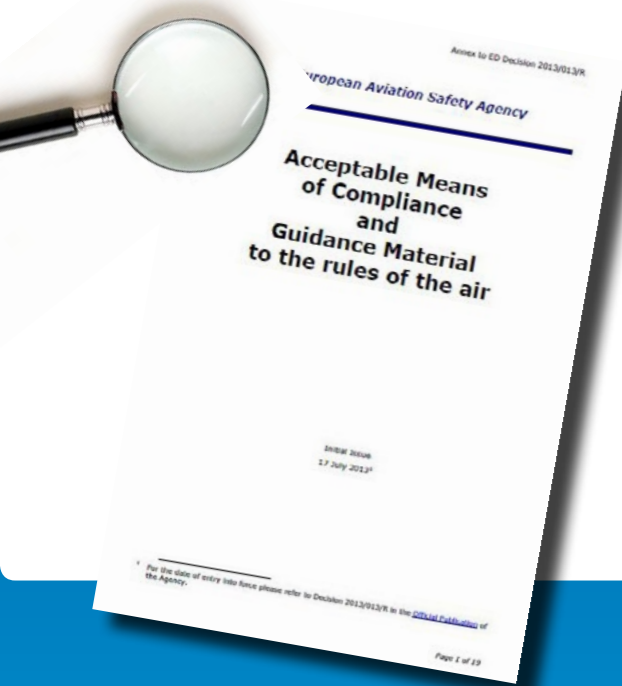


L'européanisation de notre réglementation aérienne avance à grand pas. Après les règlements sur la certification des aéronefs, le maintien de leur navigabilité, les personnels et leur qualification (AIRCREW), les règles d'exploitation, etc., la future réglementation à rentrer en application sera celle qui concerne les règles de l'air. Nos RDA disparaissent, elles sont remplacées par le règlement SERA (Standardised European Rules of the Air).

Ce règlement ne bouleversera pas fondamentalement les règles actuelles mais, uniformisation européenne oblige, quelques variations vont impacter notre environnement. Nous allons essayer de vous expliciter les principales évolutions qui impactent nos vols VFR.

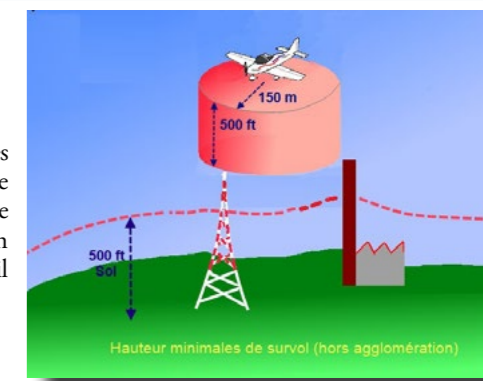
La réglementation européenne se substitue progressivement aux réglementations nationales. Cependant, chaque état conserve quelques degrés de liberté dans la mise en œuvre de ces textes. Par la suite, nous ne traitons que des différences entre les règles qui seront mises en œuvre au 4 décembre 2014 et celles actuellement en vigueur.

Vous pouvez télécharger le règlement « SERA EU-923/2012 » (en français) et les « AMC & GM to the rules of the air » sur notre espace commun « Onedrive » dans le dossier « Réglementation - EASA ».



Règles de survol

Les règles de survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ne sont pas modifiées, le changement porte exclusivement sur la règle de survol d'un obstacle. Auparavant, il ne fallait pas s'approcher d'un obstacle à moins de 150 m (500ft), dorénavant, le pilote doit s'assurer que, dans un cylindre de 500 ft de rayon et 500 ft de hauteur au-dessous de son avion, il n'y a aucun obstacle



Règles VFR de nuit

Vol VFR spécial de nuit : non autorisé sauf autorisation de l'autorité compétente pour des besoins spécifiques

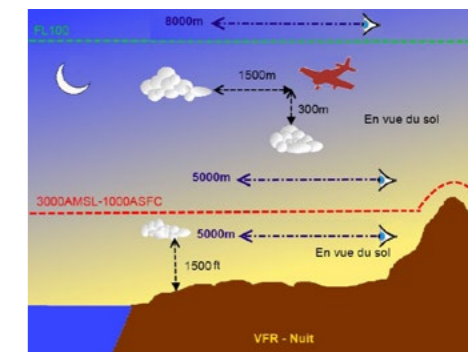
Vol VFR de nuit – plan de vol : un plan de vol est nécessaire sauf pour les vols aux abords d'un aérodrome. Les notions de vol local ou de vol de voyage n'existent plus. Les «abords d'un aérodrome» sont définis, en présence de contrôle, comme les limites intérieures d'une CTR ou d'une TMA (se référer à la carte VAC) et, en l'absence de contrôle, à l'intérieur d'une zone réglementée destinée à la protection de la circulation de l'aérodrome ou une distance d'au plus 12 km autour de l'aérodrome. Pour Toussus, il devrait s'agir de la zone LF-R35 (ex ZRT). Les vols restant en contact avec un unique organisme de contrôle (APP ou SIV) sont dispensés de plan de vol.

Vol VFR de Nuit – service de la circulation aérienne : le service est conforme aux règles OACI selon les classes d'espace, en particulier. En classe D-E, l'information de trafic est assurée mais pas la séparation IFR – VFR.

Vol VFR de Nuit – Radiocommunication : il faut rester en permanence en contact avec un service ATS, s'il est disponible, quels que soient la classe et le type d'espace considéré (TMA, CTR et SIV en classe G par exemple).

Vol de nuit – conditions météorologiques minimales :

- Au-dessous de 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC, en vue du sol, plafond supérieur à 1500 ft
- Visibilité : 5000 m en-dessous du FL100/10 000ft et 8000 m au-dessus du FL100/10 000ft
- Distance par rapport aux nuages : espaces de classe A à E : 1500 m horizontalement, 300 m (1000 ft) verticalement, espaces de classe F-G : en vue du sol et hors nuage. Pour un vol VFR de nuit, on s'assurera, avant d'entreprendre un vol, que la base des nuages est supérieure d'au moins 1500 ft de l'altitude ou du niveau de vol prévu sur le trajet.



Nouvelles Règles VFR

Le dépôt des plans de vol doit être fait au moins 1h avant le départ et non plus 1/2 heure.

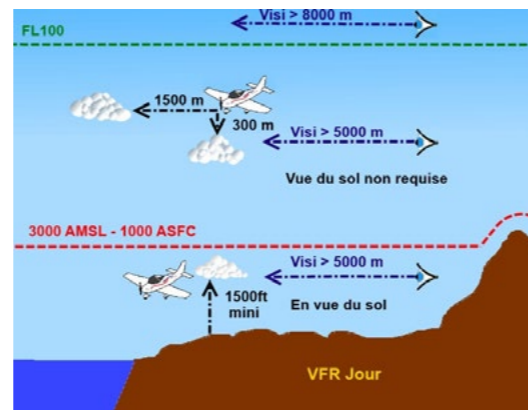
Les vols VFR en classe A ne sont plus admis : seuls sont autorisés les vols IFR et quelques vols spéciaux d'intérêt public bénéficiant d'une dérogation (ce qui n'est pas notre cas). Cela conduit au déclassement de certaines zones de classe A comme celle des îles anglo-normandes qui est passée en classe D en 2014. La CTR de PARIS va elle aussi passer en classe D, mais ne vous faites pas d'illusion, vous ne pourrez toujours pas l'utiliser, il lui sera associé une zone R interdite aux VFR.

Visibilité en vol, au-dessous de 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC en espace aérien non contrôlé :

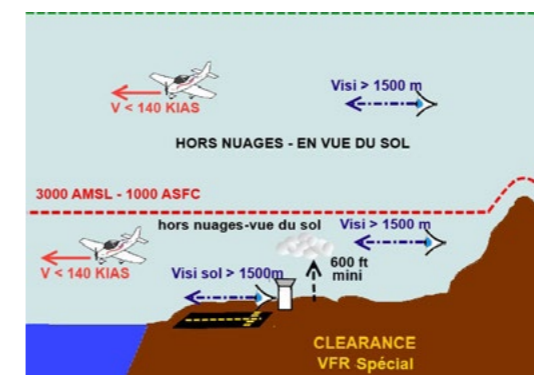
5000 m ou 1500 m sous conditions : vitesse inférieure à 140 KIAS ou dans des circonstances où la probabilité de rencontrer un aéronef est faible : distance d'au moins 15 km d'un aérodrome. La distance aux nuages est de 1500 ft latéralement et de 300 ft verticalement. Vous devez rester en vue du sol en-dessous de 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC, mais cette obligation n'est pas maintenue

au-dessus. Assurez-vous que ces minima seront respectés à votre arrivée.

Au-delà du niveau 100, la visibilité minimale en VFR est de 8000 m. Dans une CTR, si vous n'avez pas les minima il vous faudra une clairance de VFR spécial.



Les conditions de «VFR spécial» de jour sont modifiées : le pilote doit rester en dehors des nuages et en vue du sol, la visibilité en vol ne doit pas être inférieure à 1500 m (800 m pour les hélicoptères), le plafond supérieur à 600 ft, la vitesse de l'aéronef doit rester inférieure à 140 KIAS pour permettre de voir tout aéronef et obstacle à temps afin d'éviter une collision. Le transit dans une CTR en VFR spécial n'est autorisé que sur clairance du contrôle. **Le contrôleur peut vous refuser la clairance** dans sa zone si les minima VFR spécial ne sont pas respectés sur le terrain.





LES DOCUMENTS DE L'AERO-CLUB DANS LES NUAGES



OneDrive

Le « cloud » permet de disposer d'une capacité de stockage importante de données sécurisées, facile à mettre en oeuvre et accessible au plus grand nombre. C'est pour cela que nous avons mis sur OneDrive la base de données documentaire de notre aéroclub.

Pour y accéder, rien de plus facile. Il vous suffit d'aller sur le site www.onedrive.com. Si vous n'avez pas de compte Microsoft, on vous demandera d'en créer un. C'est facile, il vous suffit de remplir deux cases pour y indiquer votre adresse mail comme identificateur et un mot de passe de votre choix (à retenir).

Ceci fait une bonne fois pour toutes, vous allez voir immédiatement apparaître les différents répertoires de la base de données documentaire. Ils concernent autant l'école, l'atelier de maintenance que la sécurité des vols ou la gestion du club. À partir de là, vous pouvez naviguer dans tous les répertoires et avoir accès à tous les fichiers mis à votre disposition par téléchargement. Que ce

soient les manuels de vol, les documents internes (statuts, Règlement Intérieur, MANEX, formulaires), les fichiers de la communication (notamment les versions imprimables des journaux de l'aéroclub), les formulaires de la DGAC,... En tout, plus d'1 Go de documents sont à votre disposition.

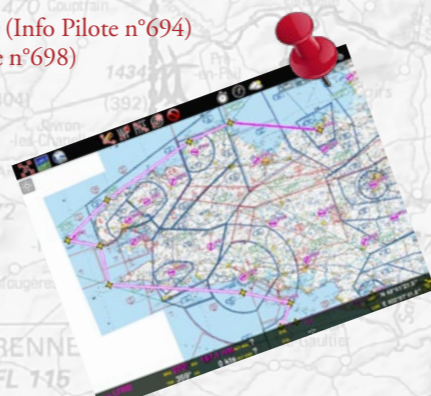
Une petite restriction : ces données sont **privées et réservées aux membres de l'aéroclub, elles ne doivent pas être diffusées à l'extérieur de notre association**, sauf accord formel du bureau. Nous comptons sur vous pour respecter ce principe à la lettre. Toutes vos idées ou vos remarques pour corriger et faire évoluer cette base de données documentaire sont bienvenues.

Pour recevoir le mode d'emploi complet et obtenir le droit d'accès, merci de contacter Olivier Zucchet (olivierzucchet@hotmail.com).

VOYAGES DE PRINTEMPS

Le printemps arrive et il vous tarde de profiter des beaux jours pour quitter la région parisienne et découvrir les plus belles régions de France ? Votre aéroclub à penser à vous en mettant à votre disposition des circuits que vous pourrez facilement importer dans votre GPS. Ces circuits, ayant fait l'objet d'un article dans la revue Info-Pilote (avec la contribution de Sarah et Bruno), sont accessibles sur le OneDrive de l'aéroclub. Ils ont été préparés dans 3 formats du marché afin d'être exploitables facilement : GPX, « Navigation » (pour la célèbre application PC de François Fouchet) et NavAéro (utilisée par de nombreux pilotes sur leur iPad).

- Tour du Léman (Info Pilote n°678)
- Châteaux Cathares (Info Pilote n°682)
- Alentours de Mâcon (Info Pilote n°686)
- Volcans d'Auvergne (Info Pilote n°687)
- Alpilles (Info Pilote n°688)
- Autour de Roanne (Info Pilote n°691)
- Verdon (Info Pilote n°692)
- Bases de l'OTAN du Nord-Est (Info Pilote n°694)
- Phares de Bretagne (Info Pilote n°698)
- Jura (Info Pilote n°701)



Le Papy Boeing Tones, Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation: Olivier Zucchet. Rédacteur en chef: Patrick Raymond. Secrétaire de rédaction: Laurent Ecole. Merci à tous ceux qui collaborent régulièrement.

AERO-RANDOS

Chaque fin de mois, notre aéro-club vous propose de participer à une « Aéro-Rando » : partez à la découverte de nouveaux terrains d'aérodromes en France et de son patrimoine (historique, culturel ou naturel), le tout près de chez vous !

Dans un rayon d'1h30 de vol au maximum autour de Paris, ces sorties sont sous la forme d'un voyage A/R d'une journée et ont un seul but : créer des équipages et voler à la découverte de lieux originaux dans un format de voyage non-contraignant. Les Aéro-Randos sont ouvertes à toutes et tous : élèves-pilotes (avec leur instructeur), pilotes brevetés et amis.

Pour participer à ces sorties originales, consultez les destinations ci-dessous, puis contactez Pierre au moins une semaine avant la date de sortie pour constituer les équipages et réserver les avions

PRIORITAIRE
PAR AVION / AIR MAIL

Avril
26



SAINT-VALERY

Randonnée pédestre et visite du charmant village de Veules-les-Roses, un des plus beaux villages de Normandie situé en bord de mer sur le littoral du Pays de Caux.

Mai
31



SAINT-INGLEVERT

Randonnée pédestre à la découverte des sites naturels de Cap Gris Nez et Cap Blanc Nez.

Juin
21



EU MERS LE TREPORT

Randonnée pédestre dans le Parc Naturel Régional de Marquenterre au départ du village du Crotoy.

Septembre
26



SAINT-OMER

Visite du site historique et de mémoire de La Coupole

Novembre
29



BRIARE

Randonnée pédestre le long du Canal de Briare avec son célèbre Pont-canal, unique au monde.

Octobre
31



LE TOUQUET

Randonnée à vélo dans cette ville surnommée Paris-Plage

Décembre
27



REIMS

Randonnée pédestre sur la Montagne de Reims.



LES TARIFS EVOLUENT

TECNAM P2002 100 ch : 120 €/h horamètre
DR 400 - 100 120 ch : 130 €/h horamètre
DR 400 - 140B 160 ch : 160 €/h horamètre
DR 400 - Régent 180 ch : 180 €/h horamètre
CIRRUS SR 20 200 ch : 229 €/h horamètre
Double commande : 26 €/h

PERMANENCES

100% des permanences ont été assurées depuis le 1er Janvier 2015 ! Merci encore à tous ceux qui ont consacré une journée de leur temps à leur aéro-club : Pierre, Bruno, Laurent E., Brigitte, Laurent C., François N., Eric, François D., Alain, Jean-Marc et Patrick. Ils se reconnaîtront !

Avec l'arrivée du printemps, nous entamons le second cycle des permanences du club et sommes à la recherche de volontaires pour le 2ème trimestre (en priorité) et pour les autres trimestres 2015 ! Choisissez dans le calendrier en ligne votre créneau de permanence en fonction de vos disponibilités sur <http://www.aireuropclub.fr/#!permanence/>



UNE TEMPÉRATURE PEUT EN CACHER UNE AUTRE !

Attention ! Sur le F-HEAE, la mesure de température de cylindre (CHT) n'est en fait qu'une mesure de la température maximum de l'eau de refroidissement, sa température ne doit pas dépasser 120°C et non 135°C comme indiqué dans le manuel de vol de l'avion.

NOUVEAU !

ALIMENTEZ VOTRE COMPTE OPEN FLYERS SIMPLEMENT PAR VIREMENT BANCAIRE !

Qui n'a pas oublié son chèque au moment d'effectuer le paiement de son vol ? Désormais, votre club vous offre la possibilité d'alimenter votre compte pilote via un virement bancaire. Plus simple pour vous (et gratuit depuis le site Internet de votre banque), c'est aussi un moyen de faciliter la vie aux bénévoles du club. Toutes les informations pratiques sont disponibles sur notre site Web.

Merci à Laurent et Bruno pour cette évolution !

CALENDRIER

15-17 Avril : Aéro Friedrichshafen (Allemagne) • 23-24 Mai : Voyage Club (Alsace) • 20 Juin : Jour Le Plus Long • 10-12 Juillet Meeting Aérien de Duxford (Angleterre) • 17-21 Août : Top Fly'in FFA 2015 (France) • 28-30 Août : Rallye CEA • 12-13 Septembre : Rallye Club

FCL.055

Nicolas Hue va vous préparer à passer le test de compétence en langue anglaise qui vous permettra de voler à l'étranger. 3 sessions sont proposées dans la semaine du 13 avril.

Pour vous inscrire: <http://doodle.com/fgu576mpim8hn59p>

Pour toute information sur le test: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

La Vie du Club

Par Patrick Raymond

Les nouvelles têtes brûlées

Depuis le début de l'année les inscriptions ont repris :

Jean ROMERO. Jean vient de Dijon et profitera des deux jours qu'il passe en région parisienne chaque semaine pour apprendre à piloter avec Alain Chaumeaux comme instructeur.

Philippe MULHOFF, c'est un nouvel élève qui vient poursuivre sa formation dans notre aéroclub, il a été pris en main par Claudine Clostermann

Tristan EUDES, 19 ans, un jeune qui veut passer rapidement son PPL, sûrement pour une carrière aéronautique ; il vole avec Nicolas Hue.

Emmanuelle **DEPARTOUT,** CPL, FI, elle s'est inscrite pour voler sur nos avions mais elle pourra prendre en charge quelques élèves le week-end
Bienvenue à vous quatre !

Des nouvelles des avions

Le **QP** est parti le 13 novembre chez son nouveau propriétaire, l'aéroclub de l'ASPTT Poitiers qui va l'utiliser pour la formation de ses élèves. Venus avec un DR-400, ils ont été contraints de le laisser sur place, impossible de bouger la manette des gaz, leur carburateur, pourtant fraîchement révisé les a lâché. En attendant la réparation, un des deux équipages est reparti par le TGV. Le F-GGQP a été pour nombre d'entre nous l'avion de leur formation de pilote, et, après 8500 heures de vol, il nous quitte pour un autre ATO ; nous sommes nombreux à l'avoir vu partir avec un peu d'émotion.

Le **KT** a commencé sa visite de 2 000h début mars, il est actuellement dépouillé complètement. Entre autres choses, toutes les commandes et les trains d'atterrissage feront l'objet d'une révision approfondie et de réparations si nécessaire, les câbles de commandes seront changés par exemple. La cellule et les structures des ailes sont inspectées. Le retour en exploitation est prévu pour la mi-avril.

Une nouvelle maintenance pour nos avions

Depuis le mois de février, la responsabilité de l'entretien de nos avions est confiée à une structure associative de maintenance : Aéro Saint Cyr (ACS). Elle regroupe six aéroclubs de St Cyr et deux de Toussus (l'Aéroclub Air France et nous). Sous la responsabilité de Daniel Haug, son directeur, ses trois mécaniciens, tous Part-66, assurent la maintenance d'environ 35 avions de tourisme de tous les types.

Cette structure nous permet de trouver des spécialistes de nos Robin, mais également, de Tecnam et de Cirrus, de quoi satisfaire tous nos besoins. Nous conservons néanmoins la gestion de la navigabilité de nos avions, ce qui nous oblige à suivre chacun de nos avions spécifiquement afin de définir les programmes des travaux à effectuer à chaque visite. Les visites continuent de s'effectuer dans notre atelier. Enfin, plus de convoyage ! En outre, les membres de l'aéroclub, ayant quelques capacités de mécanicien, peuvent continuer à exercer leurs talents sous la responsabilité et la supervision d'ACS.

Cette structure, non-commerciale, regroupe les capacités de chacun des aéroclubs pour mieux les partager. Techniquement, la structure permet de valoriser les compétences et investissements de chacun des aéroclubs au bénéfice de tous et, économiquement, les coûts partagés, évalués en fonction des heures passées et sans TVA, devraient nous aider à maintenir nos dépenses de maintenance aussi basses que possible. Avec notre arrivée, l'association envisage très sérieusement d'embaucher un quatrième mécanicien.

Une excellente solution en première analyse pour l'entretien de nos avions dans un cadre professionnel et associatif à la fois. Nous ferons ce qu'il faut pour que cette expérience réussisse.



L'assemblée générale de l'aéroclub : le bilan 2014

Avec une quarantaine de participants représentants environ soixante-dix membres, l'assemblée générale de l'aéroclub du 7 mars a été l'occasion de traiter en toute transparence des problèmes que nous avons rencontrés en 2014, plus particulièrement de la disponibilité de nos avions et des frais élevés de maintenance que nous avons dû supporter l'an dernier. Bien sûr, les conséquences de cet état de fait sur nos finances, l'école et l'ambiance à l'intérieur du club ont été discutées amplement et ouvertement. Le trésorier a, à cette occasion, expliqué avec pédagogie, outre la bilan financier de l'année, la mécanique de constitution du prix de l'heure de vol, explications qui ont été très bien reçues par l'ensemble des participants.

Le programme des différents voyages organisés par l'aéroclub a été présenté et le budget (serré) de 2015 a été voté. Comme le veut la tradition, l'AG s'est terminée autour d'un pot et d'un dîner pour une partie des membres. Vous pouvez retrouver les exposés présentés sur One Drive dans l'onglet Organisation générale/Assemblées Générales/Assemblée Générale 2015.

Enfin, une bonne nouvelle pour notre trésorier

Oui, notre trésorier peut se réjouir, au lieu d'une augmentation de 5000 €, le loyer de nos installations, qui devait passer de 28 000€ à 33 000 €, diminuera à partir de 2016 date de début de notre nouveau bail, jusqu'à 24 500€. Merci à la crise et à la vétusté des locaux qui nous ont bien aidés dans nos négociations avec ADP.



Le mot du Président C'est reparti !

Après, quelques difficultés dues à la disparition inexplicable du metteur en page de notre petit journal, Olivier a bien voulu reprendre cette charge et se mette à acquérir les compétences de base pour utiliser InDesign, logiciel qui nous permet de fabriquer ce quasi-mensuel, et acquérir les premiers rudiments de la mise en page. Et voilà, le «Papy Boeing Tone» est reparti pour vous distraire vous distribuer toutes les informations sur la vie de l'aéroclub et, bien entendu, vous distiller la bonne parole pour voler, mieux, plus sûr et en prendre soin de vos aéronefs.

Nous espérons que ce journal sera à votre goût et n'hésitez pas à nous envoyer vos articles, des photos ou simplement vos idées, nous serons heureux de les publier.

Du côté du fonctionnement de l'aéroclub, c'est reparti également avec une équipe qui n'a que peu changé par rapport à l'année dernière et qui essaiera toujours d'encore mieux faire dans la conduite des affaires de votre association.

Nos priorités pour cette nouvelle année :

- Voler. Voler, nous sommes d'abord là pour cela et notre premier objectif est de dépasser 1500 heures de vol avec nos cinq avions. De nombreux voyages seront organisés en France et à l'étranger pour votre plus grand plaisir de voyager en toute sécurité ;
- Former de nouveaux pilotes. Nous nous fixons cinq PPL pour cette année et autant de brevets de base, nous devons pour cela étoffer notre équipe d'instructeurs bénévoles d'un ou deux éléments ;
- Améliorer la disponibilité des avions. Il est vrai que nous ne devrions pas avoir à changer de moteurs, et une fois la visite de 2 000 heures du KT, tout devrait se dérouler normalement. Croisons les doigts !
- Retrouver des finances assainies par une suivi budgétaire rigoureux. Cela permettra de retrouver les marges de manœuvre pour acheter le deuxième TECNAM pour l'école.
- Et, bien sûr, la sécurité, votre sécurité sera toujours notre priorité. Maintenance

parfaite, suivi et formation continue des pilotes, petits conseils et bonnes pratiques sont les outils entre nos mains pour faire de vos vols des vrais moments de plaisirs.

Tout cela ne sera possible qu'avec votre coopération et votre compréhension afin de nous aider à mieux faire fonctionner notre association pour le bien de tous.

Avec le mois d'avril, les beaux jours reviennent, profitez-en et bons vols !

P.R.

