



LE PAPY BOEINGTONE

JUIN 2014-N°47
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

Sortie Club Corse

ET AUSSI :
AERO RANDO
LE MOT DU PRESIDENT
LA VIE DU CLUB
MESSAGE DE SECURITE



LE VOYAGE CORSE

Traditionnelle, cette petite aventure vers la Corse au mois de mai est l'occasion de faire de belles navigations, avec une traversée maritime, et de passer quelques jours dans un coin de France très dépaysant où les vols locaux sur le littoral ou à travers la montagne corse ont un tout autre intérêt que le survol des plaines et éoliennes de la Beauce.

Une équipée en Corse, ça se prépare. Cette petite aventure ne peut se faire sans un minimum de préparation, surtout que généralement cinq à six avions y participent, soit environ une dizaine de pilotes. Dès le mois de janvier, Gilles prend les choses en main. Il connaît bien les environs de Propriano pour y avoir exercé ses talents de parachutiste à

maintes reprises et, rapidement, les premières inscriptions prises, des petits chalets les pieds dans l'eau sont réservés dans le village- vacances de U'livanti, à 500 m "gillou" de l'aérodrome. Une date est choisie : ce sera le week-end du 1er mai.

Puis, comme d'habitude, ce fut le balai des inscriptions et des annulations au fil des contraintes et des libertés de chacun et, bien sûr, de la disponibilité de nos avions. Outre la logistique, le voyage et les pilotes nécessitent également une préparation soignée. Il est exceptionnel de pouvoir traverser la France d'un seul trait au début mai. Les conditions météo au nord de la Loire, entre Loire et Saône et dans la vallée du Rhône ou le Lubéron peuvent être très différentes. Autant d'options de route à prévoir avec les

points pour avitailler les avions. Par mesure de sécurité, trois branches sont prévues, nominalement Toussus-Roanne, Roanne-Cuers, Cuers-Propriano. Mais toutes les variantes sont examinées, en partant notamment plus vers l'est ou en descendant la vallée du Rhône par exemple, avec des étapes possibles à Mâcon, Tarare, Avignon... Le tout sera adapté au dernier moment. Quant aux pilotes, ils sont astreint à une heure de VSV avec instructeur a minima pour s'habituer à voler dans des conditions maritimes où, bien souvent, ciel et mer se confondent dans un ensemble un peu brumeux. Alain avait préparé un petit programme spécial : décollage, stabilisation, hippodromes à altitude constante, en montée, en descente et arrivée à Sierra avec la casquette sur les yeux. Ça fait transpirer !

LE DÉPART :

Quand c'est l'heure, c'est l'heure.

Cinq avions au départ : trois de l'aéroclub et deux privés. La météo s'annonce difficile, en région parisienne, mais une constante pendant les quatre jours qui précèdent le 1er mai : il y aura du plafond et de la visibilité le matin de bonne heure. Par la suite, quelques petites averses vers les monts du Lyonnais nous obligeront à prendre l'option Mâcon ou Tarare. Rendez-vous est pris pour un départ à 8h. Et à l'heure pile, les trois avions de l'aéroclub décollent. Nos particuliers, en mal de sommeil ou en panne de réveil, ne sont pas là. Arrivés à 10h sur le terrain, c'est trop tard : ils passeront un long week-end pluvieux auprès de la cheminée.

Deux pilotes par avion, ceux qui font la première branche feront la traversée maritime et ce sera l'inverse au retour.

PROPRIANO

Longue piste en dur dans le prolongement du Golfe, avant la ville et son port. Aucune difficulté d'intégration. On y retrouve Laurent et Rozaine en vacances et Marie-Christine arrivée par la ligne. Il faut aller faire les pleins à Figari et récupérer les voitures de location, bonne occasion pour survoler Bonifacio perchée sur sa falaise, un spectacle dont on ne se lasse pas.

Trois jours dans le sud de la Corse, ce furent trois jours de tourisme, de bons restaurants, comme le « Tout va bien » et de dégustation des vins corses agrémentés de coppa, lonzu ou figulli sur des tonneaux. Les avions ne sont pas restés au repos : tour de Corse, Bastia, survol des aiguilles de Bavella et exercices d'intégration dans le trafic commercial de Figari qui vous amènent à survoler la baie de Porto-Vecchio et reprendre cette vallée parcourue dans tous les sens par des vents turbulents, inconfortable !

Les voitures ont aussi beaucoup roulé sur les petites routes sinueuses de Corse pour visiter ces petits villages pittoresques de montagne aux panneaux parsemés de chevrotines.

Au retour – TARARE un terrain où il fait bon se poser. Dimanche matin, la journée se promet d'être belle. Après avoir essuyé la rosée qui s'écoulait sur les ailes, un premier vol sur Ajaccio pour amener Marie-Christine au vol de 10h avec une longue finale en plein milieu de la baie, nous repartons, toujours groupés pour Cuers. Au niveau 65, après avoir quitté Ajaccio, Nice nous autorise une directe sur STP, du temps de gagné, il fait beau, la Côte d'azur est aperçue de loin, mais elle n'approche pas vite. Arrêt à Cuers

où Jean-Pierre nous accueille, avitaillement des pilotes et des avions.

Nous repartons par le Lubéron à bonne altitude pour, au niveau de Valence, remonter la vallée du Rhône et lutter contre un fort vent du nord. Le petit terrain de Tarare nous avait été conseillé, on s'y donne rendez-vous et, effectivement, nous ne sommes pas déçus. Que ce soit à la pompe ou au restaurant, l'accueil est sympathique. La chaleur des passionnés de l'aviation mais aussi de la cuisine lyonnaise du chef du resto sont là. Un terrain vivant comme on aimerait en voir partout en France et une étape à recommander à tous.

Par la suite, le voyage se fait moins passionnant. C'est la plaine, l'humidité de l'air rend le ciel brumeux et, le soleil déclinant, le vol se fait long et monotone. Nos avions arrivent encore dans un mouchoir de poche à Toussus. Nettoyage à grande eau, pleins, papiers et finalisation des comptes autour d'une boisson, la nuit tombe. Nous fermons l'aéroclub en espérant recommencer cette petite aventure l'an prochain. Pourquoi pas une visite de l'île d'Elbe ? Quant à nos propriétaires, un peu vexés d'avoir raté la bonne occasion, ils partiront le week-end suivant pour la même destination.



Le «Papy Boeing Tone», Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation: Sarah Gialis. Rédacteur en chef: Patrick Raymond. Secrétaires de rédaction: Philippe Contencin. Merci à tous ceux qui collaborent régulièrement.



Aéro-Rando n°4 : SEMUR-EN-AUXOIS (LFGQ)

Dimanche 25 Mai 2014 par Pierre Lanslot-Basou

Décollage à 10h00 depuis Toussus Le Noble pour notre équipage sur F-GDKT, en direction de Semur-en-Auxois en Bourgogne. La météo locale du matin nous permet de voler à 1500 pieds en région parisienne tout en gardant une bonne visibilité. Notre navigation nous emmène à survoler La Ferté-Alais, puis nous mettons le cap vers Auxerre en suivant l'autoroute A6.

La météo s'améliore franchement et il nous est possible de monter à 5500 pieds pour ne pas rentrer dans la zone de basse altitude active (un dimanche !), avant notre arrivée à Semur-en-Auxois. Avant d'atterrir, nous perdons de l'altitude pour rejoindre la piste 04 sous un ciel et un soleil inattendu.

A l'arrivée, l'accueil sur ce terrain est comme d'habitude inexistant, malgré une piste en dur de 700 m. Après avoir garé F-GDKT, nous prenons la petite route qui mène directement au cœur de la Cité Médiévale !

Nous arrivons vers Midi sur une

place de marché où Marie-Pierre achète un pot de miel local, deux fois moins cher que Paris. Nos pas nous mènent ensuite à l'intérieur de la basilique imposante de la cité, où nous admirons les vitraux et les différentes statues



et représentations religieuses de grande valeurs (voire classées Monument Historiques). A la sortie de ce lieu de calme et de recueillement, nous sortons directement sur la grande place de la Cité, animée par des groupes musicaux et grouillant de vendeurs tous habillés en tenue médiévale pour cette fête annuelle !

Les rues de la Cité sont décorées et l'ambiance est vraiment agréable et

populaire ! Ripailles, animations musicales et décorations dans toutes les rues de la Cité donnent un air vraiment réussi à cette fête médiévale. L'hypocras, une boisson médiévale à base de vin, de miel et de plantes, y est aussi pour quelque chose ! Les lieux de fête et d'animations dans la Cité nous étonnent par leur variété et leur nombre, une vraie réussite ! Une date à retenir pour les prochaines sorties dans la région.

Vers 16h30, nous reprenons le chemin du retour avec regret après avoir longé l'Armançon, la rivière de la ville, et qui propose de beaux points de vue naturels sur la Cité. Notre navigation de retour nous emmène au-dessus du Canal de Bourgogne, puis au-dessus de la forêt de Fontainebleau d'où nous admirons Milly-la-Forêt et les nombreux rochers naturels. Semur-en-Auxois est une destination idéale pour quitter le monde moderne quelques heures et se replonger dans une ambiance typique de plusieurs siècles en arrière ! L'accès depuis la terrain est très facile et ne prend pas plus de dix minutes de marche !



CADEAU D'ANNIVERSAIRE

Ce week-end de mars est un peu
morne, le temps est médiocre
mais ça vole plutôt
bien. Ce samedi
après-midi, dans
le secrétariat, je
fais le ménage sur
mon ordinateur
quand une dame
âgée frappe à la
porte :

- Bonjour
Monsieur, pourrai-je
parler à un responsable
de l'aéroclub ?
- Bonjour
Madame, je suis le
président de cette
association, que puis-je
faire pour vous ?
A ce moment, son mari
bien âgé également arrive
tranquillement sur les
pas de son épouse et se
présente.
- Je me nomme
Robert Portal et j'ai présidé
l'aéroclub de Saint-Cloud
puis de Sceaux Saint-
Cloud après la fusion avec
l'aéroclub du Canton de
Sceaux.

Je les fais asseoir autour de
la table et leur propose une
boisson. Ils me racontent leur vie
aéronautique qui a commencé
dans les années 50 et me
montrent un grand cahier broché.
- J'ai conservé ce document
depuis les années 60 lors de la
fusion des aéroclubs, est-ce qu'il

vous intéresse ?
- Bien sûr, répondis-je
aussitôt. Tout ce qui a
trait



avec
le passé de l'aéroclub
m'intéresse fortement. D'ailleurs,
j'ai essayé de reconstituer l'histoire
de l'aéroclub. Mais nous n'avons
pas conservé d'archives et, au-
delà des années 50, les aéroclubs
n'intéressaient plus les journaux
dédiés à l'aviation.
- Ce livre retrace tous les
comptes rendus des assemblées
générales de l'aéroclub de St-

Cloud
depuis
sa création.

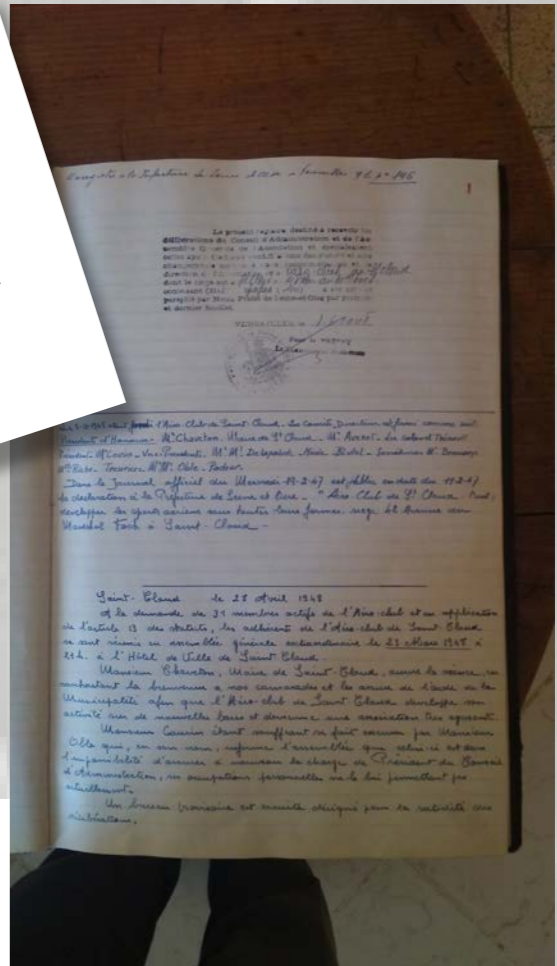
Il ouvre le livre à la première page.
Une écriture minutieuse et précise
y retrace, à la date du 5 novembre
1945, l'assemblée générale de
création de l'aéroclub de Saint-
Cloud qui prendrait ensuite
la mention "Groupe aérien du
Colonel Thénault" en hommage à
ce militaire qui a fondé l'Escadrille
La Fayette pendant la guerre
1914-18, habitant illustre de
Saint-Cloud, qui a participé à la
création de l'aéroclub.
Puis, page par page, s'alignent
les procès-verbaux des
assemblées générales
annuelles de l'aéroclub, au
début manuscrites et, à la fin,
dactylographiées.
Une mine d'informations pour
pouvoir retracer une partie de
notre passé dans notre petit
journal.

Je lui montre sur mon
ordinateur quelques photos
sauvegardées des avions de
cet aéroclub notamment
des Jodel F-PERM et F-BIZR
qu'ils reconnaissent tous
les deux.

L'activité de ce couple à
l'aéroclub s'est arrêtée
dans les années 1980,
suite à quelques
différents avec un nouvel
instructeur. Ils ont continué à
voler à Chavenay jusqu'à ce que
leur forme physique ne soit plus
suffisante pour cela.

Avant leur départ, je promets de
leur envoyer régulièrement des
informations sur l'aéroclub et
de leur faire part de documents
anciens encore en notre
possession. Ils me donnent leur
adresse de courriel.

«Il ouvre le livre à la
première page. Une
écriture minutieuse et
précise y retrace, à la
date du 5 novembre
1945, l'assemblée
générale de création de
l'aéroclub de Saint-
Cloud ...»



AERO-CLUB DE ST-CLOUD
ET DE LA SOCIÉTÉ L.M.T.
42, avenue du Maréchal-Foch
SAINT-CLOUD (S.-et-O.)
Enseignement technique: les cours ont
lieu les mardi et jeudi, à 20 heures, de
19h30 à 21h30, à la Maison de la
Culture Populaire, 26, rue Dally, Saint-
Cloud.
Propagande: les 11 et 12 décembre,
l'Aéro-Club de Saint-Cloud organise une
exposition aéronautique avec projections
cinématographiques au sein de la



«Puis, page par
page, s'alignent les
procès-verbaux
des assemblées
générales





Depuis notre dernier numéro, de nombreux événements se sont passés à l'aéroclub : l'assemblée générale de mars, l'élection d'un nouveau Conseil d'Administration et d'un nouveau Bureau, la vente d'un premier DR400-Cadet puis la commande d'un nouvel avion-école en remplacement, beaucoup de travail (et de problèmes) de mécanique et, bien sûr, des voyages et de nouveaux membres.

Notre aéroclub attire de plus en plus les futurs pilotes et pilotes déjà brevetés. Depuis le début de l'année, ils sont treize à nous avoir rejoints. Voici les derniers arrivés.

GOUTINES Rémi	Pilote breveté
DEBRAY Olivier	Elève-pilote ; a commencé sa formation avec Claudine
MOREAU Antoine	Elève-pilote en formation PPL avec Denis GUEZ
MICHEL Arnaud	Elève-pilote de Nicolas HUE
RAKOTONDRAINY Damien	Pilote breveté
WARIN Jérôme	Pilote breveté
FONTEILLE Arnaud	Pilote de ligne
PANNETIER Philippe	Elève-pilote de Thibault MICKALKIEWICZ
HACKSPILL Lionel	Elève-pilote de Thibault MICKALKIEWICZ
MICKALKIEWICZ Thibaut	Pilote professionnel et nouvel instructeur à l'aéroclub
DIOP Sylvain	Elève-pilote ; se concentre actuellement sur son théorique

Bienvenus à tous à Air Europ Club !

PLANNING DES VOYAGES

Jour le plus long : 21 juin 2014

La règle est toujours la même : faire voler le plus possible tous nos avions avec le maximum de pilotes et profiter de la journée pour se retrouver nombreux ensemble.

Réservez vos créneaux sur le tableau à l'aéroclub ou envoyez un courriel à Michel : quesnelm@free.fr

Comme tous les ans, vous pourrez pour un prix modeste venir pique-niquer à l'aéroclub à midi et le soir participer au traditionnel barbecue.

Nous vous attendons nombreux pour faire voler sans discontinuer nos avions jusqu'au coucher du soleil.

Le dernier week-end de juin, vous ne pourrez pas rester chez vous : il fera beau et trois rendez-vous vous attendent à l'aéroclub.

Aéro-rando :

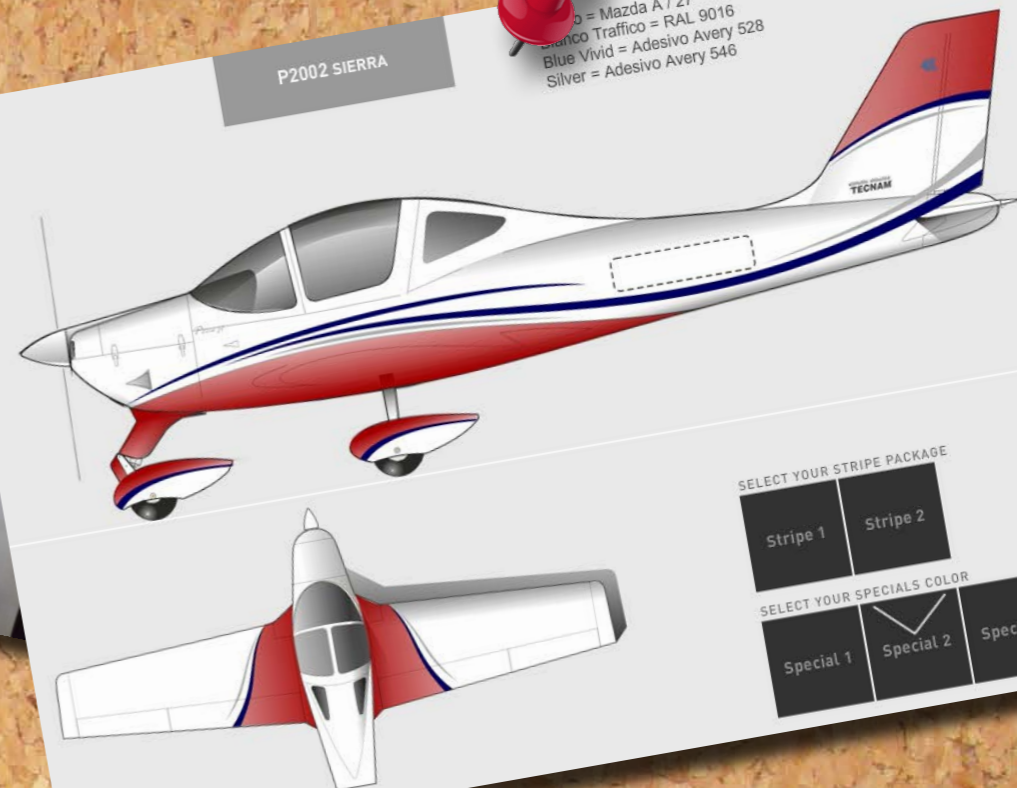
28 et 29 juin : Aéro-rando exceptionnelle de deux jours au pied du Mont St-Michel, sur le terrain d'Avranches

Contactez Pierre à : pierre.lansalotbasou@free.fr

Rallye CEA :

Pour les agents du CEA, le 28 juin est également la date du Rallye CEA organisé par la section aviation du centre de Saclay. Destination surprise, épreuve de mania et épreuve théorique et, bien sûr, un bon repas avant le retour dans l'après-midi.

Renseignements et inscriptions auprès de François Daly : f.daly@free.fr



Rosso = Mazda A / 27
Bianco Traffico = RAL 9016
Blue Vivid = Adesivo Avery 528
Silver = Adesivo Avery 546

L'EVOLUTION DE LA FLOTTE

Pourquoi changer?

De nouveaux avions d'écolage plus économes en énergie, moins bruyants, à la maintenance moins lourde mais conservant de bonnes performances, la sécurité et la « démonstrativité » nécessaire à tout avion de formation, voici les objectifs que s'était fixés le bureau pour renouveler notre flotte de DR400-Cadet qui commençait à vieillir après 25 ans de bons et loyaux services.

Et par quel appareil?

L'année 2013 a été consacrée à la recherche de l'oiseau rare. Il n'existe pas mais le Tecnam P2002, sur lequel s'est fixé notre choix, s'en rapproche le plus. Les Cadet mis en vente à la rentrée, nous attendions d'avoir conclu une transaction avant de lancer l'achat de notre première machine.

Ceci fut réalisé à la fin mars. Le QU a été vendu à la société AERO PAUL de Beaune qui restaure des Jodel et Robin. Puis, la commande du premier P2002 JF CSVLA a été faite. Nous l'avons choisi avec l'option

freins au palonnier et console centrale.

L'avion est doté d'une avionique classique, d'un ensemble Com/Nav Garmin 8,33MHz, d'un transpondeur mode S, d'un GPS Garmin Aerial. Le P2002 devrait arriver à l'aéroclub à la fin juin.

Et la formation alors?

Il faudra bien sûr adapter un peu nos méthodes de formation à l'appareil. Deux instructeurs, parmi les plus expérimentés, Alain et Claudine, prendront en charge la réalisation du programme de maniabilité, définiront les paramètres de réalisation des exercices et, par la suite, formeront les autres instructeurs avant qu'ils commencent eux-mêmes à instruire avec ce nouvel appareil.

D'aucuns regretteront sûrement les DR400 de leur période d'apprentissage ou de leur jeunesse, mais il est grand temps d'évoluer vers des machines, peut-être un peu plus exigeantes, mais correspondant

CARACTERISTIQUES	
MASSES ET FACTEURS DE CHARGE	Kg Lbs
Maximum Take-off Weight MTOW	600 1320
Masse à vide standard équipée	360 790
Charge utile standard	240 530
Facteurs de charge limites	+ 5.7 / -2.9 G
Capacité bagage	20 44
DIMENSIONS	
Aile	
Envergure	8,6m 28,2 ft
Surface alaire	11,5 m² 124 sqft
Fuselage	
Longueur	6,63m 21,7 ft
Hauteur	2,4m 7,9 ft
MOTORISATION	
Fabricant	Rotax
Modèle	912 s2
Puissance	100 hp
Nombre de cylindres	4
HELICE	
Fabricant	Hoffmann
Modèle	H017GHM
Nombre de pales	2
Type	Fixe
PERFORMANCES S.L	
Vitesses	Km/h Kts
Maximum at Sea Level, Gross Weight	222 120
Cruise, 75% power	210 113
VNE	256 138
Décrochage	
Lisse tout réduit	83 45
Volets sortis tout réduit	72 39
Plafond pratique	4500m 14,800 ft
Taux de montée S.L	1100 ft/mn
Performances décrochage	m ft
Distance roulage	140 460
Passage des 15 M	310 1017
Performances atterrissage	
Roulage	140 460
Passage des 15 M	326 1010
CARBURANT	
Capacité carburant	50 x2 Lt 13,2 x2 Gal.

LE MOT DU PRESIDENT

Après quelques mois d'absence, voici le retour de notre journal avec une nouvelle équipe qui a mis un peu de temps à se mettre en route. Les activités professionnelles et les problèmes de première importance à résoudre à l'aéroclub en sont en grande partie la cause.

Revenons cependant sur le passé proche. Notre assemblée générale d'il y a deux mois a renouvelé en grande partie le conseil. Une assemblée générale qui a réuni un grand nombre de nos membres. Le bureau sortant a explicité toute son action au cours de l'année 2013. Les grandes orientations de 2014 vous ont été présentées. Votre unanimité à approuver les résultats obtenus et à soutenir nos propositions pour continuer notre marche nous encourage à poursuivre dans la ligne tracée il y a maintenant cinq ans. De nouveaux volontaires prêts à œuvrer pour la gestion des activités de l'aéroclub et son développement se sont présentés. Ils permettent de redonner du sang neuf, un nouveau dynamisme à notre instance dirigeante.

La priorité sera donnée cette année à l'amélioration de la maintenance de nos avions avec un souci renforcé de rigueur et d'accroissement de la disponibilité de nos avions. Les méthodes de travail de l'atelier ont été renforcées à l'arrivée de notre nouveau responsable d'entretien. Elles sont d'ores et déjà appliquées pour toutes les visites et interventions. La gestion informatisée des travaux de maintenance, des commandes et du stock de pièces est définie ; elle doit se traduire dans une base de données qui sera l'outil de centralisation de toutes ces données. Outre une meilleure gestion de nos interventions, elle nous permettra de gérer au mieux la navigabilité de nos avions. En outre, la formation de nos mécaniciens à la maintenance du Cirrus et des futurs avions d'écolage Tecnam P2002 devra permettre de rapatrier tous ces travaux à l'intérieur de l'aéroclub. Une fois toutes ces améliorations et outils mis en place, nous re-soumettrons un nouveau dossier d'agrément « part M » afin de confirmer et pérenniser le bon niveau de nos pratiques de maintenance.

Le chantier de renouvellement de nos avions d'écolage est lancé. Le premier DR400 Cadet a été vendu. Notre banque nous assure de son soutien pour le financement de deux nouveaux avions. Le premier Tecnam P2002 a été commandé et doit nous être livré pour la fin juin.

Après l'ATO obtenu l'an dernier, notre travail de rénovation de l'aéroclub se poursuit. Il commence à porter ses premiers fruits avec la croissance de notre activité ainsi que du nombre de nos adhérents élèves et pilotes. Pour se poursuivre, cette croissance nécessitera continûment votre soutien et votre aide.

Bons vols à tous.
PR



VOUS AVEZ OUBLIÉ UN OBJET SUR LE PARKING, PENSEZ À PRÉVENIR LA FRÉQUENCE SOL !!

Description succincte de l'événement : une barre de traction est laissée sur le tarmac par le pilote qui s'en rend compte, et essaie de faire signe aux personnes présentes sur l'aire de parking, sans succès. Il continue son roulage du fait d'un risque de ne pas pouvoir redémarrer le moteur.

Analyse de la commission : faute d'inattention initiale, puis le pilote s'en rend compte mais, pour ne pas avoir à redémarrer le moteur de l'avion, il ne fait pas l'action de sécurité consistant à interrompre son départ en vol pour remettre en sécurité la barre de l'avion.

Problème de facteur humain : la sécurité n'a pas été mise en priorité.

Commentaires : le plaisir de voler ou de faire plaisir aux passagers est si grand que, mentalement, le pilote se prépare rarement à changer ses plans initiaux. Pour la sécurité, il est important de ne pas faire de pari audacieux sur la suite des événements en pensant que : « ça finira bien par s'arranger », et en prenant la décision de continuer dans ses projets alors que l'on vient de faire face à un imprévu. Mentalement avant de partir, il faut se dire et prévenir ses passagers que, s'il y a un imprévu, il faut prendre une décision rationnelle allant jusqu'à la maîtrise de la situation, et cette décision peut aller du report à l'annulation du projet de vol.

Dans le cas rapporté, le pilote a eu à faire face à la gestion de plusieurs problèmes : la gestion de ses passagers et un démarrage moteur difficile. Il avait donc consommé ses ressources en facteurs humains au moment de l'événement. Plus tard, le pilote a pris conscience du risque sécuritaire de la gestion de son vol, et a rédigé le compte rendu de l'événement.

LE REFLEXE :

Si vous vous sentez dépassés par les événements, rien ne vous empêche de demander de l'aide.

Sur Toussus, nous avons la chance d'avoir un service de contrôle. Prévenez le contrôleur de l'incident rencontré, même mineur.

LA 2000h DU QP

Même mis en vente, nous continuons à entretenir nos avions avec autant de rigueur et en y mettant les efforts nécessaires pour qu'ils soient dans le meilleur état possible, afin que la sécurité de nos vols soit optimale du point de vue de l'état de la machine. Vous connaissez tous les classiques visites de 50h ou de 100h, mais sachez que ce ne sont pas les seules visites périodiques. Il y a des visites annuelles, des visites de 500H, 1000h, de 6 ans et des 2000h. La visite de 2000h est particulière car elle s'intéresse particulièrement à toute la structure de l'avion. Elle commence donc par le démontage de toutes les trappes qui permettent d'inspecter tous les recoins du fuselage et des ailes pour vérifier l'état de santé du bois et de la toile. Tous les accessoires et relais des commandes (câbles, poulies, paliers...) sont démontés pour en vérifier la corrosion, les nettoyer et changer les éléments usés ou corrodés.

Les parties métalliques de structure sont nettoyées et repeintes. Les trains d'atterrissage sont entièrement démontés, vérifiés, les pièces d'usure remplacées ; un ressuage des tubes permet de vérifier qu'ils ne sont pas fissurés. L'hélice est démontée, décapée et vérifiée par un atelier spécialisé qui se prononce sur sa capacité à encore brasser de l'air. Puis, il faut tout remonter : l'hélice, les amortisseurs, les trains, les commandes, retendre les câbles, régler les positions des volets, des gouvernes et des tabs avant de procéder au vol d'essai et aux derniers réglages pour prononcer l'APRS qui permet aux pilotes de voler sur un avion entièrement vérifié. Une opération de cette envergure se déroule sur trois semaines. Elle a demandé de la part du secrétariat technique d'anticiper la planification des opérations, de préparer des documents techniques et d'approvisionner en pièces pour perdre le moins de

temps possible. Pour notre atelier et sa nouvelle organisation, Luis et Michel ont mis en œuvre au quotidien toutes les procédures qui assurent la bonne réalisation de toutes les tâches prévues. Et il faut noter que tout s'est déroulé quasiment comme prévu. Au-delà de l'aspect technique, l'investissement de nombreux membres du club pour faire avancer rapidement cette visite est à souligner. Toujours sous la supervision de Luis, quelques-uns d'entre nous se sont portés volontaires pour des tâches mineures mais toujours essentielles : démontage, nettoyage, ponçage, peinture et remontage de quelques éléments de l'avion. Chacun à sa tâche, dans une bonne ambiance, tous nous avons pu évaluer l'ampleur d'une telle révision et, surtout, prendre conscience de ce qu'un travail de qualité nécessite en terme de préparation, rigueur dans la méthode de travail, vérifications. Cela aussi c'est « l'esprit club ».





LE PAPY BOEING TONE

JUIN 2014-N°47
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble



LA GRANDE FAMILLE AERONAUTIQUESE MOBILISE POUR SAUVER LE MUSEE VOLANT.



Les tâches blanches sont toutes des impacts de grêle dans la toiture.

Après avoir assisté à un meeting formidable le week-end dernier, et à des cérémonies célébrant le débarquement où les avions de collection étaient à l'honneur, la météo a fait des siennes sur le mythique terrain de La Ferté Alais.

Un phénomène météorologique de grande ampleur s'est abattu sur la commune de Cerny, un déluge de grêlons de la taille de balles de tennis a transpercé l'ensemble des toits du musée volant et a endommagé un certain nombre d'avions.

L'Aéro-Club de France souhaite apporter son aide rapidement. Afin de pouvoir préserver cette collection inestimable et reconstruire les toits, nous faisons appel à votre générosité.

Un mur avec l'ensemble des noms des donateurs à cette souscription exceptionnelle sera installé dans l'enceinte du musée.

Merci à tous pour votre générosité, nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des évolutions du dossier.

Dons à adresser à : Aéro-Club de France,

Aéro-Club de France – Musée Volant

6 rue Galilée 75016 PARIS