



LE PAPY
BOEING TONE
FEVRIER 2011- N°22
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

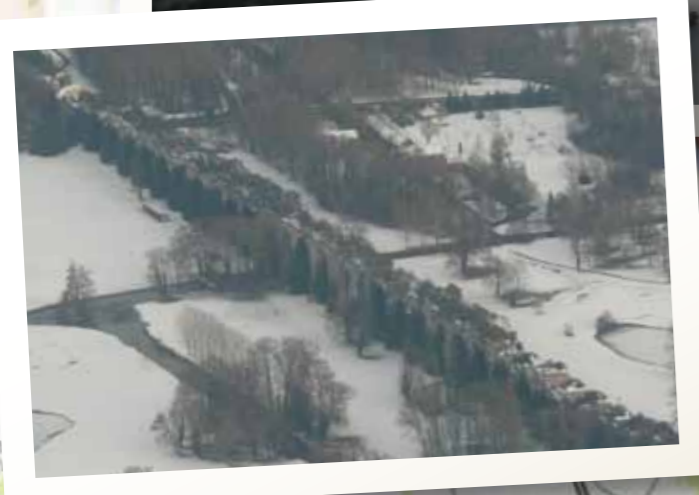


SR20 Mon amour !

POUR LA SAINT VALENTIN, VOTRE CLUB VOUS OFFRE
UN SR20. PRENEZ EN SOIN ET RENSEIGNEZ-VOUS
AUPRES DE VOS INSTRUCTEURS POUR VOUS FAIRE
LÂCHER DESSUS. ATTENTION, ÇA VA TRÈS VITE : 200CV!



LES ÉTANGS DE HOLLANDE :
ou une patinoire peut-être ?
MAINTENON : Avec son
acqueduc enneigé.
VERS EPERNON : la neige
offre une lumière très diffuse
et très douce qui apaise.



TOUSSUS : Le parking se
prête aux sports d'hiver.
Quand au terrain, on ne
peut pas dire qu'il ne soit
pas visible sous la neige...



**DAMPIERRE ET LE CHÂTEAU
DE BRETEUIL :** en revanche,
il faut bien se couvrir !





5 FEVRIER 2011, ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

DURE SOIRÉE POUR LA SOIXANTAINÉ DE MEMBRES PRÉSENTS DANS L'ATELIER. EN FAIT, L'AÉROCLUB NE REFUSANT RIEN À SES MEMBRES LEUR A OFFERT DEUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES POUR LE PRIX D'UNE. **PAR PATRICK RAYMOND**

Un toilettage des statuts grâce à la FFA

La première, une Assemblée Générale Extraordinaire, s'est aventurée à rénover nos statuts. Les trois points les plus importants adoptés sont les suivants :

- Nous nous appelons maintenant tout simplement « Air Europ Club » sans apostrophe ni ACTN entre parenthèses, ceci à la demande de la FFA qui a ressorti une vieille querelle de 20 ans.
- Nos membres s'engagent maintenant à donner 1h en moyenne par mois pour des tâches bénévoles à l'Association.
- Il est instauré un fond de réserve qui sera alimenté par le résultat financier annuel de l'aéroclub.

La nouvelle version des statuts sera envoyée à tous les membres du club.

Bilan 2010 : une bonne année

Après ce hors-d'œuvre, le plat de résistance : l'Assemblée Générale annuelle. Elle commence par le long discours du Président sur les bons résultats de l'année : augmentation du nombre d'heures de vol : 1239 h pour 1142 h en 2009, une école en plein renouveau avec 13 élèves et 3 PPL en 2010, hausse du «chiffre d'affaires» et du résultat qui s'élève à 6500 €, mais un nombre d'adhé-

rents qui stagne à 88.

On discute, bien sûr, du futur avion de voyage, qui commence à bien se dessiner à l'horizon, mais qui se fait toujours attendre. Puis, chaque responsable d'activité du bureau dresse le bilan de son action et des objectifs 2011. Comme chaque année, les mécaniciens sont longuement applaudis en remerciement de leur travail.

Le trésorier, aidé en cela par l'expert-comptable qui a vérifié nos finances, nous a bien rassurés quant à l'état de celles-ci et sur nos capacités d'investissement futur. Pour sa bonne gestion, il obtient le quitus de l'assemblée à l'unanimité moins son abstention.

En remplacement du tiers sortant, l'Assemblée générale a élu ou réélu à l'unanimité les pilotes suivants comme membres du conseil d'administration : Patrick Bordier, Jean Pierre Dobrow, Jean Marc Lambert, Laurent Farines, Pierre Lansalot-Basou, Patrick Raymond, Jean Yves Rispe.

Enfin, le moment tant attendu de l'apéro arrive : un verre de punch à la main, nos discussions durent un bon moment. Et, après une rapide séance de rangement, nous levons le camp vers 21 h et, pour les 45 qui l'avaient souhaité, un bon diner nous attend au « 4 saisons », le nouveau restaurant de Toussus, une table qu'il faut recommander. ●



AIR EUROPE CLUB
 Bat 221, Aérodrome de Toussus le Noble, 78117 TOUSSUS LE NOBLÉ
 Aéroclub Ecole de pilotage

Toussus le Noble le

à :

Cher(ère) Ami(e) pilote,

Au cours des six derniers mois le nombre total d'heures que vous avez réalisé sur un avion du club est de

Pour plus de sécurité et conformément à notre règlement intérieur, demandez à un de nos instructeurs de vous accompagner lors de votre prochain vol.

Bien cordialement et bon vol.

P. RAYMOND
Président



Extrait du règlement intérieur

Art. 2-4 - Expérience récente

Première condition : tout pilote désirant être commandant de bord avec un avion du club doit avoir effectué **cinq** heures de vol dans les six derniers mois sur un avion du club.

A défaut du respect de cette première condition, le pilote doit effectuer un vol avec un instructeur du club afin de contrôler et valider ses compétences (une mention sera portée sur son carnet de vol).

Deuxième condition : tout pilote souhaitant transporter des passagers doit, en plus de la première condition, avoir effectué dans les trois mois qui précèdent, **trois atterrissages et trois décollages** sur un avion du club.

A défaut du respect de cette deuxième condition, le pilote doit :

- soit effectuer des vols en solo afin d'acquiescer les conditions d'expérience nécessaires,
- soit effectuer un vol avec un instructeur du club afin de contrôler et valider ses compétences (une mention sera portée sur son carnet de vol).

Le tableau en Annexe du présent règlement présente les types d'avion utilisés au club pour les lâchers machines.

Tél : 01 39 56 20 06 - Mail : aéroclub.aireurop@free.fr

SECURITE DES VOLS

UNE NOUVELLE RUBRIQUE QUE VOUS VERREZ RÉGULIÈREMENT DANS NOTRE JOURNAL INTERNE. Par Patrick Raymond.

L'entraînement, la première règle pour notre sécurité

Qu'est-ce qu'un bon pilote ? Difficile à définir. Est-ce celui qui manie le mieux un avion, celui qui navigue au plus juste ou celui qui sait voler par tout temps ? Pour une association comme la nôtre, un bon pilote est d'abord un pilote qui sait amener en toute sécurité ses passagers d'un aérodrome à

l'autre. Difficile de reconnaître ceci de manière objective. Aussi possédons-nous quelques critères qui permettent de nous en faire une évaluation. Un de ceux-ci est l'entraînement du pilote.

Un pilote qui a l'habitude de voler sur un avion et qui vole fréquemment connaît sa machine, maintient ses réflexes opérationnels et connaît également ses limites. Il vole en

confiance et son stress s'en trouve minimisé. Un pilote volant peu appréhendera son premier vol après une longue période sans avoir tenu un manche. Une erreur ou un oubli augmentent son niveau de stress et réduisent sa capacité de réflexion, accroissant sa vulnérabilité.

Pour mesurer cela, il existe un paramètre simple : « l'expérience récente ». Elle se traduit par une exigence demandée par notre règlement intérieur : « 5 heures de vol minimum dans les 6 derniers mois sur un appareil de l'aéroclub ». Si ce critère n'est pas rempli, il est demandé au pilote de faire un vol de contrôle avec un instructeur.

Le pilote reste l'acteur principal de sa propre sécurité, mais chacun doit se sentir concerné par la sécurité de tous et plus particulièrement la structure d'encadrement et les instructeurs. Ils doivent veiller au respect des règles et à la mise en place de bonnes conduites. Bien sûr, il n'est pas question de vous déresponsabiliser et de jouer les gendarmes, mais nous tenons à sensibiliser les pilotes sur leur niveau d'expérience et à leur rappeler à temps qu'ils doivent appliquer notre règle commune.

Aussi, si vous recevez un mail vous faisant part de votre manque d'expérience récente, réagissez positivement. Ne montez pas dans un avion pour faire les 3 ou 4 heures qui vous manquent, mais prenez plutôt contact avec un instructeur. Ils sont là pour vous aider à voler en toute sécurité par la suite. N'oubliez pas non plus que : « pour prendre des passagers, il vous faut avoir fait 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 mois qui précèdent ».

La commission de sécurité

Au-delà et dans ce cadre, pour améliorer la sécurité au sein de l'aéroclub, une Commission est créée. Présidée par le Président de l'aéroclub, tous ceux qui veulent y participer sont bienvenus. Elle a pour objet de :

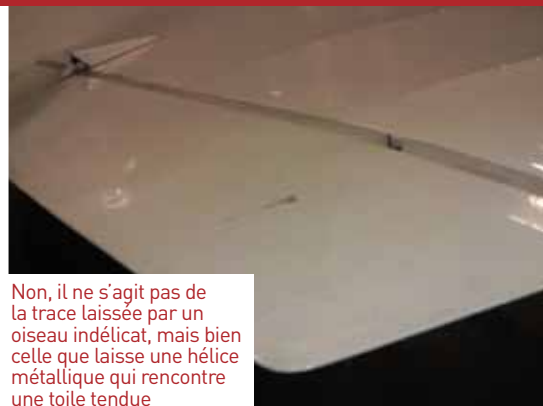
- Sensibiliser les pilotes à la sécurité des vols
- Favoriser la remontée d'informations de la part des pilotes
- Analyser et améliorer nos pratiques
- Exploiter le retour d'expérience et définir des mesures correctives si nécessaire.

Elle pourra utiliser tous les moyens de communication interne (journal, mailing, affiches...) et organiser des conférences pour cela. Elle rapportera son action à chaque réunion du Conseil et pourra proposer toutes les modifications du règlement intérieur, améliorations de nos procédures, voire de notre matériel, nécessaires à cet objet.

Pour participer, s'adresser à : patrick-m.raymond@wanadoo.fr ●



Signature de la convention avec le président de l'ACV



Non, il ne s'agit pas de la trace laissée par un oiseau indélicat, mais bien celle que laisse une hélice métallique qui rencontre une toile tendue



Pour éviter la casse, il vous est demandé de positionner l'hélice à la verticale, comme ci-contre.

LA VIE DU CLUB

Un petit accroc dans le QO

Ranger nos avions dans le hangar n'est pas toujours chose simple. Ces avions sont lourds, et difficiles à déplacer. Le hangar est exigü. La visibilité, le nez collé sur le cône de l'hélice, est des plus médiocres. Tout est présent pour que les avions soient heurtés. C'est ce qui est arrivé le soir de notre Assemblée Générale. En rangeant les avions, deux de nos pilotes, non des plus novices, ont fait un accroc sur l'aileron du QO. Celui-ci était abaissé et il a été accroché par l'extrémité d'une hélice.

Ce petit problème aurait pu être évité si une règle simple lorsqu'un avion est parqué était scrupuleusement respectée.

En effet, s'il faut manœuvrer l'avion avec l'hélice horizontale, celle-ci, une fois la machine parquée, doit être mise en position verticale. Cela permet d'avoir plus de place pour la manœuvre et également d'éviter de tels accrocs.

Dominique ayant pris les choses en main dès le lundi, le trou a été rebouché dans les règles de l'art. La peinture a été reprise et l'avion remis en vol.

Aussi, avant de quitter votre avion dans le hangar, vérifiez dorénavant que l'hélice est bien en position verticale et profitez-en pour y mettre celles des autres avions qui ne le sont pas. Merci.

Nous avons de la visite

Non, ce beau DR400 au capot argenté et rayé d'orange n'est pas notre futur avion de voyage. Il appartient à l'Aéroclub de Versailles (ACV) et est habituellement basé à Saint-Cyr. Dans le cadre d'une convention passée entre nos deux aéroclubs, nous l'hébergeons pour l'hiver afin que ce club puisse

notamment continuer son activité de vols de nuit. En échange, l'ACV nous aidera à développer cette même activité. Réservez-leur le meilleur des accueils.

Les nouvelles « têtes brûlées »

Jean Camus : 63 ans, ancien de chez Dassault Aviation, il est maintenant Vice Président de Finch Aircraft une nouvelle société qui se donne pour ambition de relancer la production et de commercialiser les DR 400 qui forment la base de nos aéroclubs. Bonne chance Jean dans cette tâche ardue et bons vols sur nos machines.

Bruno Genty : Bruno a 48 ans, agent au CEA, il commence sa formation avec Alain Chaumeaux.

Laurent Ecale : à bientôt 50 ans, Laurent est dans les Télécoms il a commencé sa formation pour le PLL le 14 février avec Alain.

Alexandre Paquier : 26 ans, il a effectué a première leçon de pilotage avec Alain lui aussi le 14 février

Week-end à Dijon

Les 19 et 20 mars, Brigitte organise la première sortie de printemps : un week-end à Dijon avec visite du site des Robin, grâce à Jean Camus, directeur de Finch Aircraft France, et éventuelles retrouvailles avec Guillaume Lorans. Inscrivez-vous vite. Réunion de préparation mardi 15 mars à 20h. bduflomoreau@yahoo.fr

Week-end à Niort et dans les marais poitevins

Les 16 et 17 avril, la deuxième sortie de printemps vous emmènera à Niort pour la soirée. Vous irez ensuite vous balader dans les marais poitevins en bateau. Inscription auprès de Brigitte et réunion préparatoire à venir. bduflomoreau@yahoo.fr



Jean Camus



Bruno Genty



Laurent Ecale



Alexandre Paquier



Par Frédéric Turpin.

A quoi sert une purge ?

Réponse : à voir s'il y aurait de l'eau dans l'essence donc généralement quand la température est proche du point de rosée; pas forcément en hiver.

Quand faut-il purger ?

Généralement, quand on arrive à l'aéro-club et que l'on veut voler, la première chose est de lire correctement le carnet de route de l'avion. On peut y lire plein de choses :

- quel est le dernier pilote ?
- quelle est la date du dernier vol ?
- Est-ce que le plein a été fait ?
- Si l'avion n'a pas volé depuis 1 ou 2 semaines, que le plein n'a pas été fait et que l'air a été très humide, **il faut purger avant de bouger l'avion** : On ouvre doucement la verrière, on prend délicatement le gobelet, on purge et on vide à l'extérieur du hangar; après on peut monter sur l'aile de l'avion.

Une fois l'avion sorti, refaire une purge à la pré-vol ne prend que 2' et permet de s'assurer qu'il n'y a pas d'eau dans l'essence.

Une fois l'avion sorti, refaire une purge à la pré-vol ne prend que 2' et permet de s'assurer qu'il n'y a pas d'eau dans l'essence.

Remarques

Remarque de Fred : Au club, on ne purge qu'à un seul point, sous le moteur, qui est d'ailleurs le plus bas. On ne fait pas les autres car n'ayant jamais été faits, on risquerait d'abîmer le joint plastique de purge à cause du mouvement.

Remarque d'Alain : Le fait de remplir les réservoirs après chaque vol diminue le risque de mélange eau et essence, faute de place. Aussi, Alain vous rappelle qu'il ne faut jamais faire les pleins sous la pluie.



René et Dominique font connaissance avec le SR20



LE CIRRUS SR-20

Le nouvel avion de voyage de l'aéroclub est un Cirrus SR20 de 2003. Nous l'achetons à ses propriétaires de Saint Brieuc. Il a 1100 h de vol et a toujours été maintenu dans un atelier agréé. Il est passé à l'aéroclub le 17 février pour une inspection minutieuse réalisée par Dominique et René. Résultat, le moteur, la cellule, l'hélice sont en bon état et ont été bien entretenus. Puis Alain Chau-

meaux a fait un petit vol d'essai, montée à la Vz max, décrochages, vol lent et autres tests, en grande partie dans la brume qui régnait sur la région ce jour là, à la recherche du petit défaut, de la vibration anormale, résultat : le comportement de l'avion est très sain. En finale à 90 kt l'avion descend bien, les paramètres sont aisés à contrôler et l'avion se pose, l'atterrissage est un régal. Pour lui cet avion est plus facile à piloter que le KT. ●

Moteur Continental, puissance : 200cv. **Hélice :** à pas variable tripale. **Masse à vide :** 939 kg **Masse max :** 1360 kg. **Distance au décollage :** 597 m. **Taux de montée :** 828 ft/mn **Vitesse de croisière :** 156 kt. **VNE :** 200 kt. **Décrochage (avec volets) :** 54 kt. **Distance d'atterrissage :** 621 m. **Capacité carburant :** 212 l. **Distance Franchissable :** 745 Nm. **Avionique :** Avydine 500, PFD, 2 Garmin GNS 430, PA ●

Le mot du Président

La décision a été difficile à prendre. Le processus a duré un peu longtemps car les avis étaient partagés. Il a fallu prendre en compte et assimiler un ensemble d'informations, d'envies, de répulsions, d'avis et de données financières fluctuants entre favorables et défavorables. Les aléas climatiques s'en sont mêlés et tout cela a constitué un vrai casse-tête pour ceux qui ont participé à cette aventure.

Evaluer, discuter, parlementer et enfin décider. Heureusement la décision est collective et le conseil, à une grande majorité, a décidé de ce pas en avant : acheter un nouvel avion, engager les finances de notre association pour une machine que nous ne maîtrisons pas encore.

L'achat de ce Cirrus SR-20 est un pari, un pari sur notre croissance future, sur l'envie de nos pilotes à voyager et sur leur volonté d'apprendre et de se perfectionner. Mais c'est aussi un pari raisonnable : l'investissement est moindre que celui fait il y a dix ans pour le XD. Le prix de l'heure de vol est calculé pour que le coût des voyages soit identique à celui du KT, à même distance parcourue et toute cette nouvelle technologie a déjà été maîtrisée par bon nombre de pilotes, alors pourquoi pas nous ?

Merci à tous ceux qui ont bien œuvré pour cette première étape dans le renouvellement de notre flotte. Maintenant, n'hésitez pas : prenez du plaisir avec cette nouvelle machine. Bons vols

PR



DEPUIS
1934

LE PAPY
BOEING TONE
FEVRIER 2011- N°22
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble



Robin
Pour toujours !