



LE PAPY  
BOEING TONE  
NOVEMBRE 2010 - N°20  
BULLETIN MENSUEL  
Air'Europ Club  
Toussus le Noble

En couverture :

# Paysages d'automne

Et aussi :  
LES NOUVEAUTÉS  
SUR OPEN FLYERS,  
LES CONSEILS D'ALAIN,  
LA VIE DU CLUB



Le haras du Pin, Orne.



Le mont Sait Michel, Manche.  
Photos de Brigitte Duflo





## ACTN À OPENFLYERS: DEMANDE ROULAGE POUR LA VERSION 3.0

LE SYSTÈME EST MAINTENANT EN VERSION 3.0.ALPHA. JE VOUS PROPOSE QUELQUES RECOMMANDATIONS ET VOUS PRÉSENTE LES PREMIÈRES NOUVEAUTÉS DE LA 3.0.ALPHA.

Par Joseph moruno

### Recommandations

**Quel navigateur utiliser pour profiter pleinement des services d'O.F. :** Bien qu'Internet Explorer fonctionne avec O.F. il est fortement préconisé d'utiliser Mozilla Firefox.

**Le temps de vol et potentiel restant:** Page d'Accueil du cahier journal -

Dans cet exemple 47:10 ▼



Ce n'est pas une nouveauté 3.0. Cette fonctionnalité dont l'objectif est l'anticipation des révisions par le suivi des potentiels avions est souvent négligée par les pilotes.

Lorsque vous réservez un avion le système vous demande le temps de vol estimé. Si vous ne remplissez pas cette information OpenFlyers prend 50% du temps de la réservation comme temps de vol. Et on arrive très vite à des potentiels négatifs. Merci d'indiquer le temps vol estimé lors de vos réservations.

### Nouveautés

Toutes les nouveautés se trouvent dans les commandes de la page «Cahier journalier / Aéronefs et instructeurs».

**Planning dynamique sous l'onglet réserver**

**vation:** Cette fonctionnalité est encore en cours de développement. Merci de ne pas l'utiliser. Elle facilitera les modifications des réservations sans avoir à modifier ou annuler les intentions via plusieurs questionnaires.

**Terrains sous l'onglet préparation vols:**

Vous cherchez des informations. Demandez le terrain de votre choix -code OACI ou utilisation

de la plateforme. Je vous laisse découvrir.

**Parcours sous l'onglet préparation vols:**

Cette fonctionnalité est partiellement ouverte. Vous pouvez vous amuser avec, mais en son état vous ne pouvez préparer un vol. Météorologie sous l'onglet préparation vols: En cliquant sur Météorologie vous aurez les informations météo avoisinant Toussus Le Noble.

**Rapport sous l'onglet Données ▼**



Cet outil permet de fournir des informations ciblées aux pilotes. Une programmation système est nécessaire. A titre d'exemple, le Report HDV par Pilote Avion Solo/DC. Pour

lisez \* pour des recherches génériques. A ce jour 29746 terrains sont enregistrés dans la base. Vous devriez trouver le votre.

Exemple. Recherche de LFAT (Le Touquet) ▼



Résultat de la recherche ▼

Nom	VAC	Latitude	Longitude
LFAT - LE TOUQUET PARIS PLAGE	LFAT	50.51484722	1.62757770

En cliquant sur LFAT de VAC vous aurez accès à la carte VAC du terrain sans avoir à sortir d'O.F.

En cliquant sur LFAT - LE TOUQUET PARIS PLAGE vous accédez à Informations

visualiser il suffit de cocher la case, de choisir l'année désirée et vous obtenez l'information. Ce sera tout pour cette première présentation. Je vous tiendrai informé des changements et évolutions à venir. ●

## PETITE HISTOIRE DE TOUSSUS

L'ACTUALITÉ AÉRONAUTIQUE SE FAIT FAIBLE PAR CES TEMPS D'AUTOMNE, AUSSI, NOUS RECOMMENÇONS NOTRE PETITE SÉRIE D'ARTICLES AUTOUR DE L'HISTOIRE DE NOTRE AÉROCLUB. CE MOIS-CI, QUELQUES MOTS SUR LE TERRAIN DE TOUSSUS.



1. Le bar de la Grande Volière.  
2. Station service de la SNCAN  
3. Entrée du

## L'aviation de loisir arrive à Toussus

La première guerre mondiale a permis un accroissement fort des activités du terrain. Mais, c'est surtout après-guerre que le terrain va se développer. Un groupe se constitue pour acheter les terrains à l'ouest de l'aérodrome Farman afin d'y réaliser une nouvelle plateforme destinée à l'aviation de loisir. Deux hangars sont rapidement construits et Jean Salis y installe une première station-service et une école de pilotage. Plusieurs autres clubs s'établissent sur ce nouvel aérodrome nommé : Toussus - Paris. Un grand clubhouse commence à y être construit, c'est la base du bâtiment actuel de la Tour. Mais les



## Les Fondateurs

Toussus-le-Noble est, avec Issy-les-Moulineaux, un des terrains les plus anciens en activité en France et peut-être dans le monde. L'aviation y est pratiquée dès 1907 par Robert Esnault - Pelterie, ingénieur, concepteur d'avions et de moteurs. Il s'installe alors auprès de l'étang du « Trou salé » après que le Domaine des Grandes Eaux de Versailles lui en a concédé l'usage. Asséché depuis la guerre, cet étang se situait au niveau de l'entrée des pistes 25 actuelles. Notre ingénieur y teste ses premières inventions, notamment le « manche à balai » qu'il brevète le 10 octobre 1907 et ses premiers avions REP à armature métallique. Il fonde la première école d'aviation du terrain. Victime d'un accident en 1908, il abandonne le pilotage mais continue à s'intéresser à l'aviation comme, dès 1912, au développement du moteur à réaction. En 1908, il donne à Maurice Farman l'usage d'un hangar à proximité de l'étang pour s'y installer.

En 1909, Maurice Farman et ses associés acquièrent 17 ha de terrain pour y développer leurs activités. Le terrain s'étend alors sur toute la partie à l'est de la Tour actuelle. De nouvelles constructions accueillent les hangars et les bâtiments administratifs de la société et son école de pilotage. Puis viendra la grande période du terrain Farman avec les productions des Jabiru, Goliath et autre Jules Verne. Pilotes d'essais, comme Lucien Coupet ou Lucien Boussoutrot, mécaniciens



et élèves se retrouvaient à l'Aviatic, hôtel situé en face de l'entrée du terrain ou au bar de l'aérodrome qui existe toujours.

La société Farman est nationalisée en 1933 et devient la Société de Constructions Aéronautiques du Centre.

## Le mot du président

**La sécurité, un thème récurrent de notre petit éditorial mensuel.** Le mois dernier, nous évoquions le fait que la compétence n'était pas suffisante face aux lois de la nature. A la vue de dernières statistiques de vol de nos pilotes, un autre facteur d'insécurité nous est apparu évident : le manque de pratique. Nos règles sont pourtant claires : « 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). »

**Force est de constater que cette règle n'est pas respectée** et que bon nombre d'entre nous, spécialement quand les mauvais jours arrivent, l'oublie. Un pilote non entraîné devient peu sûr de lui, maîtrise mal son avion et sa navigation et aura sûrement des difficultés à gérer des situations d'urgence.

**Aussi, vérifiez votre capacité à respecter notre première « règle d'expérience »** sur votre carnet de vol et prenez contact avec un de nos instructeurs si nécessaire. De notre côté, nous essaierons de vous prévenir à chaque fois que nous constaterons que vous allez faillir au respect de cette prescription de sécurité. Bons vols à tous. **PR**





mation, que Toussus redevient le terrain de l'Aviation de Loisir de la région parisienne. Aérodrôme d'Etat, il est géré par Aéroport de Paris ; il a gardé la superficie qui résultait de la réunion des deux terrains d'avant-guerre. Les installations ont été reconstruites.

### La reconstruction

Le Commandant Henry Tessier, à qui le terrain a été confié, veut en faire la grande plate-forme pour l'aviation de loisir de la région

## LA VIE DU CLUB

### Dernières nouvelles de la ZRT de Toussus

Régulièrement, les services de contrôle de Toussus et les usagers de l'aérodrome se réunissent pour faire le point sur les problèmes de circulation aérienne et de sécurité aux abords du terrain. La dernière réunion du 14 octobre a porté sur le retour d'expérience de la ZRT et des nouvelles règles de circulation aérienne mises en place il y a six mois.

#### Quelques chiffres :

De mars à septembre 2009 : 78 800 mouvements dont 71900 VFR et 6900 IFR.

De mars à septembre 2010 : 80 100 mouvements dont 73 300 VFR et 6800 IFR.

L'activité du terrain s'accroît et notamment l'activité VFR qui représente 92% des mouvements.

Le nombre de Fiches de Notification d'Événements (FNE) est en hausse : 136 en 2010 pour 118 en 2009.

**Depuis le début de l'année, il y a eu :** 2 sorties de piste, 1 rapprochement, 19 intrusions en ZRT sans clairance, 14 non-respect de procédure, 1 incursion de piste, 14 anomalies de plan de vol, 3 accidents non corporels.

**Le bilan** du fonctionnement de la ZRT est globalement positif. Les vols IFR sont protégés de façon satisfaisante. Le dispositif de la ZRT est donc maintenu, a priori jusqu'au printemps 2012.

#### Et quelques faits & recommandations :

● Les roulages sans clairance sont trop nombreux. **Consigne :** Après l'atterrissage, il faut s'arrêter après la servitude de piste, derrière les marques de point d'arrêt, ou à la bretelle

parisienne. L'aérogare qui regroupe tous les services du terrain et la Tour est terminée à partir du club-house commencé avant-guerre, les routes et taxiways sont tracés pour faciliter les accès aux installations. Un restaurant est ouvert : « La Grande Volière » ; tenu par Mme. Bouclon, il attire les pilotes de la plate-forme, l'aéroclub du Canton de Sceaux y organise son dîner annuel. Des industries s'y installent, notamment la SNCAN (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord) dans le nouveau hangar qui jouxte le nôtre. Elle entretient les Norécrin, NC-853 et autres Stampe. Les aéroclubs arrivent : le Groupe Aérien du Touring Club de France, l'aéroclub du Canton de Sceaux, l'aéroclub Air France, le Club Aérien de Paris..., ainsi que les sociétés de voyage aérien comme la Compagnie Française d'Aviation ou Air Tourist.

Des grands projets naissent comme celui de la

de dégagement 07D, avant les pointillés. Contacter le sol (121,85 MHz), puis avancer seulement après la clairance du contrôleur sur l'intention de roulage et le parking choisi. On ne demande plus de clairance pour quitter la fréquence Tour (119,3 MHz).

● Attention aux rapprochements à RBT dans une zone à forte densité de trafic. **Consigne :** Ouvrez l'œil et évitez le survol vertical de RBT.

● Départ en 25D : on constate que peu d'aéronefs font l'altération de cap de 10 degrés à droite au décollage afin de contourner Magny-les-Hameaux par le nord. L'altération de cap est obligatoire pour respecter la tranquillité des riverains.

● Il faut respecter le tracé du tour de piste. Il y a trop de survol de Villiers-le-Bâcle.

Villiers-le-Bâcle sera interdit de survol à partir de l'édition de la prochaine VAC.

● Le contrôle souhaite une meilleure écoute de la fréquence. La répétition des messages aux instructeurs augmente l'occupation de la fréquence, déjà surchargée. Le contrôle pourrait imposer un atterrissage complet aux « tour-de-pistards » distraits.

● Le 21 septembre, un appareil inconnu a touché une balise, et sectionné des câbles d'éclairage, reliant les balises les unes aux autres. Il n'a pas reporté l'incident. Lorsqu'on fait une bêtise, il faut le signaler. **Consigne :** tout incident DOIT ETRE REPORTE. Cela, pour la sécurité de tous. Faute avouée est à moitié pardonnée.

● On note également un nombre important de pénétration en Classe A dans le couloir Ouest parisien, et des cas de transit sans contact à Etampes, Chavenay et Pontoise, par des aéronefs au départ et à l'arrivée de la

création d'un aéro-parc avec : boutiques, location de voiture et de vélo, mini-golf et boulo-drome, pour accueillir les touristes à Toussus. Mais le plus urgent, dans les années 50, est de doter le terrain de pistes convenables. Le terrain possède une piste, faite de grilles en tôle, qui commence à être très endommagée. Le Commandant Tessier crée alors la seconde piste en herbe, parallèlement. Bien sûr, elle est inutilisable après une forte pluie, ce qui pose problème pour un terrain moderne qui possède une radio et gonio VHF et qui dénombre plus de 10 000 mouvements par an. Un premier projet de création de deux pistes en béton perpendiculaires de 800 m de long et 30m de large, doublées de deux pistes engazonnées, est étudié mais il ne voit pas le jour. La piste en tôle est donc bitumée, et on gardera la piste en herbe jusqu'à la fin des années soixante-dix ●

Toussus-le-Noble. **Consigne :** surveillez vos altitudes et prenez contact avec les terrains que vous survolez ou dont vous passez à proximité, il en va de la sécurité de tous, notamment en région parisienne.

● L'aérodrome ferme à 22h30, heure locale. A partir de cet instant, aucun mouvement n'est autorisé, même le roulage au sol.

### A vos agendas

#### Formation au FCL 1.028

Un premier cycle de discussion en anglais pour ceux qui veulent passer ou renouveler leur qualification FCL 1.028 a débuté. Il est pris en charge par Jérôme. Si cette formation vous intéresse, contactez-le par courriel : [jerome.coornaert@free.fr](mailto:jerome.coornaert@free.fr).

#### Repas de fin d'année

Cette année Brigitte nous propose de fêter la fin de l'année dans « l'esprit des guinguettes » le Samedi 4 décembre à 20h30 à l'aéroclub, avec un menu rétro : Soupe à l'oignon, Blanquette de veau, Salade, Fromage & Dessert. Invitez votre famille et vos amis. Et préparez vos costumes d'époque !

Réservations : [bduflomoreau@yahoo.fr](mailto:bduflomoreau@yahoo.fr)

#### Conférences au coin du feu

Alain nous a préparé une bonne discussion autour du bon usage de la mixture et du transpondeur mode S pour le : 24 novembre à 20h30 à l'aéroclub. Comme d'habitude, venez nombreux.

#### Et vous serez « chauds » pour la grande journée de nettoyage du club :

le 27 novembre à partir de 10h ●