

9 janvier 2009

Le Papy Boeing Tone


BONNE ANNEE

©Dromadaire

Maxine

est née le 20 décembre 2008 au foyer de Stéphanie et Jérôme, notre instructeur. Au nom de tous, nous lui souhaitons, une longue et heureuse vie. Felicitations aux heureux parents


Les falaises anglaises en vue

Année 2009 n°3

Le mot du Président

C'est avec grand plaisir que je vous souhaite à tous une bonne année 2009. Que cette année vous soit favorable pour tous vos projets et qu'elle vous permette de satisfaire avec joie votre passion pour l'aviation.

L'année 2008 se termine sur des auspices bien peu enthousiasmantes, la crise est arrivée, la récession nous entoure, pour bon nombre d'entre nous les perspectives sont peut-être difficiles. Pour notre aéro-club, le principal nuage vient de la mise en liquidation de la société APEX, qui rend notre flotte à la merci du manque de pièces de rechange.

Par contre, malgré quelques difficultés pour maintenir la disponibilité de nos appareils, des coûts de carburants qui se sont accrus et des dépenses inopinées comme pour les balises, le club termine son année avec un nombre d'heure de vols identiques à 2007 et en bonne santé financière. Ceci nous permet d'envisager l'avenir avec optimisme.

Bien sûr, il nous faut rester confiant dans l'avenir. Quelques rayons de soleil nous permettent d'espérer :

- les prix du carburant sont repartis à la baisse et, si la tendance se confirme, le coût de

Flight Plan to DUXFORD (EGSU) – Part 2 : Toussus - Duxford

Vendredi 11 Juillet 14 heures, le rendez-vous est fixé et tout est prêt. Logs de Nav., gilets de sauvetage, cartes VAC (www.ais.org.uk) et cartes OACI du sud-est de l'Angleterre sont à disposition.

Pas de contrainte notifiée par NOTAM si ce n'est que le 13 Juillet : un préavis de répétition pour le défilé du 14.

Le prévisionniste de la météo annonce un temps variable, avec possibilité d'averses entre Toussus et Calais, plafond entre 3000 et 3500 ft, puis CAVOK et bonne visibilité vers la côte. Pour l'Angleterre c'est autre chose, TAF et METAR annoncent une dégradation au nord de Londres avec un plafond à 1500 ft, une visibilité de 4 à 6 km sous les averses. Pas très réjouissant le climat britannique.

Finalement la première branche de notre voyage sera Toussus - Etrepagny - Eu/Mers - Cap Gris-Nez - Lydd. La météo est sûre sur ce trajet et il faut se poser sur un terrain douanier, l'Angleterre n'est pas dans l'espace Schengen et Duxford n'assure pas le dédouanement. Lydd (EGMD) est un terrain côtier situé sur l'autre rive en face du Cap Gris-Nez, avec une douane et une piste en dur de 1500 m. Aussitôt le plan de vol et le formulaire de douane déposés à Toussus, nous partons à l'assaut du Royaume Uni ...

Toussus - Lydd

Frédéric est aux commandes. Après 55 minutes de vol sous de nombreux cumulus bien gonflés, notre route au 350 nous amène en

baie de Somme où la nébulosité disparaît pour laisser place au Soleil

En contact avec le SIV de Lille, nous poursuivons notre vol en longeant la côte vers le Nord, mon-

Lydd est en vue, Frédéric suggère la descente puis contacte le contrôle local. L'approche se fait via une semi-directe pour la piste 21, le vent est dans l'axe entre 25 et 30 kt ! Concentration à bord puis atterrissage sans difficulté pour Fred.


Lydd - vent : 25 kts dans l'axe

Visiblement nous devons être les seuls à venir cet après-midi. La petite aérogare semble vide. Seuls figurants des lieux : un barman servant un vieil habitué à l'heure de son «Tea Time».

Après un café bien mérité, nous nous acquitons de la taxe d'atterrissage et déposons sans tarder le deuxième plan de vol de la journée.

tant paisiblement vers le FL55.

Une forte composante de vent arrière offre au KT une vitesse sol supérieure à 150 kt, ce qui nous amène plus tôt que prévu sur notre dernier point tournant avant l'Angleterre: le Cap Gris-Nez.

Puis c'est la traversée de la Manche, avion accroché au QDM 290 de LYD comme sur une tyrolienne. Il le faut car le vent est maintenant plein travers

A peine les côtes françaises sont-elles dans notre dos, que les côtes britanniques apparaissent déjà à l'horizon

Notre premier contact «in English» a lieu avec London Info, la crainte dans l'âme que notre habilitation en langue anglaise ne soit pas à la hauteur des attentes du contrôle britannique

Exit cette appréhension, la communication s'instaure sans difficulté avec les formalités d'usage: immatriculation, terrains provenances et de destination, code transpondeur

Lydd - Duxford, via Cambridge

Patrick prend la place à gauche, Fred son poste habituel et moi à l'arrière. Le trajet pour Duxford se résume à une navigation de VOR à VOR. Les environs de Londres en regorgent, EGMD - LYD - DET - LAM - BPK - BKY puis EGSU. Pour le non-initié, c'est une route au Nord-ouest qui survole les banlieues Est et Nord-est de Londres pour finir par une route au Nord-est sur Duxford, soit 45 minutes de vol environ.

Londres et sa banlieue sont vraiment gigantesques ! A peine le paisible cottage anglais du Sud-est survolé, nous voilà à l'entrée des faubourgs londoniens, l'estuaire de la Tamise à l'horizon.

Un collègue, ancien pilote de chasse, m'avait averti quelques semaines avant ce voyage: «tu verras l'Angleterre, c'est le pays de l'avia-

Suite en page 2
Suite en page 4

LA PREVENTION DES PENETRATIONS EN CLASSE A

Le Club house était encore trop petit pour accueillir tous nos pilotes à cette troisième conférence au coin du feu donnée par M. Yves Arthus pilote inspecteur de la DAC Nord consacrée à la prévention de la pénétration en classe A. Dans les années 60, pas de problèmes d'altitude à respecter ni de zones complexes dans lequel le cheminement relève quelques fois du pilotage de précision. Nos heureux

prédécesseurs ne connaissaient pas les zones A, B, C, D. La règle qui prévalait pour tous les pilotes était « voir et être vu » que l'on vole à bord d'un jet avec une centaine de passagers où dans son bébé Jodel. Seulement au matin du 19 juin 1960, par beau temps, le Stampe SV4C F-BDEV et la Caravelle F-OBNI d'Air Algérie, en dernier virage pour se poser à Orly, entrèrent en collision au dessus de Chelles. Le pilote du Stampe et un passager de la Caravelle trouvèrent la mort au cours de la collision et on déplora quelques blessés dans l'avion de ligne qui réussit mal-

gré son état à atterrir. La conclusion des enquêteurs est rappelée ci-dessous. Cet accident fut à l'origine de la mise en place des dites zones et notamment des zones en Classe A interdites aux vols VFR.



Le F-OBNI après la collision

L'application à la lettre des Règles de l'Air conduit à énoncer (RAC 1-3-02) qu'il incombe aux deux commandants de bord d'éviter les abordages et que le pilote du Stampe se trouvant sur la droite avait priorité (RAC 1-3-02 du 1^{er} juillet 1959). Toutefois, les résultats de l'enquête, énoncés ci-dessus, permettent d'affirmer qu'une telle réglementation n'est plus adaptée aux vitesses et aux procédures pratiquées dans les espaces sillonnés par les avions à réaction dont les pilotes, par les seuls moyens visuels, ne peuvent éviter à coup sûr les risques de collision.

Le mot du président (Suite)

l'heure de vol devrait baisser.

- *La réglementation tatillonne commence à se détendre, l'Europe nous promet un nouveau cadre juridique pour les Extra Light Aircraft qui devrait réduire l'activité bureaucratique de l'UEA, et améliorer ses capacités d'entretien de nos avions pour, peut-être, des coûts moindres.*
- *Le nouveau mode fonctionnement de notre association est maintenant rôdé les conférences et divers rendez-vous de pilotes la font revivre.*

Que pouvez vous attendre pour 2009 de la part de Air'Europ Club. Tout d'abord une année qui sera marquée par le 75^{ème} anniversaire de l'aéroclub, ce sera le fil conducteur de la vie de l'ACTN. En deuxième lieu, nous devons continuer à évoluer et notre première tâche sera d'étudier l'évolution de notre flotte à court terme. Tout cela bien sûr en respectant les bases de notre pratique : sécurité de nos vols et entretien pointilleux des avions.
Bons vols à tous P.R.

Le retour d'expérience de la commission de discipline

Membre de la Commission de discipline de la DGAC, Yves Arthus nous a dressé un bilan des infractions relevée qui ont conduit certains pilotes a comparaitre devant cette instance. Bien sûr il fut question du pilote fantasmagique qui, voulant montrer la lanterne, résidence de Week-End du Président, a failli se faire allumer par le Falcon premier ministériel. Cet hurluberlu, n'en était pas a sa première aventure de ce type et, bien évidemment, il se déplaçait dans la zone A de la région parisienne après une verticale Toussus et avoir coupé les axes de Villacoublay sans aucun contact radio, heureusement pour le contrôle et le T-CAS du jet, son transpondeur

mode C était activé, ce qui a permis de prévenir la collision. Il n'a pas eu à passer devant la commission de discipline, la justice s'étant emparée de son cas. Conclusion : 18 mois de retrait de licence et 1500 € d'amende. Mais ce cas n'est pas unique, on se souvient également de cet ancien pilote qui s'est envolé la nuit tombée avec un avion de son ancien aéroclub, pour aller ce poser sur les pistes de Charles de Gaulle. Celui-ci a réussi à fausser compagnie à la police de l'air qui l'a accueilli à son arrivée. Mais, pour son malheur, il avait oublié ses papiers dans le cockpit. En dehors de ces deux cas, fortement médiatisés, où l'in-

fraction était commise en toute connaissance de cause, la commission de discipline voit chaque année une vingtaine de cas de pénétration en classe A ou ZIT. La majorité des cas est liée aux facteurs suivants :

- mauvaise estimation de la position de l'avion, tant en altitude que par rapport au sol;
- mauvaise préparation de la navigation.

Il faut considérer, remarqua, Yves Arthus, que bon nombre de cas n'arrivent pas jusqu'à la commission de discipline. Souvent, le pilote fautif, s'en tire, par un changement rapide de cap ou d'altitude sur injonction du contrôle, suivi par une petite explication avec les contrôleurs.

COUPE DES ESPACES AERIENS DANS LA REGION PARISIENNE



Espaces aériens de la région

Préparer, suivre sa Nav et être en contact avec le contrôle

Comment éviter ces incursions par inadvertance de ZIT ou de zones en Classe A? Trois conseils : Avant le vol, la préparation de la navigation est bien sûr le point clé. Même si le voyage s'effectue dans une zone bien connue, il est nécessaire de repérer et noter avec précision les zones à éviter, les altitudes à respecter et anticiper les changements d'altitude pour le confort de ses passagers. Ceci en utilisant des cartes à jour et en se référant aux NOTAM et AIP-sup en vigueur sur le trajet.

Pendant le vol, suivre attentivement le déroulement de sa navigation afin de pouvoir situer à tout instant la position réelle de l'avion.

Enfin, se mettre en contact tant que c'est possible avec les **Secteur d'Information en Vol** voire les **Centre d'Information en Vol**. Même si ce n'est pas leur fonction, ils vous permettront très souvent d'éviter ces incursions involontaires et ils vous aideront à assurer la sécurité du vol.



Nos 75 ans d'histoire : les avions des

Le Caudron « Luciole » Un avion destiné à l'écolage

Le «Luciole» est un avion de la société CAUDRON qui fut développé au début des années 1930. Cet avion, construit jusqu'à la seconde guerre mondiale dut, en grande partie, son succès au fait qu'il remporta le concours organisé en 1936 par l'Etat Français dans le but de doter « l'aviation populaire » d'un avion d'école simple à piloter et facile d'entretien.

Le Caudron C 270 est l'évolution des Caudron C 230 et C 250 construits à une cinquantaine d'exemplaires. Il fut l'avion école principal des années 30. Développé par les frères Caudron sur la base d'un planeur, il doit son nom à leur jument nommée « luciole » qui le faisait décoller sur les plages de la baie de Somme d'où ils étaient originaires.

Ce biplace en tandem a un fuselage de 7,60 m de long et quatre demi-ailerons démontables d'une envergure totale de 9,90 m, il est réalisé en bois de sapin. D'une grande simplicité, il ne possède ni volets ni compen-



Photo Alain Picolle

Le Caudron luciole du musée de l'air

sateurs, il ne peut être utilisé pour la voltige et exige un pilotage soigneux.

Jusqu'au début de la seconde guerre mondiale 720 Caudron Luciole furent construits selon trois principaux modèles qui se distinguaient essentiellement par leurs moteurs

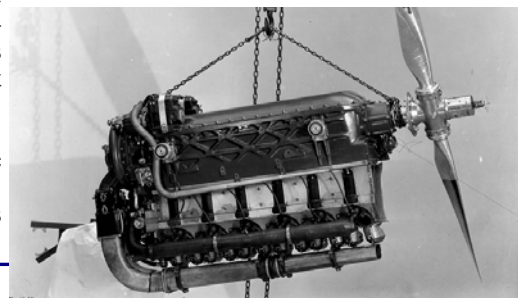
- Le C270 avait un moteur Salmson 7AC en étoile de 95 ch et le C270/1: avait le 7ACA de 105 ch

- Le C272/5 avec un moteur Renault Bengali Junior 4 Pgi de 100 ch (433 exemplaires)

- Le C277 avec un moteur Renault 4 cylindres en ligne de

140 CH

Le moteur «bengali» quatre cylindres en ligne a été développé par l'ingénieur Charles-Edmond Serre du bureau d'études Renault en 1928 pour 95 ch et homologué en 1930 à 100 ch. ce moteur à cylindres inversés pèse 135 kg et développera 110 à 120 ch en 1931, avec cylindres en acier, culasses



Moteur Renault 'bengali »

Le Potez 58 F-AMRD : Notre premier avion de voyage

Le F-AMRD, un Potez 58.0 fut le deuxième avion dont l'aéroclub du Canton de Sceaux fut propriétaire. Acheté d'occasion à M. Camille Marot : célèbre pilote du début du siècle, de

Troyes, c'était un véritable avion de tourisme par opposition au Caudron Luciole F-AOBX destiné principalement à l'écolage.

Le Potez 58.0 est la première version commercialisée du

Potez 58 dont le premier vol eu lieu à Méaulte en Mars 1934. Cet avion, conçu par l'ingénieur Coroller, dérive des Potez 36 et 43 qui furent aussi de célèbres engins au temps de l'Aviation Populaire.

C'est un monoplane à ailes hautes de 11,3 m d'envergure et d'une surface alaire de 19 m². Il pesait à vide 515 kg et pouvait emmener 3 personnes : un pilote et deux passagers dans une cabine fermée (quel confort!!) pour un poids total maximum au décollage de 906 kg. La vitesse de croisière était de 150 km/h pour 750 km d'autonomie, l'altitude maximale était de 6000m.

Le train d'atterrissage classique était doté carénages.

Les bords d'attaque des ailes étaient dotées de « becs de sécurité » sur 1/3 de leur longueur améliorant la portance à

basse vitesse.

Le Potez 58.0 était doté d'un moteur Potez 6B de 120 ch. Ce moteur en étoile était caréné afin d'améliorer le refroidissement des cylindres et l'aérodynamisme général de l'avion.

Il y eu 80 Potez 58.0 construits, les autres versions de l'avion différant essentiellement par le moteur

- Potez 58.4 avec le 120 ch de Havilland Gipsy Major ; 4 exemplaires construits
- Potez 58.5 avec le moteur Potez 6Ba de 130 ch ; 108 exemplaires construits
- Potez 58.6 version 4 places du 58.5 ; 10 exemplaires vendus

Beaucoup de Potez 36, 43 et 58 furent réquisitionnés en 1939 par l'armée de l'air pour servir d'avions de liaison ou d'observation



Le POTEZ 58.0 de l'AéC de Millau



Flight plan to Duxford : suite de la page 1

tion! Il y a un terrain tous les 10 nautiques, les contrôleurs sont vraiment là pour t'aider. En cas de problème météo, tu peux te dérouter facilement, attendre que le grain passe et re-décoller dans la foulée. Faut reconnaître qu'avec un Mirage 2000, t'es moins emmerdé parce qu'en filant à 450 kt et en dessous de 500 ft, soit tu restes sous la couche, soit, si ça se dégrade, tu chouffes le radar et tires un peu sur le manche. Cinq secondes après, t'es au-dessus des nuages!». Mouais ... mais en DR400 ça ne va pas le faire!

Il y a quasiment un terrain en herbe tous les 5 à 7 nautiques. Quelques uns sont «disused», ou abandonnés, vestiges de la 2^{ème} G.M.

Le vent a fortement diminué depuis notre départ de Lydd, la couche commence à se souder avec un plafond très acceptable (> 3000 ft). Le plancher de la TMA de Londres en classe A commence à 2500 ft sur notre trajet, ce qui nous permet de voler confortablement à 2000 ft QNH sous l'œil bienveillant de London Info.

La CTR de Heathrow est la seule classe A des environs avec un plancher au niveau du sol, et elle ne couvre qu'une partie de l'Ouest de Londres. Il y donc une certaine «perméabilité» en VFR sur une partie de la capitale excepté le centre historique (oubliez la petite balade au-dessus de Big Ben et de Hyde Park !)..

Mais attention, cette tolérance relative a un revers : les contrôleurs aériens vous demandent de fournir votre position régulièrement, même avec un transpondeur mode C à

bord et un plan de vol déposé.

Au Nord de la Tamise, les premières averses ne se font pas attendre. En prévision, je sorts les VAC des terrains de déroutement au fur et à mesure de l'avancement.

Le VOR de BPK (banlieue Nord de Londres) est notre dernier point tournant avant la branche directe sur Duxford. Nous évitons les grains en slalomant autour de cette route au 025 flanquée entre les CTR de Luton et Stansted, les deux grands aéroports au Nord. En chemin, le contrôle de Duxford nous annonce un grain à proximité du terrain. Nous prenons une route plus au Nord en espérant le contourner mais sans succès, car en définitive il nous empêche toute approche à vue. Il faut donc se dérouter sur Cambridge à 7 nautiques au Nord de Duxford, où la visibilité est meilleure.

Nous arrivons à Cambridge, un peu comme un cheveu sur la soupe. Un BAe 146, petit quadriréacteur commercial, attend en entrée de piste 23 que notre DR400 se pose. Le contrôleur, dans un flegme typiquement britannique et habitué à ce type d'incursion, nous suggère de maintenir position à la première bretelle de sortie le temps que le BAe 146 décolle. Puis, à notre grand étonnement, il nous propose de remonter la piste pour assurer notre décollage, au nez d'un Falcon 50 qui attendait son tour (et oui!). A peine 10 minutes après le posé, et nous voilà repartis pour un saut de puce sur Duxford, comme si de rien n'était. Autre pays, autres mœurs! (À suivre) *P. Grué*

La vie du club

Diner de fin d'année

Encore beaucoup d'ambiance pour ce dîner de fin d'année du 6 décembre. Et il en fallut pour réchauffer l'atmosphère, le chauffage de l'Unité d'Entretien, ayant profité de ce week-end pour se faire la malle. Peu importe, après un petit Kir en guise d'apéritif, Patrick nous avait trouvé un excellent couscous qui fut avalé jusqu'au dernier pois chiche. Puis le karaoké animé par Jean Pierre fut encore mémorable, mais nos qualités de crooner ne sont toujours pas à la hauteur.

Fans de cloco



Travaux d'hiver

Suite à la panne du chauffage, l'activité de l'UEA a été ralentie, la société en charge de la maintenance a changé le boîtier d'allumage et maintenant il fait bon dans l'atelier. Le branchement d'eau a été refait il devrait permettre d'éviter le gel des canalisations l'hiver. Il nous reste à changer le ballon d'eau chaude.

QUIZZ : l'aéroclub va avoir 75 ans

Question n° 5

L'aéroclub a fréquenté pendant quelques années l'aérodrome d'Orly, sûrement dans un de ces bâtiments du premier plan le long de la Route Nationale 7. Sur cette photo d'époque on distingue deux énormes hangars, qu'abritaient-ils ?

Question n° 6

En 1934 on battait des records du monde de vitesse avec un Caudron Rafale C450. Quelle était la puissance du moteur Renault de ces véloces aéro-nefs? Quel ingénieur avait conçu ces avions?



Dans ce numéro :

Flight plan to Duxford :- part 2 : Toussus-Duxford	1
Le mot du Président	1
La prévention des pénétrations en classe A	2
Nos 75 ans d'histoire : les avions des années 1934-1940	3
Flight plan to Duxford : suite de la page 1	4
La vie du club	4
QUIZZ : l'aéroclub va avoir 75ans	4
Les bons conseils de Dominique et René	4

Les Bons Conseils de Dominique et René
Je suis le dernier né de vos tableaux de bord
Sachez me trouver sans avoir à me chercher



Je suis la partie visible de la nouvelle balise de détresse 406 MHz qui se cache quelque part dans la cellule de l'avion que vous pilotez.

Si vous avez des questions n'hésitez pas à demander à vos mécaniciens, instructeurs ou chef pilote.
Meilleurs vœux à tous de l'équipe de l'UEA

A VOS AGENDAS

Prochaine conférence au coin du feu :

Mardi 16 janvier 2009

« Les facteurs de charge »

Par Fred Turpin

On en profitera pour tirer les rois

ASSEMBLEE GÉNÉRALE

Samedi 7 Mars 2009

QUIZZ n°2 : réponses

Question n°3

« Luciole » était le nom de la jument des frères Caudron qui tirait leurs premiers planeurs sur les rives de la baie de Somme.

Question n° 4 : Il s'agit de Caudron Rafale C450 avec lequel M. Arnoux remporta en 1934 la Coupe Deutsch de la Meurthe à Etampes.

Envoyer vos réponses à :

patrick-m.raymond@wanadoo.fr

Réponses au prochain numéro

Le vainqueur gagne un abonnement d'un an gratuit au journal

Bulletin mensuel de



Aérodrome de Toussus le Noble

Bat 221

78117 CHÂTEAUFORT

tel 01 3956 2006

Retrouvez-nous sur le Web!
<http://ac.aireurop.free.fr/>

