



DEPUIS
1934

LE PAPY
BOEING TONE
FÊTES 2013 2014-N°46
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble



Vol en Afrique

ET AUSSI:

LA VIE DU CLUB
LE MAG' EN BALADE

CE MOIS-CI:

MESSAGES DE SÉCURITÉ
CE N'EST QU'UN AUREVOIR

Vol en Afrique

QUOI DE PLUS NATUREL, POUR UN PILOTE ÉVOLUANT AU NORD, DE VOULOIR VOLER PLUS AU SUD ? MAIS VRAIMENT TRÈS LOIN VERS LE SUD, LE GRAND SUD, QUOI ! Par Bruno Combe

Alors, allons-y. Direction l'Afrique du Sud, le plus au sud possible : au Cap. Sur Internet, le quartier du Waterfront, sur le port de pêche et de commerce le plus austral du continent africain, met en avant les vols en hélicoptère, probable usine touristique sans caractère et hors de prix. Donc, par notre moteur de recherche préféré, cherchons : « Aeroclub Cape Town ». Et nous trouvons le site www.capetownflyingclub.co.za.

Première démarche, premier contact avec le Cape Town Flying Club : Tania, instructrice parlant français, me propose un vol qui doit me permettre de survoler quelques phares sur la côte sud-africaine. Les choses s'annoncent pour le mieux. A distance, le vol est réservé sur un Piper Tomahawk pour le jeudi 14 novembre, 10H00. Au programme : décollage de l'aéroport international, vol vers le nord le long de la côte Atlantique jusqu'à Yzerfontein, survol de l'île de Dassen Island, puis cap au sud jusqu'au cap en lui-même, et enfin retour à l'aéroport. Ambitieux programme pour un vol d'une bonne heure (la carte routière n'est pas le meilleur moyen pour évaluer le temps) !

Nous sommes en semaine 46. Ça commence bien : je rate mon vol aller du dimanche à Charles de Gaulle ! Pas de panique : heureusement, il y a de la place pour le même vol du lendemain.

Un club house richement décoré

Nous y voilà. Le début – raccourci – du séjour est réservé aux affaires. Arrive le jeudi matin. J'avale un solide petit-déjeuner puis, arrivé à l'aéroport, je suis la direction « general aviation ». L'accès est sécurisé mais facile à trouver.

Première impression en entrant dans les locaux : l'activité est intense, le club house est richement décoré et je fais la connaissance de Tania. Mauvaise nouvelle : Nicole, la « Maintenance Officer » m'annonce que le Tomahawk est en révision, mais un Piper Warrior a un créneau disponible à la même heure. Tania le conseille, question confort durant le vol. Il s'agit du ZS-KBK. Kilo Bravo Kilo, ça sonne bien.

D'autres formalités sont remplies (c'est normal, je suis tout nouveau !).

Nous faisons la visite prévol ensemble : Europe et Afrique du Sud, mêmes procédures. Il faut dire aussi que Tania a passé nombre de brevets en France...

Nous nous installons : je suis à gauche, Tania s'installe à droite et met en route puis me laisse les commandes pour le roulage. Ah là, rouler sans autorisation de la tour, j'ai un doute ! En fait, il n'y a de demande de roulage à formuler que lorsqu'on pénètre dans la zone de l'aéroport lui-même. Nous roulons jusqu'à un parking où sont stationnés 2 hélicoptères de fabrication russe, procé-



rons aux essais moteur, puis avançons vers une grande barrière rouge et blanche, qui donne accès aux taxiways de l'aéroport. Tania appelle enfin la tour. C'est la 01 en service (effectivement le vent souffle dru du nord). Sur la piste atterrit un 737 de Kulula, compagnie à bas coût sud-africaine aux couleurs vertes, le Piper devant nous décolle, puis c'est au tour d'un autre 737, cette fois-ci aux couleurs oranges de Mango, autre compagnie à bas coût.



Départ de Cape Town International pour la côte ouest

Je ne suis pas habitué au déverrouillage du frein à main : je demande à Tania s'il est bien desserré. Nous nous alignons donc sur la 01... et décollons enfin.

En montée vers 2000 ft, nous prenons le repère de l'ancienne « power station ». Jadis, ses cheminées de style « centrale nucléaire » la rendaient encore plus visible.

Ca y est, les paramètres sont stabilisés. A peine la croisière commence-t-elle que Tania contacte la base aérienne d'Ysterplaat pour transiter dans sa zone, dans l'agglomération du Cap. Nous longeons la côte et ses longues plages désertes. Le mieux est de laisser commenter quelqu'un qui connaît bien le pays : « Départ de Cape Town International pour la côte ouest. Normalement, le vent du sud-est domine la péninsule mais nous avions aujourd'hui un vent du nord qui nous a ralenti à l'aller ! Destination Dassen Island... et son phare qui règne sur ce petit îlot non habité ! »

Chemin faisant, nous survolons la centrale nucléaire de Koeberg, toujours à 2000 ft. Tania contacte au moins toutes les 10 mn la fréquence en vigueur au nord de la péninsule,

pratiquement toujours encombrée par les hélicoptères touristiques. Puis nous passons près des dunes, bien visibles au milieu de la verdure, de l'autre côté de la route R27.

Nous distinguons au loin notre cible, Dassen Island, au large d'Yzerfontein. Alors, nous commençons à obliquer à vue. L'île est une réserve ornithologique, nous ne nous y posons pas ! Le phare, rouge et blanc, est bien visible au sud de ce petit caillou.

Tania reprend les commandes afin que je puisse photographier, fait le tour par le nord à 1500 ft, ce qui est beaucoup pour moi.

Au retour, toujours ces plages interminables de sable blanc...

Puis, il faut reprendre le chemin du retour car l'avion est attendu pour le vol suivant. Tania a repéré plus d'un souffle de baleines dans la zone, mais elles sont toujours à droite de l'avion !

Toujours ces plages interminables de sable blanc... et la centrale.

« Au retour, nous contactons la zone militaire de Ysterplaat pour survoler leur piste... Normalement, aucun problème, à moins que le Président Zuma ne vienne au Cap ! »

Tania me demande si je veux faire la radio.

Non merci, tu fais cela trop bien !

Nous distinguons la baie du Cap, au loin la montagne de la Table (Table mountain), passons Robben Island, recherchons le phare de Milnerton, renonçons aux phares du sud de la péninsule et reprenons le repère de la centrale thermique survolée à l'aller. Nous repérons l'aéroport, nous mettons en vent arrière vers... l'océan indien, puis en finale. Tania me demande de viser la 3ème marque sur la piste. Soit. Ce sera un atterrissage entre les « jumbo jets » de South African Airways. Belle vue des deux océans avant le retour vers Paris ! Voilà un instant intense, toujours entre ciel, terre et mer, avec quelques phares au milieu d'une atmosphère « extrême sud ». Puis nous dégageons la piste et quittons la zone de l'aéroport international par le chemin inverse, vers l'aéroclub.

Une belle expérience qui sera certainement renouvelée l'année prochaine !

Alors, merci Tania pour ta gentillesse, même si nous ne sommes pas descendus aussi bas que je l'aurais souhaité. Mais là, c'est la rigueur de l'instructrice qui s'exprime... ●



Le club continue de se faire beau.

Le bar perd ses carreaux seventies pour passer en mode avion.



Le hangar 101 a lui aussi eu droit à ses travaux annuels avec une superbe porte toute neuve.





Les nouvelles «têtes brûlées»

De nombreux nouveaux pilotes, anciens pilotes ou futurs pilotes sont venus nous rejoindre en cette fin d'année 2013 et au début 2014 :

Parfu Jean-Paul, Dutilleul Cyrille, Arnould Vivien, Coudeville Christian, Marioni Stéphane, Lougnon Thibault et Moireau Eric. Ce dernier se présente : «*J'ai 50 ans, je suis marié et père de 2 enfants (9 et 12 ans). J'habite Maurepas. Je suis originaire de Saint-Étienne et Auvergnat d'adoption (à Clermont-Ferrand) pendant 13 ans (jusqu'en 2002). J'y ai pratiqué le pilotage VFR et IFR sur monomoteurs et bimoteurs au sein de la DGA (Délégation Générale pour l'Armement). Cela fait 10 ans environ que je n'ai pas pratiqué. Je suis en région parisienne depuis 2005 et travaille chez Saagem (Aéronautique et Défense) au sein du groupe Safran. Je viens avec un PPL périmé en poche !*». Bienvenue à tous et bons vols à l'Aéroclub !

Réinscrivez-vous rapidement

Plus d'enveloppes de timbres, photos et autres photocopies...

La campagne de réinscription pour l'année 2014 est bien avancée. Le nombre de réinscrits à la fin de l'année 2013 est bien supérieur à celui de l'année 2013. Ceci montre l'intérêt que tous nos pilotes portent à leur aéroclub. Nous les en remercions et espérons les satisfaire encore plus. Pour les retardataires, Michel sera de permanence tous les samedis après-midi de janvier pour vos réinscriptions et, si vous ne pouvez pas vous déplacer, vous pouvez vous inscrire directement par courrier ou par e-mail. Cette année, les formalités d'inscription ont été bien simplifiées : plus d'enveloppes, de timbres, de photos, de chèque de caution et autres photocopies. Votre fiche de réinscription, le choix de vos options et le chèque

correspondant ou l'autorisation de prélèvement du montant sur votre compte pilote nous suffisent.

On s'occupe de votre sécurité

La commission de sécurité de l'aéroclub s'est réunie le 13 janvier. L'ordre du jour était chargé, celle prévue à l'automne ayant été reportée suite à l'atterrissage un peu brusque du président en promenant son chien.

La commission a vérifié que les actions décidées au mois de juillet avaient été mises en place pour la plupart. Elle s'est ensuite attachée à étudier les événements de sécurité qui ont été signalés par les fiches RES (à votre disposition dans la salle des opérations, classeur Rouge).

Les quatre fiches examinées portaient sur :

- une intégration sur Toussus en dehors des circuits spécifiés par un de nos pilotes
- la non-réalisation d'une tâche critique au cours d'une visite avec pour conséquence le refus de prolongation du CDN du XD
- que faire en cas d'absence de clairance par le contrôle au point SIERRA quand les circuits de pistes et les communications sont bien encombrés...
- les problèmes de sécurité posés sur le KT par la mise en communication involontaire du réservoir arrière condamné avec le réservoir principal.

L'analyse de ces points a permis de mettre en évidence les causes primaires de ces incidents et les conséquences potentielles, ainsi que la mise en place de mesures complémentaires telles que :

- le débriefing avec le pilote du premier incident
- le renforcement du rôle du secrétariat technique pour la définition, l'acceptation, le contrôle des travaux ainsi que la remise en service des avions après maintenance
- la rédaction d'une note d'information sur la manière de gérer la non-clai-

rance au point SIERRA • la condamnation de la vanne de connexion des deux réservoirs du KT.

Quelques événements rapportés par le BEA ont été analysés par A. Chaumeaux. Ils avaient trait principalement aux événements où un pilote confirmé ou un instructeur était à bord. Pour beaucoup d'entre eux, le BEA n'arrive pas à en déterminer la cause primaire. Il semble néanmoins que les conditions météo soient souvent une composante de ces incidents. L'évolution climatique actuelle, avec des phénomènes d'une intensité accrue par rapport au passé (vents, bourrasques, pluies...), doit nous inciter à plus de prudence. L'analyse d'Alain sera présentée dans notre journal.

Promo de fin d'année

Vous avez apprécié la « promo » de fin d'année et nombre d'entre vous sont venus voler au mois de décembre puisque 69 pilotes profiteront de l'épargne réalisée sur leur compte-pilote. Les montants varient entre 1,5€ et 135 €, pour un montant total de 2000€.

Une belle opération que notre trésorier voudra sûrement renouveler en 2014.

Et des instants de convivialité : le pot des débutants

Outre la petite cérémonie consacrée à René et Dominique, les mécaniciens qui ont veillé pendant plus de vingt ans sur l'état de nos aéronefs, nous nous sommes retrouvés le 10 janvier autour d'excellents petits fours et du traditionnel champagne pour fêter la réussite de Antoine Albert, Laurent Castela et Nelson Dantas au PPL. Pilotes, élèves-pilotes et le bureau étaient largement représentés pour les féliciter en présence de leur famille et leur souhaiter de bons vols. ●

	09-janv	16-janv	23-janv	30-janv	06-févr	13-févr	20-févr	27-févr
jour	semaine 11	semaine 12	semaine 13	semaine 14	semaine 15	semaine 16	semaine 17	semaine 18
Cours	Aéronefs (1)	Navigation (1)	P&P vols (1)	Aéronefs (2)	Navigation (2)	Aéronefs (3)	Navigation (3)	Aéronefs (4)
	06-mars	13-mars	20-mars	27-mars	03-avr	10-avr		
jour	semaine 19	semaine 20	semaine 21	semaine 22	semaine 23	semaine 24		
Cours 1	Navigation (4)	Aéronefs (5)	Communication	Navigation (5)	Conclusions			

LE CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2014

POUR 2014, LA RÉUNION DE BUREAU A RETENU LE CALENDRIER SUIVANT POUR LES ÉVÉNEMENTS PRINCIPAUX DE 2014.

En outre, chaque mois, nous vous proposerons « le vol du mois ». Une destination d'intérêt, pour un voyage d'une journée, couplée avec une activité intéressante : restau, musée, visite, promenade... Il sera organisé par un membre de l'équipe « animations – voyages ». Une bonne occasion de sortir de son vol local autour de Toussus pour prendre l'air avec d'autres avions et partager une bonne journée avec d'autres pilotes.

DATE	ÉVÉNEMENT
samedi 8 mars 2014	AG de l'aéroclub, cocktail et dîner
samedi 22 mars 2014	Grand nettoyage de printemps
WE du 29 - 30 mars 2014	Première « Nav » de printemps
pont du 1er mai 2014	Week-end corse
juin (à définir)	Rallye de l'aéroclub
samedi 21 juin 2014	Jour le plus long
WE du 21 - 22 septembre 2014	Escapade d'automne
samedi 15 novembre 2014	Journée de nettoyage d'automne
samedi 6 décembre 2014	Traditionnel repas de fin d'année



Le pot des PPL

LE CALENDRIER DES COURS THÉORIQUES

La seconde partie des cours théoriques pour nos élèves-pilotes a débuté en janvier. Jusqu'au mois d'avril, nous avons de quoi occuper nos chères « têtes blondes ». **Les activités qui leur sont proposées le jeudi soir à 20h30 figurent dans le tableau ci-dessus.** Pour les élèves qui n'ont pas pu suivre la première partie (Réglementation, Mécanique du vol, Météo, Performances humaines), la Commission Ecole du mois de janvier a décidé d'organiser quelques journées de rattrapage en février, mars et avril sur ces sujets.

Prenez soin de la cafetière, s'il vous plait! Une des dosettes en métal a carrément fini, par inadvertance, à la poubelle. Il a fallu en racheter une et ce n'est pas spécialement donné...





ILLUMINATIONS LASER, LE CONTRÔLE NOUS ALERTE

Les illuminations LASER se multiplient à TOUSSUS. En cas d'exposition, voici quelques conseils à suivre et les démarches à engager.

Si un pilote est illuminé par un faisceau LASER, il doit :

- immédiatement détourner le regard et protéger ses yeux ;
- immédiatement avvertir le contrôleur et les pilotes sur la fréquence par la phrase suivante : « illumination laser » ;
- si sa vision est atteinte et si cela est possible, passer les commandes à l'autre pilote ou enclencher le pilote automatique ;
- faire attention aux phénomènes secondaires de désorientation spatiale (illusion d'inclinaison) et, après avoir recouvré une vision correcte, examiner ses instruments afin de vérifier son assiette ;
- éviter de se frotter les yeux afin de ne pas aggraver l'irritation ou les lésions oculaires.
- Après avoir été exposé à un faisceau LASER, il est fortement recommandé de consulter un spécialiste, surtout en cas de douleurs ou d'anomalies de vision telles qu'un aveuglement momentané ou l'existence d'une image rémanente.

Le contrôleur signalera l'incident à la BGTA. Il vous sera demandé de témoigner et, si vous le désirez (nous vous le conseillons), de porter plainte.



ON NE VOUS REMERCIERA JAMAIS ASSEZ

ILS SONT MEMBRES DE L'AÉROCLUB DEPUIS SI LONGTEMPS QUE PEU DE GENS SE SOUVIENNENT DE LEUR ARRIVÉE. DOMINIQUE ET RENÉ ONT PASSÉ TELLEMENT DE TEMPS À ENTREtenir NOS AVIONS, INSPECTER LES COMMANDES, MONTER, DÉMONTER ET REMONTER LES INSTRUMENTS, CONTRÔLER ET RÉGLER LES MOTEURS ET LES CHANGER QUAND LE POTENTIEL ÉTAIT ATTEINT, QUE L'ON S'ÉTAIT HABITUÉ À LES VOIR AU 222 EN SEMAINE. ILS SONT DEVENUS UN PEU L'ÂME DE L'AÉROCLUB. ILS NOUS LAISSAIENT VOLER SUR « LEURS » AVIONS.

Mais les années passent, les forces ne sont plus ce qu'elles étaient, la santé chancelle un peu plus et le besoin de lever un peu le pied se fait ressentir. René, à son grand regret, nous avait petit à petit quitté pour prendre un peu plus soin de lui. Dominique cherchait à prendre un peu de repos également, pour s'occuper un peu plus de son avion en construction et de sa petite-fille. Une période de plus de 25 ans allait se terminer...

Il nous fallait les remercier, leur faire savoir combien nous leur étions reconnaissants de tant de dévouement au profit de l'aéroclub et de ses pilotes. Une petite cérémonie autour de quelques petits fours et d'un bon verre ! Leur modestie est telle que ça ne fut pas simple de les décider, mais à l'idée de revoir quelques amis de l'ancien temps, ils ont accepté.

Le 21 décembre, l'aéroclub était devenu trop petit pour accueillir tous ceux qui ont tenu à participer à ce petit geste de reconnaissance et d'amitié. Pilotes, des anciens aux récents brevetés, des élèves qui n'ont eu guère de temps de les apprécier et surtout leurs vieux copains de Toussus. de France-Aviation ou de chez Poinsot, de l'aéroclub, comme Jacques (un instructeur encore très apprécié à l'aéroclub) qui s'était déplacé de sa lointaine Seine-et-Marne, nous étions nombreux à trinquer à leur santé et aux bons moments passés sur le terrain. En toute simplicité, sans trop de discours, l'aéroclub leur a remis un petit souvenir en remerciement, une maquette en bois d'un avion, un DR400 bien sûr, qui exigera sûrement beaucoup moins d'entretien.

Une page se tourne, mais leur atelier continue à vivre. Luis et Michel le prennent en main et ils ont toujours besoin de leur aide, de faire appel à leur connaissance des avions. Ils sont chez eux ici et c'est avec grand plaisir que, de temps à autre, nous comptons les revoir pour discuter à l'aéroclub de choses et d'autres, voire replonger les mains dans un moteur s'ils en ressentent l'envie. Ils resteront à vie membres d'Air Europ Club, membres d'honneur. Merci encore mille fois René et Dominique, de la part de tous les pilotes passés et présents d'Air Europ Club.

Vos papiers, s'il vous plaît !

Vous pouvez avoir quelques difficultés à monter dans votre avion si vous n'avez pas en votre possession les documents suivants :

Pour les pilotes : votre licence PPL, une pièce d'identité, votre certificat médical.
Pour les élèves pilotes : votre attestation de début de formation, une pièce d'identité, votre certificat médical. Sur certains terrains, dont Toussus, l'accès à votre avion peut ne pas vous être autorisé par les services de sécurité. En outre, pour les élèves, vos vols solo peuvent ne pas être autorisés par votre instructeur.

Le Mot du Président Meilleurs Vœux pour l'année 2014

Rien de plus normal, en ce début d'année, que de vous souhaiter, à vous tous, membres et amis de notre aéroclub, à vos proches, une bonne et heureuse année 2014, une bonne santé, de la réussite dans vos projets et, bien sûr, beaucoup de plaisir dans les airs. Pour notre aéroclub, quoi de mieux que de lui souhaiter de continuer sur la lancée de sa rénovation avec de nouveaux avions en perspective, plus de membres, d'heures de vol, de voyages et de convivialité. Ces souhaits sont à notre portée. L'année 2013 a été une année charnière qui a vu le nombre de nouveaux membres s'accroître.

En premier lieu, l'école se développe fortement avec de nouveaux élèves et une prévision importante de PPL en 2014. Ces nouveaux élèves vont bénéficier des efforts faits pour mieux structurer notre activité de formation au travers de l'ATO, certification que nous sommes fiers d'avoir obtenu en 2013 parmi les tous

premiers aéroclubs en France, et d'une équipe renforcée d'instructeurs. La maintenance de nos avions, un point fondamental pour assurer la meilleure sécurité de nos vols et leur disponibilité, a passé un cap critique en 2013 avec l'arrivée de Luis, notre nouveau responsable d'entretien en remplacement de Dominique qui, comme René, ont bien mérité de l'aéroclub. Nous ne les remercierons jamais assez de tout le travail réalisé à notre profit. L'année 2014 sera une année de renforcement de cette activité avec un travail de structuration déjà bien entamé pour conduire rapidement à la certification de l'atelier selon les normes de l'EASA. La sécurité des vols et le développement des compétences des pilotes seront bien évidemment des points-clés auxquels il faudra veiller particulièrement pour vous permettre de voyager en toute tranquillité dans nos avions. Et comme notre activité se doit d'être collective et de permettre à chacun de réaliser des voyages aériens

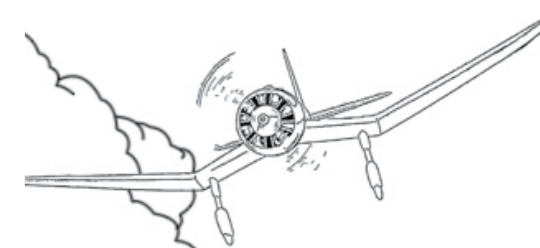
intéressants, les voyages "club" chercheront à vous faire connaître encore un peu plus la France et l'Europe.

Mes vœux vont particulièrement à tous nos bénévoles, instructeurs, membres du bureau (ou non). Ils se dévouent sans relâche pour faire de cet aéroclub une association autant conviviale, où chacun aime à s'y retrouver, que responsable, où le souci de faire voler ses membres au meilleur prix (mais pas à n'importe quel prix) en toute sécurité est permanent. Ils trouvent dans le service qu'ils rendent, avec grand professionnalisme, à notre petite communauté la récompense à leur investissement. Je les en remercie particulièrement.

Pour 2014, je leur souhaite de continuer avec autant de foi et de pugnacité, de ne pas céder au découragement devant la petitesse de certains et de maintenir le cap sur les objectifs fixés.

Bonne année et bons vols à tous. PR

N'oubliez pas que cette année 2014 commémorera le centenaire du début de la première guerre mondiale. Beaucoup d'animations aéronautiques sont prévues, alors guettez les programmes en plus du soleil ! Quant aux jours de pluie, pensez au dernier Hayao Miyazaki «Le vent se lève».



«Le vent se lève» retrace le destin de l'ingénieur Jiro Horikoshi, le père du chasseur Zero. En salle depuis le 22 janvier



Nous sommes sauvés!
Les sauveteurs lisent
le Papy Boeing Tone!



Merci à tous d'avoir lu et
pébliscité le Papy Boeing Tone
durant toutes ces années!

Votre magazine va quelque peu
changer de forme car je ne
peux plus assurer cette charge
de travail actuellement. Qui
sait, ce sera peut-être pour
mieux se retrouver plus tard?

En attendant, l'aventure
continue pour notre petit mag',
alors n'hésitez pas à envoyer
vos articles et photos à Patrick.

Bonne lecture et bons vols!

Sarah Gialis