C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus le Noble

BEAUX JOURS 2021

- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- **LA PHOTO DU MOIS**
- **LE QUIZZ DU MOIS**
- **PREMIER VOL SOLO**
- **NAV AU TRÉSOR**
- **WHAT !?**
- **UNE AVENTURE GONFLÉE**

Inédit : **Un vol en DC3**

LA VIE DU CLUB

Agenda

Pour le moment, il est encore difficile de se projeter dans des évenements club ; covid oblige.

➜ Cependant **la fête de l'aviation** semble maintenue sur le terrain les 25, 26 et 27 septembre. Notre club y participe.

➜ Si les activités en commun peuvent reprendre, ce sera le retour de **la journée de nettoyage** et peut-être d'une **sortie sur Verdun.**

Clic! Le C'est pas du vent est un magazine artisanal fait avec passion mais sans secrétariat de rédaction. Ceci explique les fautes ou autres coquilles. N'hésitez pas à contribuer à cette aventure avec des textes, des photos et des idées !

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

➜ Après une Assemblée Générale un peu spéciale, organisée à distance pour s'adapter au contexte sanitaire, **le conseil d'Air Europ club a élu les membres du bureau exécutif et le président nommé les différents responsables.** Pas de changement d'équipe par rapport à l'an dernier, à l'exception notable de la nomination de Jean-Pierre Lachiver comme secrétaire technique, avec Patrick Bordier en secrétaire technique adjoint. Cette passation de pouvoir est l'occasion de remercier Jean-Pierre pour son volontariat et de saluer les années passées par Patrick au service d'une flotte soignée avec amour et dévouement.

➜ Vous avez tous reçu l'information de **la hausse tarifaire de 5 € / HDV,** qui est une répercussion partielle de la hausse des taxes carburants, une des conclusions de la « convention citoyenne pour le climat » que nous subissons.

➜ De même, **les cartes VAC évoluent suite aux débats avec les riverains.** N'hésitez pas à réimprimer celles de Toussus et d'Etampes mises à jour les semaines passées.

➜ L'UAT, l'Union des Aéroclubs de Toussus, est l'organisme qui nous représentent face aux riverains, à ADP, la DGAC et la préfecture. **L'UAT vient d'être remaniée pour être plus efficace** et traite de différents sujets, de la relations avec les élus, à la création d'une flotte école ou d'un atelier mécanique commun, aux subventions pour des flottes plus silencieuses... etc Mais l'UAT manque de bras, donc **n'hésitez pas à vous porter volontaires** vous souhaitez contribuer à la pérennité de notre activité sur la plateforme.

➜ Pour conclure sur une note plus « aéro », notre aéroclub a pour vocation dans ses statuts de **soutenir toutes les activités aériennes,** leur diffusion technique et théorique....vous en découvrirez une illustration dans ce numéro.

Bons vols à tous et bonnes vacances. **Eric Scheid**

Du moelleux et de la flèche

➜ Grâce à de généreux donateurs, **nous avons hérité d'un canapé** confortable à souhait et aux couleurs du club. Merci à eux !

➜ **Une bannière de signalétique** a remplacé l'ancienne, qui était déchirée, pour montrer l'accès aux visiteurs; Plus rouge et plus voyante.

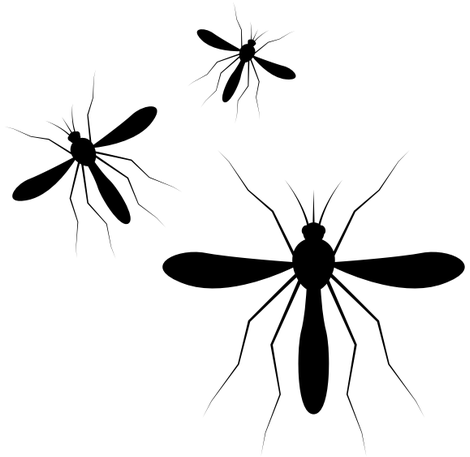
Aïe !

À compter du 1er juillet, le club doit malheureusement répercuter l'augmentation des taxes sur la 100ll, obtenue par la convention citoyenne sur le climat. Concrètement, cela rajoute 5€ sur l'heure de vol de chaque avion.

Wingly, dis moi oui

VECTEEZY.COM

Le club est satisfait de l'aventure Wingly mais n'oubliez pas que si un de ces vols de courte durée bloque un appareil pour le week-end, il ne faut pas hésiter à contacter le pilote pour s'arranger. Les coordonées des membres sont sur Aerogest. **Communiquer règle souvent tous les problèmes.**



Crime de guerre

Le meilleur moyen de cacher son génocide de moustiques sur l'avion n'est pas de fuir mais plutôt de le nettoyer sans laisser de traces…

Plus sérieusement, laver son avion est un gage de sécurité, quant aux performances de l'avion et à la visibilité au travers de la verrière, ainsi qu'une marque de respect pour la flotte et les pilotes.

Entrer dans la zone bleue…

Vous aurez pu constater que la carte vac de Toussus-le-Noble s'est alourdie de zones bleues. Le survol en est devenu interdit, sauf raison de sécurité ou instruction de contrôle. Soyez donc extrêment rigoureux sur votre tenue de trajectoire.

Ne pas partir les mains vides

Quand des visiteurs viennent au club, vous pouvez leur donner le **livret d'accueil,** où ils trouveront toutes les informations liées à leur future inscription et à la vie du club.

Demandez leur également de remplir la **fiche de contact,** qui se trouve dans le livret, pour que les membres du bureau puissent les rappeler au plus vite et garder le lien.

Clic ! Pour connaître la composition 2021 du bureau

LA PHOTO DU MOIS :

Photo de famille d'une AG qui a su s'adapter à la situation sanitaire

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

VOL en DC3

RÉCIT D'UNE SORTIE CLUB PAS COMME LES AUTRES

du 20 juin

Dimanche 20 juin 2021, 13h30 : Charles-Yves, Eric, Jessy, Karim, Thibaut et moi nous présentons devant le poste de sécurité d'Air France Industries situé dans la zone industrielle Nord d'Orly. Au gardien venu à rencontre, nous prononçons alors la phrase magique : "Bonjour, nous venons pour effectuer un vol sur le DC3" ! La barrière se lève alors comme par magie et nous sommes immédiatement accueillis par les contacts de l'association France DC3 : Alexandra et Bastien ont tous les deux la trentaine et volent en tant que copilotes sur le DC3 (les veinards !). Gabriel, quant à lui, est LE pilote du DC3 et président de l'association. Un sacré personnage, passionné et discret, et qui me fait un peu penser à Georges, instructeur expérimenté à notre club (l'air de ne pas y toucher, mais une expérience en aviation longue comme deux bras) !

SÉCURITÉ OBLIGE

Après avoir rempli les formulaires de sécurité d'usage, nous recevons nos badges d'accès et montons à bord de la fourgonnette de l'association. Au sein de l'enceinte sécurisée, nous parvenons à un deuxième poste de sécurité qui est situé aux portes d'une zone de haute sécurité. Tout le monde descend et trois agents de sécurité nous prennent en charge : vérification des identités, passage sous le portique de sécurité. Le niveau de sécurité d'accès aux hangars est encore plus draconien que lors de l'embarquement d'un vol commercial ! Finalement, tout est clair : nous pouvons remonter dans notre véhicule et accéder à la zone des hangars d'Orly-Nord. Après quelques secondes, notre fourgonnette s'immobilise finalement aux pieds d'un énorme hangar où les portes sont déja ouvertes. Nous apercevons deux avions qui y sont stationnés : bien à l'abri du soleil et des intempéries (mais pas des crottes de pigeon...), un Airbus A320 se trouve a côté du fameux Douglas DC3 ! Ce dernier en impose par sa forme, son envergure et sa belle livrée chromée et bleue aux couleurs d'Air France. A sa vue, nous sommes immédiatement transportés dans les années 30 ! Nous passons tous de longues minutes à en faire le tour et à l'admirer, comme hypnotisés par cet avion historique. Une fois l'avion sorti avec un simple chariot électrique, le DC3 est tout simplement magnifique et brille de tous ses feux sous le soleil.

MISE EN ROUTE

Avec ces temps de pandémie, l'activité commerciale d'Orly est très ralentie, et nous avons le sentiment étrange d'avoir l'aéroport pour nous tous seuls en ce dimanche ! Nous assistons à la mise en marche de l'avion au sol : après l'injection de 15 litres d'essence pour gaver le carburateur, le moteur droit démarre sans problème et fait rugir ses 7 cylindres avec un bruit caractéristique et pas désagréable à écouter. Nous empruntons alors un à un les marches de la petite échelle en fer accrochée aux pieds de la double-porte de l'avion. Le DC3 a été construit dans les années 1930 dans deux villes aux USA (Long Beach en Californie et à Oklahoma City). Deux versions (civiles et militaires) sont sorties de leurs chaines de construction : la version de notre F-BBBE est une version militaire (appelée "C47"), et qui offre cette fameuse double-porte d'accès à bord (elle permettait de faire passer et d'embarquer des Jeep à l'intérieur de la carlingue).

BIENVENUE À BORD !

Une fois entrés dans l'avion, de petits hublots rectangulaires permettent de voir à l'extérieur tout le long de la carlingue. Nous nous installons à l'avant de l'avion où des sièges commerciaux de première classe sont présents. Le grand confort ! Ceintures bouclées, le deuxième moteur est mis en marche. Tout est nominal et l'avion commence à rouler sur le tarmac pendant deux petites minutes jusqu'au point d'attente de la piste 20. Nous sommes à Orly, quand même, c'est incroyable ! Notre DC3 "Dakota" n'est pas un avion aseptisé : nous faisons de petits bonds, bien assis dans nos sièges première classe, à chaque aspérité rencontrée sur le sol par les deux énormes roues du train classique de l'avion (coût de chaque roue : 3000 €).

Au point d'attente de la piste 20, les essais moteurs commencent et, Charles-Yves nous explique entre autres le principe de la régulation des hélices à pas variable sur cet avion. Coté cockpit, nous apercevons le mécanicien qui est assis sur un petit strapontin situé dans le couloir, juste derrière le poste de pilotage. Une autre époque ! Nous nous alignons sur la piste 20 et maintenons le stationnement sur la piste quelques minutes, le temps que le contrôle d'Orly fasse décoller deux rares vols commerciaux coup sur coup sur la piste 07. Il y a très peu de vent et la météo est ensoleillée.

Après l'accord du contrôle, le ronronnement des hélices augmente jusqu'à ce que l'avion décolle tout en douceur de la piste 20 (décollage à peine perceptible). Nous montons rapidement à 1500 pieds QNH en suivant une route vers l'Est : nous survolons la Seine, puis la forêt de Sénart et arrivons à hauteur de la ville de Brie-Comte-Robert en Seine-et-Marne. Cap plein Sud pour passer ensuite à l'Ouest de Melun d'où nous apercevons l'aéroport de Melun-Villaroche (LFPM). Après avoir recroisé la Seine et survolé la forêt de Fontainebleau, nous nous dirigeons maintenant vers l'Ouest.

ÉTRANGE…

A l'intérieur de la carlingue, un phénomène curieux vient de transformer six passagers adultes en six enfants émerveillés, courant partout pour coller leurs yeux aux hublots pour ne rien manquer du spectacle ! Nous arrivons au niveau d'Etampes où le terrain est visible, avant de contourner Chartres par l'Est et de remonter à 2000 pieds QNH en direction de la forêt de Rambouillet. Nous croisons quelques traffics VFR en vol, et nous nous amusons à penser à leur tête lorsque le contrôle aérien leur aura annoncé la proximité... d'un DC3 ! Pendant ce vol, nous sommes invités chacun notre tour à venir voir le cockpit de

Clic ! Pour en savoir plus sur l'association France DC3

plus près : Gabriel et Alexandra sont aux commandes : un vieux demi-volant pour piloter, des interrupteurs vintage un peu partout, une radio avec un affichage des fréquences d'un autre âge... Si on fait abstraction de quelques anachronismes (deux GPS tactiles, casques BOSE), l'ambiance vintage est totale à l'intérieur de l'avion.

En vol, le bruit est assez assourdissant et on ressent le ronronnement du moteur jusque dans le cockpit ! Par contre, ça ne sent pas trop l'huile, contrairement à l'Antonov-II où j'avais eu la chance de voler par deux fois en tant que passager il y a quelques années ! Nous survolons maintenant le château de Maintenon et son célèbre aqueduc, passons verticale du terrain en herbe de Bailleau et nous passons le VOR d'Epernon (EPR).

RETOUR SUR TERRE

Nous rejoignons ensuite les Etangs de Hollande à 2000 pieds QNH, avant de survoler le VOR de Rambouillet (RBT) et de prendre une route Est pour rejoindre notre axe de longue finale au Sud de Limours et de Montlhéry. Un dernier virage sur notre gauche au-dessus de la ville de Viry-Châtillon et notre DC3 atterrit en douceur sur la piste 02 à Orly. Enorme !

Pour une heure de vol, le DC3 aura consommé quelques 300 litres de 100LL (pas de kérozène sur cet avion). Une fois stationnés devant la hangar mis à disposition de l'association gratuitement par ADP, nous nous retrouvons ensuite dans les bureaux de l'association pour partager un verre de champagne, mais aussi nos impressions et nos histoires de pilote.

UNE ASSOCIATION À CONNAÎTRE

Nous passons ainsi près de deux heures à discuter et nous sommes très heureux de cette expérience unique. Comme les deux précédentes sessions de vol ont fait le plein au sein du club (sessions de vol du 6 et du 20 Juin), nous vous proposerons de nouvelles sessions de vol sur DC3, afin de vous faire plaisir mais aussi pour essayer de soutenir cette association qui porte à bout de bras cet avion (par exemple, les côuts de l'assurance de l'avion sont passés de 8.000€ à 80.000€ en quelques années...!). Si vous souhaitez aider financièrement l'association en lui trouvant des sponsors ou des solutions pour diversifier ces vols (coaching d'entreprise, par exemple), n'hésitez pas à me contacter pour vous mettre en relation avec son président.

Pierre Lansalot-Basou

** Les passagers du vol du 6 Juin : Arlette, Nathalie, Joel, Jean-Marc, Igor, Gilles*
*** Les passagers du vol du 20 Juin : Karim, Thibaut, Charels-Yves, Pierre, Jessy, Eric*

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

LE QUIZZ DU MOIS :

Reconnaîtrez-vous ce site ? La réponse est cachée dans l'image

Clic ! La vidéo du lâcher, c'est ici!

Episode 1

PREMIER SOLO EN TOUR DE PISTE

JE VAIS VOUS EN RELATER LE DÉROULER D'UN ÉVÈNEMENT QUI RESTE ENCORE TRÈS PRÉSENT DANS MON ESPRIT : PREMIER SOLO.

Il y a maintenant cinq ans, jour pour jour, Alain me donne l'autorisation pour mon premier lâcher solo en tour de piste à bord du AE (Tecnam P2002), Nous sommes le jeudi 9 juin 2016, j'ai rendez-vous avec Alain pour quelques tours de piste.

16H30 UTC, le mise en route de l'AE, ça fait deux fois qu'Alain me demande si je vais bien, je sens que quelque chose se prépare… roulage jusqu'à la 07 Droite, essais moteur, alignement, décollage, premier tour de piste, premier posé, redécollage. Deuxième tour de piste, en finale Alain annonce à la tour que ça sera pour un complet alors que quelques secondes avant j'avais demandé un toucher et là je me dis mince, j'ai dû faire une grosse bêtise mais je ne vois pas quoi… bon, je pose le AE, on dégage la 07 droite et quand on passe avec Toussus Sol Alain annonce à la tour "Je vous renvoie l'élève d'ici quelques minutes". Je cache ma joie car je suis encore au roulage sur la piste et il faut que je reste concentré jusqu'au retour au parking et j'attends ce moment depuis déjà plusieurs jours mais à cause de cette météo pourrie les jours précédents, impossible de me lâcher avant !

Nous avons coupé le moteur, Alain me donne encore quelques conseils et me voilà seul à bord. En fait, je n'y pense pas du tout, je suis concentré comme d'habitude à la check-list, aux échanges radio avec la tour, au roulage.

Je me rends compte que je suis seul au point d'arrêt quand... il faut verrouiller la verrière, et oui, personne à ma droite pour fermer le côté droit.

Puis la concentration reprend, aucun stress, aucune peur, je prends cela comme un vol normal. Ca y est, j'ai l'autorisation de décollage en 07 Droite, je m'aligne, petite check list avant de mettre plein gaz et me voilà parti... les 42 kts sont vite atteints comme les 800 fts, ça monte vite tout seul ! . Volets rentrés, tout est ok... en fin de virage traversier pour entamer la vent arrière je me suis pris 100 fts de trop ! 1300 fts, je réduits pour vite redescendre à 1200 fts. Ensuite tout se passe normalement : réchauffe carbu, réduction des gaz, un cran de volets puis virage en base 07, réduction des gaz, vario négatif correct.

Me voilà en finale 07 Droite, deuxième cran de volets, l'AE remonte un peu mais c'est normal car le Tecnam est très sensible et léger mais je suis dans l'axe, sur le plan, bonne vitesse, toujours aucun stress, je n'y pense même pas en fait. Les peignes se rapprochent, je réduits tout, je passe les peignes et j'atterris pile poil là où il faut (enfin je crois !). L'avion a atterri sans accroc, enfin je l'ai fait atterrir TOUT SEUL !, je roule sur la piste pour la dégager, j'ai un sourire jusqu'aux oreilles mais toujours attentif à ce que je fais. La contrôleuse de la tour me félicite, d'ailleurs elle a été adorable pendant tout le temps de mon tour de piste : elle parlait lentement, articulait bien, bref tout pour me mettre en confiance. Je laisse passer un Cessna, puis me dirige vers le parking Air Europ, là ça y est je peux me dire je l'ai fait tout seul...

Alain est là pour me diriger vers le hangar, je suis trop trop content en le voyant. Je dois avouer une chose : ce fût trop court, alors j'ai hâte de recommencer ! mais je sais être patient car ce n'est pas parce que j'ai été lâché aujourd'hui que la prochaine fois je le serai aussi, il faut être régulier. Je sais qu'il me reste encore pas mal de choses à apprendre mais vraiment ce 09 juin je m'en souviendrai longtemps !

En conclusion : mon premier lâché solo en tour de piste à LFPN : que du bonheur !! inoubliable ! magique ! C'était vraiment une journée pour être lâché alors il ne fallait pas que je me rate pendant les deux premiers tours de piste avec mon instructeur Alain.

Eric guille

La prochaine fois, je vous raconterai mon premier lâcher solo en local...

NAV au TRÉSOR

EN VOL ET SANS GOOGLE, SAUREZ-VOUS AFFECTER CES LIEUX À LEUR BONNE POSITION SUR LA CARTE DE LA PAGE SUIVANTE ?
SOLUTIONS AU PROCHAIN NUMÉRO…

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

LA COMMUNAUTÉ
AIR EUROP CLUB GARDE LE LIEN
SUR SON GROUPE WHATSAPP

What !?

Clic ! Pour voir la vidéo

Karim Kokar

Yvelines : l'avion électrique en...
www.leparisien.fr

Le Parisien — S'ABONNER

VIDÉO. Nous avons volé dans l'Alpha Electro, un premier modèle testé depuis 2019

Car ces appareils représentent le futur de l'aviation : ils ne rejettent pas de gaz polluants et ne font presque pas de bruit.

Mais oui c'est une star !!! 20:11

Air Europ Club
Baptiste, Bruno, Claire, Eric, Georges, Guillau...

Pierre Lansalot-Basou

Le week-end dernier, le hangar d'Air Europ Club a accueilli les derniers tests de sustentation et de préhension du dirigeable créé par des etudiants de l'IPSA dans le cadre du concours Float, Lift and Fly Contest (https://www.planete-sciences.org/espace/Float-Lift-Fly-Contest/Presentation).
Aujourd'hui, c'est la grande finale nationale qui a lieu à Bordeaux et nous souhaitons bonne chance aux étudiants de l'IPSA !
08:04

👏 🏆

Sophie Delaveau

Pierre Lansalot-Basou
📷 Le week-end dernier, le hangar d'Air Europ Club a accueilli les derniers tests de sustentation et de préhension du dirigeable créé p...

Top on leur souhaite le meilleur 😉 10:51

~Manu Ohayon

Karim Kokar
👍👍👍 ils sont en panique car c'est dans moins d'une heure et ils n'ont pas pu tout tester !

Tester, c'est douter ! 😇
On croise les doigts pour eux 10:57

Théa Siemons
Arg... moi aussi je leur souhaite du succès , je les ai côtoyés samedi, ils sont bien sympathiques... 08:46

Pierre Lansalot-Basou

Pierre Lansalot-Basou
Des photos et le résultat du concours seront dans le prochain numéro du journal du club !

🤵 Résultat : Le dirigeable des étudiants de l'IPSA a remporté la deuxième place! Et le prix du meilleur système de ballast ! 19:03

~Joel
Félicitations a l'équipe qui était très sympathique sans oublier Karim bien sur 👍 19:20

Air Europ Club
Baptiste, Bruno, Claire, Eric, Georges, Guillau...

17:23

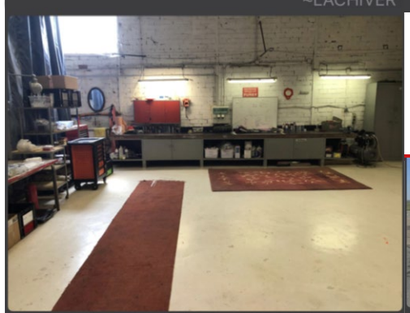
~Denis Olivieri
Quel talent, bravo. 👍 17:25

Sophie Delaveau
Bravo à tous 17:26

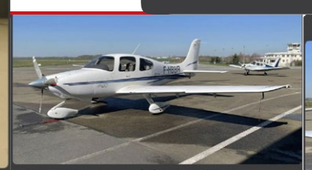
~Charles-Yves
Merci les gars ! Vous nous permettez à moi et mes élèves de pouvoir voler demain en toute sécurité 👌👍 Bravo pour votre célérité et votre engagement !!!! 17:33

Karim Kokar
Vous êtes vraiment au top. Merci beaucoup 17:47

~LACHIVER ~Eric

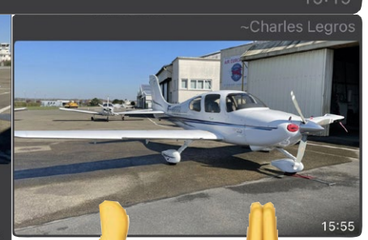


Bonjour à tous
L'unité d'entretien a été mise à niveau
Bon week-end
Amicalement 12:24



Le KT et le BR ont été nettoyés et dégraissés intégralement. Les vitres ont aussi étés faites inter exter. Dès peaux de chamois ont été remplacées et du produit à vitre ainsi que des chiffons micro fibres sont à disposition. Attention à ne pas utiliser les peaux de chamois pour nettoyer les traces d huile. Ca ne sert que pour essuyer l eau. 15:55

~Charles Legros



15:55

👍 🙏

Tobie Mailer
Bonjour
Juste pour vous annoncer que le club termine le mois de juin à 686 heures, exactement le même chiffre qu'à fin juillet 2020, on a donc 1 mois d'avance. Bravo à tous!
Les 1350 HDV (allez, disons 1400 pour un chiffre rond 😬) en 2021 sont donc à portée (1086 en 2020) et cela valide de ne répercuter qu'à 60% de l'augmentation de la 100ll avec les nouveaux tarifs en vigueur depuis aujourd'hui comme annoncé.
Keep flying! et effacez vos traces en nettoyant les avions) 🙂 10:44

Pierre Lansalot-Basou

Nettoyage des bords d'attaque de KT
15:19

Clic ! Pour en savoir plus

Une aventure GONFLÉE

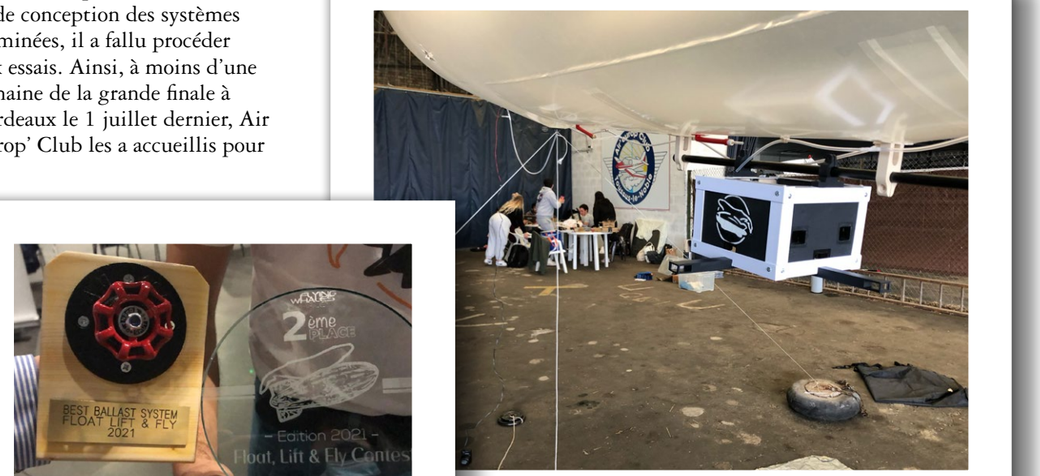
OU L'HISTOIRE DE CHASSEURS DE GRUMES…

À l'occasion du concours « Float, Lift & Fly » organisé par la start-up Flying Whales et Planète Sciences, huit étudiants de l'IPSA, école d'ingénieurs de l'air et de l'espace, se sont lancé le défi fou de concevoir un dirigeable capable de récupérer des grumes de bois (petites bûches) et de les déposer dans une zone donnée. Cette mission impliquait de concevoir tous les systèmes de stabilisation, de navigation, de préhension et de stockage à intégrer sur un ballon de 6 m de long.

Une fois les phases de réflexion et de conception des systèmes terminées, il a fallu procéder aux essais. Ainsi, à moins d'une semaine de la grande finale à Bordeaux le 1 juillet dernier, Air Europ' Club les a accueillis pour leur permettre de gonfler pour la première fois leur ballon à l'hélium et de réaliser l'intégration des systèmes pour des essais en vol.

Pendant un week-end, ils ont travaillé dans le hangar autour de leur dirigeable pour tester leur système hydraulique de gestion des ballasts pour la stabilisation, leur système de navigation et de propulsion grâce à quatre hélices et leur système de préhension de petites charges composée d'une pince mise en mouvement par des treuils.

En huit mois, ils ont su relever leur défi et malgré des aléas la veille du concours (composant moteur HS), ils sont arrivés en deuxième place, remportant également le prix du système de ballast le plus ingénieux.

Les etudiants remercient l'aeroclub et son president pour la précieuse aide dans la réussite de leur projet. Leur aventure ne fait que démarrer puisqu'ils ont déjà prévu de participer au concours l'année prochaine. A suivre !"

Karim Kokar