

ACD News

n°7

Décembre 2014



La foire de Grenoble vue par une jeune pilote...

Tout d'abord, la foire m'a permis de rencontrer des membres de l'Aéroclub venus tenir des permanences.

J'y ai rencontré :

- des pilotes femmes (nous sommes 60 à l'ACD !).
- des brevetés jeunes et moins jeunes qui m'ont donné des conseils de pilotage et de navigation pour le PPL que je vais bientôt passer.
- des voltigeurs passionnés qui m'ont donné envie de découvrir cette discipline particulière et attrayante.
- des pilotes de montagne qui m'ont fait rêver d'aller voir de plus près nos sommets enneigés.
- des élèves en début ou en fin de formation, avec qui j'ai échangé sur nos ressentis, notre formation, nos instructeurs...

Bref de chouettes rencontres !

Et ce fut bien sûr l'occasion de faire partager notre passion à tous ces curieux qui avaient des étoiles dans les yeux quand il passaient à côté de l'avion que nous avons exposé.

Toutes les catégories sont représentées : enfants, jeunes, parents, retraités, anciens pilotes nostalgiques nous racontant leurs aventures passées et qui ont envie de remettre les pieds aux palonniers...



Malgré une foire peu fréquentée, ces 11 jours ont été de grands moments de convivialité et de partage. J'espère que parmi les bénéficiaires des nombreux vols d'initiation et baptêmes de l'air vendus, certains se trouveront l'âme d'un pilote... c'est bien ainsi que j'ai commencé !

Par ailleurs, le jeu concours nous a permis de récolter les coordonnées de près de 400 personnes plus ou moins intéressées.

A nous de rappeler au public que la plateforme du Versoud n'est qu'à quelques kilomètres de Grenoble...

Marie Sirach

La foire de Grenoble vue par miss Rhône Alpes...



Miss Rhône Alpes,
sur le stand de l'ACD.
Peut être une future pilote ?



Je m'appelle Arnaud Marchionni, j'ai 18 ans, et je suis étudiant à Grenoble. Ayant découvert l'Aéroclub du Dauphiné grâce au BIA, j'ai été formé au BB puis au PPL que j'ai obtenu en début d'année.

J'ai eu la chance de participer au HOP ! Tour aérien des Jeunes Pilotes, une superbe aventure organisée par la FFA qui m'a permis cet été de parcourir la France aux commandes du F-GTZI.

Les sélections ont consisté en un vol de pré-sélection noté à l'aide d'un récepteur GPS, qui rendait compte de la précision de la navigation. J'y ai été aidé par Thomas Fontanel (participant à cette épreuve en 2007), Pierre Lemeunier (participant en 2013) et Florence Londres.

Le 5 Mai, j'ai participé à Paris à un week-end de sélection national.

Au programme, présentation du Tour, briefings sur son fonctionnement, épreuves de motivation et de préparation de navigation...

Impatient d'être à la mi-Juillet, je n'ai pas eu à m'ennuyer puisque à des échéances étudiantes se sont ajoutés d'autres vols de préparation et la recherche de soutiens financiers.

En effet il est nécessaire de trouver environ 5 000 € pour payer la trentaine d'heures de vol réalisées lors de la préparation et lors du Tour.

Mais aussi merci aux nombreux donateurs privés. Merci également aux associations Comité Régional Aéronautique Rhône-Alpes et ANORAA.

Ce budget a alors été bouclé grâce à des dons de mes proches, de connaissances aéronautiques mais aussi des soutiens financiers de la part du Lycée Champollion, des librairies Gibert Joseph, et de Maserati France. Merci à eux!

Vient le jour du départ ! Le Tour s'est élancé de Toulouse-Francazal le 19 Juillet, pour arriver au Bourget deux semaines plus tard, le 3 Août.

Le 18 Juillet au matin, après une brève rencontre avec mes soutiens, je décolle de l'aéroport de Grenoble-Isère pour rallier Pamiers, au Sud de Toulouse, où je passerai la nuit afin d'être à l'heure le lendemain à Francazal.

En deux heures et demie de vol très calmes, au niveau 85, et avec les croissants, me voilà dans le Sud-Ouest ! Par chance, les brumes matinales qui m'inquiétaient s'étaient dissipées. L'après-midi j'ai eu l'occasion de faire mon premier saut en parachute en tandem, belle expérience.

Le lendemain matin, les conditions météo n'étaient pas des plus belles pour un jeune PPL comme moi. Plafond bas, vent d'Est, j'ai navigué entre 500 et 1000 ft/sol le long de l'autoroute.

Me voilà parqué au milieu de plusieurs dizaines d'avions d'aéroclub. A peine le moteur arrêté, j'ai été accueilli par Jean-Michel Ozoux, président de la FFA. Direction les hangars où étaient réglées les questions de papiers, d'habillement, de documentation... Nous voilà enfin habillés avec la combinaison bleue du Tour ! C'est parti !

Au programme, d'Airbus suivie d'une réception organisée par l'aéroport.

Le lendemain nous participons à la journée portes-ouvertes de l'aéroport en présence de l'équipage de l'Antonov et du DC3. Ce sera le cas lors de chaque étape.

Le 21 juillet, les 60 avions de la caravane du Tour ont décollé, espacés de 2 minutes, pour la Base Aérienne de Mont-de-Marsan. J'aperçois de loin le départ de deux Typhoon italiens... et me posai devant 6 Rafales qui patientent au point d'arrêt. Visite de la base, des avions, rencontres avec les pilotes. Nous sommes très bien accueillis, une escale inoubliable pour ma part !



Le 22, départ très turbulent pour Niort, et première épreuve de reconnaissance photo en route. C'est un terrain très sympa, convivial, avec cochon grillé au menu le soir ! Le lendemain, j'ai volé avec Eric Savattero pour la première épreuve de maniabilité du Tour : virages, décrochages, PTE...

Le 24 nous nous rejoignons la base aéronavale de Landivisiau, Après deux heures trente de vol et un survol maritime sur le Golfe du Morbihan. Visite de la Base avec son Commandant. Nous avons droit à une démonstration de deux Rafales, d'un Morane Paris suivi d'un cocktail en compagnie des pilotes de la base.



Le lendemain c'est Rallye aérien en terres Bretonnes. Très belle expérience ! Arrivés à Morlaix, nous avons pu faire un peu de simulateur, et j'ai rencontré mon parrain Patrice Frank, pilote sur CRJ 1000.

Décollage pour Granville / Dinard, avec vue sur le Mont Saint-Michel... Le terrain est en bord de mer, et nous nous intégrions parmi les avions qui arrivaient pour le meeting du lendemain.

Deux jours plus tard pour Dieppe, sous une météo capricieuse, avec au programme le survol des plages du débarquement.

La reconnaissance photo était faite avec des images d'époque.

Dernière étape vers le Bourget. Le briefing était conséquent malgré la courte durée du vol. Nous serons amenés à voler dans la classe A Parisienne. Inoubliable !

Nous avons été parqués à deux pas du Musée de l'Air et de l'Espace. La journée du lendemain était l'occasion de le visiter, et de retrouver des proches, car c'est aussi le jour de la cérémonie de remise des prix, l'occasion de voir Paul Bomel.

Nous voici le 3 au matin... Il faut rentrer ! Après plusieurs détournements qui m'ont amenés à passer une nuit à Auxerre et une autre à Roanne, je me posais finalement à Saint-Geoirs le 5. J'ai été accueilli par mon père et Florence.

Le temps de faire quelques photos avec l'avion, nous enlevons ensuite les marquages. C'était la fin de l'aventure.

D'après la Fédération, «Le HTJP permet aux jeunes de vivre une expérience unique inoubliable qui a marqué de nombreuses générations de pilotes.» Je ne peux qu'approuver ! Sur le plan aéronautique, sur le plan humain... Je ne suis pas près d'oublier !

Un énorme merci à l'Aéroclub, qui en plus de m'avoir beaucoup aidé au niveau préparation, m'a soutenu à hauteur de 1 600 €. Merci à mon parrain, Patric Franck. Merci aussi à tous ceux qui m'ont soutenu dans ce projet.



Cette année , la Ville de Grenoble a voulu marquer le 70° anniversaire de la libération de la cité (22 Aout 1944) avec un éclat particulier. Outre les traditionnelles cérémonies mémorielles officielles, des animations spectaculaires ont été organisées, principalement au sol : reconstitution d'un campement militaire américain (Parc Mistral) et défilé à travers la ville d'engins motorisés d'époque de la 2ème Guerre mondiale (jeeps, half-tracks, chars, blindés...) avec des figurants en uniformes US, le tout survolé par un défilé aérien à basse altitude sur la ville avec cinq avions de collection (« warbirds ») venus de Saint Rambert d' Albon (Aero Retro) et de Corbas (Ailes Anciennes).

Stationnés sur l'aérodrome du Versoud, ces avions hauts en couleurs ont fait la joie des pilotes et spectateurs présents – changeant des habituels Robin et Rallye ...



Les warbirds ont survolé le défilé terrestre des engins motorisés en deux « escadrilles ».

- deux avions aux couleurs allemandes de la Luftwaffe : un Fieseler "Storch" (F-AZDA), le célèbre "mouchard" qui pouvait voler à 50 km/h ! , et un Pilatus P-2 (F-AZCC) simulant un chasseur Messerschmitt 109 .



- une escadrille de trois T-6 avec des cocardes US, évoquant les chasseurs américains maîtres du ciel en août 1944 (les "gros" moteurs de 600 CV en étoile des T-6 rappelant les "énormes" P-47 et leurs 2500 CV !). Pour les fans de warbirds, il y avait le T-6/ F-AZTL gris à nez bleu, le T6/ F-AZBL jaune



avec une superbe "pin-up" en nose-art, et surtout le T-6/ F-AZRO à verrière modifiée pour ressembler à un chasseur japonais « Zero »(*) .Pour ce dernier avion, la bienséance mémorielle a fait disparaître ses énormes cocardes rouges japonaises sous des auto-collants d'étoiles US temporaires, le temps du défilé !

- Le circuit du défilé aérien, répété deux fois, était remarquable par le fait de l'altitude autorisée : 1000 pieds/sol . Vous avez bien lu : 1000 pieds, bien loin des 5000 pieds réglementaires ! (les deux membres de l'ACD invités (**)) comme passagers s'en sont mis plein les yeux !).



Décollage en 22, on longe à 1800' le Saint-Eynard, le Rachais, la Bastille, virage sur l'aile sur le pont suspendu en descendant à 1700' pour s'aligner sur le Boulevard Edouard Rey et le Boulevard Agutte Sembat pour arriver



sur la

Tour Perret du Parc Mistral, puis léger oblique sur la droite direction Villeneuve/Village olympique (***) ; virage à 180° autour de la grande antenne de Champagnier et retour par le même trajet.

Journée mémorable, qui associait le souvenir des valeureux aviateurs qui ont permis la libération de notre pays et l'animation des « warbirds » colorés et bruyants d'aujourd'hui.

Pierre COURRIER

(*) Zero : voir l'immatriculation ZRO !

(**) Pierre Varnet dans le Storch et Pierre Courrier dans le T-6/Zero – merci Jacques Aboulin !

(***) Il existait jusqu'en 1968 l'ancien « aéroport » d'Eybens.



Dans les pôles d'activités ciblés à l'aéroclub, la voltige reste une discipline à développer : discipline apprenant à maîtriser ses trajectoires donc propice à perfectionner son pilotage. Un groupe de voltigeurs est décidé à animer cette activité en proposant d'emmener en voltige les pilotes du club intéressés par une initiation et éventuellement une progression voltige.

Du temps de l'énergie, du plaisir, des projets plein la tête et déjà deux réunions concernant la voltige se sont tenues.

Le but est de faire vivre la voltige et de développer cette activité.

- Objectif : 250 h de vol en 2014, 300 h en 2015...

Le suivi de la voltige sera affiché chaque mois (ainsi que les compte-rendus de la commission voltige)

- Mieux faire connaître la voltige aux membres en invitant, dans un premier temps, les membres du club désireux de s'initier à la voltige.

Il s'agit bien entendu d'un vol d'initiation adapté au passager en limitant l'exercice à la moindre sollicitation du candidat.

- Inciter les membres d'autres clubs à venir voltiger chez nous. Un courrier doit partir au président du CRA (centre régional aéronautique).
- Etudier la possibilité d'une inscription réduite pour les personnes extérieures qui ne viendraient que pour la voltige.
- Organiser des compétitions amicales, internes au club, puis, ouvertes à d'autres club
Un premier projet est conduit par Michel et Toan pour le printemps prochain. Mettre en avant que la voltige est une activité peu onéreuse (une séance de voltige coûte de 50 à 90 €).

- Inciter les élèves à pratiquer la voltige dans le cadre de leur formation. Démontrer que la voltige n'est pas une discipline inaccessible mais un perfectionnement au pilotage
- Proposer une vidéo embarquée en équipant le CAP 10 des deux caméras du club
- Informer que cette formation peut aboutir à une qualification de premier cycle au bout d'une vingtaine de vols.
- Rappeler que la voltige donne une excellente image du club

Cependant nous devons respecter impérativement les limitations imposées par

la charte qui nous permet cette activité (hauteurs et horaires...) et toujours penser à limiter les nuisances sonores pour éviter de voir cette activité disparaître par arrêté préfectoral.

Vous pouvez contacter Xavier Chaboud, Toan Nguyen, Michel Blanc pour prendre rendez-vous à votre convenance.

C'est avec plaisir qu'ils vous feront découvrir et apprécier les évolutions souples dans les trois dimensions en exécutant des figures simples de voltige autour des trois axes de l'avion CAP 10BK F.GDTA remis à neuf cellule et moteur.

Xavier, Toan et Michel

Un effet indirect sur la sécurité : les assurances

Comme chacun sait, on ne se préoccupe des assurances que lorsque c'est trop tard. Aussi, faisons le point sur les assurances liées à l'activité aéronautique.

Nous prenons tous l'assurance obligatoire de la FFA. Trois formules sont disponibles et comprennent toutes l'**assurance individuelle accidents** indemnisant en cas de décès ou d'invalidité. Selon l'option choisie, les capitaux versés sont différents. A chacun de choisir la bonne option !

Il faut noter qu'il faut être vigilant. En effet, le risque aviation est souvent exclu des contrats classiques de prévoyance ou des assurances qui accompagnent tout type de prêt, pour cette raison l'assurance FFA offre la possibilité de souscrire, même après le renouvellement d'adhésion, une couverture plus importante.

Par exemple, sur mon prêt immobilier, la pratique de l'ULM, le pilotage sans licence (donc lors de la formation) ou sur un avion sans certificat de navigabilité... ne sont pas couverts !

N'oublions pas non plus que l'assurance FFA couvre aussi l'**assistance en cas d'interruption de vol** qu'il ne faut pas hésiter à utiliser plutôt que tenter le diable en essayant de braver une mauvaise météo.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site de la FFA par le raccourci ci-dessous :
http://www.ffa-aero.fr/FR/frm_guidedupilote_licenceFFA.awp?P1=2

Je vous invite enfin à imprimer la **notice d'information du contrat** prévoyant tous les cas de figure et les numéros de téléphones utiles.

Pierre Romani

La grande nav... l'épreuve - de force - avant le PPL

Jeudi 4 septembre. Enfin, la grande nav. Au programme : Grenoble Isère, LTP, Bourg, Roanne et retour via VNE. La météo indique CAVOK sur tout le parcours.

Le KU est prêt. Malheureusement, les NOTAMs ne sont pas trop de mon côté : ils indiquent que les VOR de la Tour du Pin, Lyon St Exupéry, Thiers et Roanne sont hors service. Pas de chance, mais bon, ça fera un bon entraînement pour l'estime !

Mise en route, décollage en 09 puis cap sur le lac de Paladru. Lyon m'autorise rapidement vers le niveau 55, mes inquiétudes concernant le survol de Creys-Malville sans VOR sur lequel me placer s'envole. Je mets en route le GPS pour palier à l'absence de VOR, mais il fait encore des siennes : le bouton GO TO ne marche pas. Ce sera une vraie navigation à l'ancienne, juste à la montre et au compas.



Atterrissage sans histoire à Bourg. Je prépare la suite de la nav : pas beaucoup de points remarquables sur la trajectoire, si ce n'est la Saône.

Je décolle, cap au 260°. Je dévie un peu au sud mais me rattrape en arrivant sur la Saône, puis rapidement, je passe avec St Yan Approche, qui me demande de rappeler en vue de Roanne. Rapidement, le contrôleur me rappelle pour me mettre en 360 à l'entrée de la TMA au-dessus de Roanne : une patrouille d'Albatros s'entraîne à la voltige sur le terrain, en préparation du meeting du lendemain.

J'admire le spectacle, mais au bout du quatrième 360, je m'impatiente un peu, et le contrôleur m'annonce vingt minutes d'attentes supplémentaires ! Rien d'annoncé dans les NOTAMs et les Sup AIP bien qu'une activité complètement prévisible ferme l'aéroport pour plus d'une demi-heure !

Je décide de me dérouter, mais il faut que je respecte la règle des 150Nm : trois options : St Yan, Vichy ou Clermont Ferrand. Je n'ai pas la VAC de St Yan, en dehors de l'Atlas VAC, et je ne veux pas aller dans un grand aéroport international. Ce sera donc Vichy, même si les championnats du monde junior de montgolfière doivent fermer l'aérodrome à partir de 18h - 18h30.

Initialement, cap sud pour contourner la TMA, puis je suis l'autoroute jusqu'à la vallée du Sirchon et me pose à Vichy. Vite, les pleins, je prépare ma nav retour avant que les ballons ne commencent à prendre leur envol. Le plan est simple : monter jusqu'à attraper le VOR de Vienne.

Décollage, puis montée directe au niveau 75. Je zigzague entre quelques cumulus et je reçois enfin Vienne en passant travers Roanne. Le retour se fait sans problème.

Et deux semaines et demi plus tard, test en vol, et j'obtiens mon PPL !

Guillaume Vignat

Cela s'est passé sur nos plateformes...

Un samedi 4 Octobre 2014 festif à l'aérodrome du Versoud :

Dans l'après-midi, un concours d'atterrissage de précision, le soir un barbecue...!

Journée très conviviale, servie par un chanceux beau temps : ciel bleu, beaux cumulus (pour nos collègues du vol à voile...)

Pour ceux qui ne connaissent pas les règles, rapide rappel : Cible de 40 m. de long (tracé à la farine sur la piste en dur) divisée en quatre secteurs espacés de 10 m de valeurs en points différentes : 2 secteurs en amonts à 10 et 20 points, la cible à 50 points (trait blanc large sur la photo) et deux secteurs en aval à 40 et 30 points. Comme pour un vrai « posé en campagne », on privilégie l'après plutôt que l'avant ! Quatre essais cumulatifs par avion (2 avec moteur, 2 PTU moteur réduit).



Alain Bergerioux (gentil organisateur et néanmoins vice-président local !) a réussi à convaincre 26 concurrents ! 26 concurrents multiplié par 4 atterrissages, cela fait beaucoup ! Le contrôleur à la tour n'a pas chômé. Il a pu être observé jusqu'à 13 avions en attente au point d'arrêt E1 !

Les juges non plus n'ont pas chômé car compte tenu de l'encombrement radio, il était difficile aux pilotes de se déclarer pour cet exercice.

Vous voulez les résultats ? Voilà le podium sur les 200 points maximum :

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Walter Schwarzenbach | 170 points |
| 2. Thierry Renaud | 110 points |
| 3. Christian Grisolet | 100 points |

Les derniers vols vers 19H00... Le barbecue fumait déjà ! Et comme à l'habitude, une bonne ambiance associative !

Profitez pour donner un conseil pour chacun de vos vols : imposez-vous toujours un atterrissage de précision, et quand c'est possible, faites donc un encadrement (moteur réduit) pour garder la main. Votre sécurité y gagnera...

Pensez aussi à vous inscrire au prochain concours d'atterrissage !

Soirée autrichienne à Grenoble-Isère.
Le temps d'une soirée, le club-house de Saint-Geoirs
s'est transformé en guinguette viennoise
pour plus de 30 convives.

Au menu :
Spätzlesalat, Wiener Schnitzel et Topfentorte...
le tout arrosé de Grüner Veltliner !"

Un grand merci à Christina et Pierre
pour ce travail de préparation !



Ils ont obtenu leur brevet PPL et BB depuis août 2014

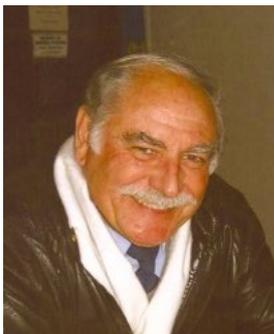
- | | | | |
|--------------------------|---------|----------------------|--------------|
| • GEOFFRE Florian | 18 août | • ARNAUD Damien (BB) | 2 septembre |
| • VIDECOQ Mathieu Michel | 22 août | • VIGNAT Guillaume | 27 septembre |
| • KHOALI Youssef | 26 août | • BRUET Arthur (BB) | 18 octobre |
| • LEONARD Thierry | 26 août | • ROMANI Pierre | 18 octobre |

Histoire vécue

Bravo et Merci à Pierre Courier pour ses articles et documents sur le VERCORS que j'ai beaucoup appréciés.

Depuis plus de 30 ans, j'ai eu l'honneur et le privilège de faire connaître à des centaines de passagers ces hauts-lieux de la résistance souvent avec beaucoup d'émotions en particulier pour ceux qui ont vécu cette époque.

En 1944 j'avais 15 ans j'ai donc bien connu subi et souffert avec ma famille ces années de guerre. Je passe sur tout ce que nous avons pu endurer comme toutes les familles modestes à l'époque ne serait ce que pour nous ravitailler ou parfois nous risquions notre vie en aidant la résistance. Comme beaucoup de jeunes à



cette époque habitants en périphérie de ville de Vienne en zone boisée, nous étions souvent confrontés à ces problèmes avec les réseaux

Alors MERCI encore Pierre de remémorer ces années terribles en l'honneur de tous ceux qui ont risqué et donné leur vie pour notre liberté sur terre, sur mer et dans les airs

Pilote souvient toi et savoure ta liberté... Certains l'ont payée très cher.

Personnellement, à 85 ans, je n'ai rien oublié.

Henry Cucherat Vice Président d'honneur (actif) chargé de missions en communications

Doyen de la plateforme de Grenoble Isère

ACD News, notre journal... votre journal

Vous pouvez constater que ce journal vit bien. De nombreux articles arrivent à la rédaction d'ACD News. Merci à tous les rédacteurs.

Dans votre prochain ACD NEWS, un article sur l'IFR, sur la voltige...

Le comité de lecture (merci Christian et Brigitte), les membres du conseil d'administration vous souhaitent à toutes et à tous de belles fêtes de fin d'année et les meilleurs voeux de santé et de bonheur pour 2015.

Nous attendons avec impatience des récits illustrés de voyage.

Continuez à nous écrire. Faites paraître votre article

Un mail : pierre.romani@cegetel.net

Un n° de téléphone : 06 22 63 03 63

Et...

N'oubliez pas de réserver votre soirée au Versoud le vendredi 19 décembre pour la traditionnelle dégustation d'huitres.