

ACD News

JE SUIS
CHARLIE

n°8

Janvier 2015

Bonne année
2015 !



Le SportStar : un nouvel avion neuf école à l'aéroclub

Le Conseil d'administration a lancé un programme de renouvellement de la flotte.

Dans ce cadre un nouvel avion, le SportStar D'Evektor Aerotechnik, été commandé et arrivera au club en mai 2015.

D'ici là notre fournisseur nous en loue un qui est disponible pour la formation des élèves pilotes.

Pour permettre à chaque membre du club de découvrir cet avion, la double commande est offerte sur le premier vol à chacun des pilotes de l'ACD.



Les caractéristiques techniques de cet avion :

- Certification: **EASA CS-LSA**
- Moteur Rotax ULS : **100 CV**
- Vitesse croisière 95 : **110 kts** (suivant réglage de l'hélice)
- Vent de travers certifié : **18 kts**
- Facteur de charge : **+6g / -3g**
- Distance de décollage : **190 m**
- Distance d'atterrissage : **180 m**
- Capacité des réservoirs : **120 litres**
- Consommation : **15 litres /h**



Son prix est de **110 € de l'heure** susceptible d'évolution selon les coûts réels.

Deux promotions au club :

Volez avec le Cessna jusqu'à fin février au prix de **175 €/h** au lieu de **190 €/h**.
Apprenez à piloter un avion montagne ski en 2015...
Les dix heures de vol avec instructeur pour **2000 €**
Promo jusqu'à fin février. Adressez vous à Caroline.

Le DA40 NG : un nouvel avion neuf voyage pour tous à l'aéroclub

Dans la continuité du renouvellement de la flotte (SportStar avion école), le club a reçu le 5 janvier un nouvel avion de croisière 4 places Turbo diesel mono manette : un Diamond DA40 NG. Avec un prix d'achat équivalent à un Robin, les coûts d'exploitation pour le club seront relativement faibles compte tenu des performances. C'est donc un avion de voyage économique.

Michel Blanc nous en parle :

« Très confortable. C'est un véritable 4 places très rapide.

Accessible à tous, il est simple à piloter, et le passage du DR400 au DA 40 se passe assez facilement. Bonnes performances et qualités pour un avion de voyage. Il manque peut-être le pilote automatique en option mais l'avion est parfaitement stable en air calme et bien trimé.

Seule la gestion transfert de carburant via une pompe électrique est à bien surveiller

Certaines limites sont strictes et à respecter :

- Rotation 70 kts - Montée max : 72 kts - Montée normale : 90 kts
- Régime continu 92 % : 2100 t/mn impérativement
- Vitesse approche / atterrissage 80 kts mini 75 kts avec plein volets

Pierre Varnet prépare les check-list et test écrits. Il faudra compter environ 2 h au sol et de 2 h de vol pour se faire lâcher. Arnaud Pêcher a installé les diagrammes de masse et centrage de l'avion sur les PC du club au Versoud et vous pourrez les télécharger depuis le site web du club sur vos propres ordinateurs prochainement.»



Son prix est de **170 € de l'heure** susceptible d'évolution selon les coûts réels.

Les caractéristiques techniques de cet avion :

Moteur Austro Engine AE 300 : **168 CV**
Carburant : **Jet A-1, Jet A**
Poids total : **1280 kg** dont **320 kg de charge utile** (pleins complets) !
Vitesse croisière : **120 à 130 kts** à 6000 ft
Vent de travers certifié : **25 kts**
Distance de décollage (15m) : **584 m**
Distance d'atterrissage (15m) : **632 m**
Décrochage en lisse : **66 kts**
Capacité des réservoirs : **114 litres**
Consommation : **21 à 25 litres / h**
Autonomie : **4 à 5 h** selon le type de croisière (65% à 75%)

8,72

l'envergure d'un DR400
79,8 m celle d'un A380

500000

le nombre de personnes
en l'air à tout instant
sur 80 000 vols quotidiens
dont un quart se dit stressé

6103

en pieds l'altitude de
l'Alpe d'Huez
LFHU

22

le nombre de brevets (BB et PPL)
obtenus à l'ACD en 2014

7

la pourcentage de femmes
parmi les pilotes affiliés
à la FFA

A11

le parking à Grenoble Isère pour
effectuer les pleins.
(indiqué sur la prochaine carte VAC)

7946

le nombre d'heures de vol de
l'ACD en 2014
(550319 h pour
les aéroclub de France)

L'ACD accueille les élèves lors de leur stage de 3^{ème}. Cette année, c'est Youssef et Elisa qui y ont passé quelques jours.

Voici le récit d'Elisa :

« Je m'appelle Elisa et j'ai 14 ans. J'ai eu la chance de pouvoir faire ce stage à l'aéro-club du Dauphiné. Une superbe expérience qui m'en a mis plein les yeux. N'ayant personne de ma famille travaillant dans le domaine de l'aviation et ne pouvant donc m'apporter plus de connaissances, ce stage m'a donc permis de découvrir cette activité bien que je sois plutôt passionnée par les hélicoptères.

Grâce à toutes ces personnes formidables, j'ai pu apprendre, avec de très bonnes explications, beaucoup de choses sur l'aviation. Ce qui m'a confirmé dans ma motivation pour en faire mon métier.

Je remercie toute ces personnes ainsi que Bernard et Arnaud pour m'avoir emmenée en vol à l'Alpe d'Huez. »



La panne d'essence : une attention permanente

C'est certainement la panne la plus stupide en aéronautique...

Aussi il est impératif **et quelque soit le vol** de s'assurer que le vol se fera avec suffisamment d'essence.

Est-il utile de rappeler qu'il est nécessaire d'effectuer le bilan carburant ?

N'oublions pas la réserve réglementaire de 20 mn et les 30 mn obligatoires du club !

La fiche bilan carburant est disponible sur le site de l'ACD: http://www.aeroclubdudauphine.fr/doc_acd/documentation_pilote/documentation_de_vol/bilan_carburant.pdf

Au delà de ce bilan carburant, voyons plutôt les pièges qu'il faut contourner :

- **Ne vous fiez jamais aux jauges.** Elles sont bien trop imprécises.
- Attention à la seule indication du dernier plein :
 - A-t-il été effectué sur cet avion (erreur de carnet de route) ?
 - Était-ce un plein complet ?
 - Qu'en est-il des réservoirs supplémentaires ?

Pour cela, un simple calcul par rapport aux pleins précédents comparés aux heures de vol confirmeront les données du carnet de route.

- En cas de plein, il est opportun de vérifier de visu le niveau d'essence.



Alors soyons attentifs... Ce serait vraiment trop stupide !

Un petit rappel sur notre site internet « les fiches sécurité » :

<http://www.aeroclubdudauphine.fr/securite>

Il était une fois l'IFR

Je me demande toujours pourquoi, un jour, l'envie m'a pris de vouloir passer une qualification IFR...

Jusque-là, je volais tranquillement... Avec Paul et Christian, on faisait de superbes voyages : l'Egypte, le sud algérien... avec Serge, de magnifiques vols en montagne... On admirait les paysages, les côtes, la

tout en tentant d'obtempérer au contrôle qui adore vous faire changer de fréquence toutes les cinq minutes, puis de cap parce qu'il a du trafic et surtout, surtout, qui prend un malin plaisir à vous mettre en attente sur un point imaginaire avec l'idée bien arrêtée de vous y oublier... Bien entendu on ne manquera pas de vous dire aussi que pour atteindre à ce bonheur suprême vous devrez apprendre, par cœur de préférence, un tas de choses passionnantes et indispensables dont vous ne vous servirez absolument jamais !



campagne française, les déserts, les îles... Bref, tout allait bien !

En effet, si c'est pour voler par beau temps et profiter du paysage, le VFR est bien supérieur à l'IFR ! On est presque libre de voler où l'on veut, libre de descendre, de monter, de tourner, de revenir, libre de poser ses roues sur un petit terrain que l'on n'a jamais vu... Tandis qu'en IFR, pensez donc : on va vous expédier à 8000 pieds ou même plus, avec prière de rester sur votre route et obligation de demander la permission de descendre, de monter, de changer de fréquence sans compter que, pour aller du point A au point B, la ligne droite n'est jamais, jamais, la règle ! Et dans les nuages, où est donc l'intérêt direz-vous ? On ne voit rien sauf le gris qui vous entoure, on est secoué dès que l'on a la prétention de mettre le nez dans un cumulus, on essaie de maintenir l'avion en ligne de vol

Après quoi, bien sûr, vient la formation pratique où là, vous allez, tout comme moi, faire preuve d'une incapacité désolante à utiliser ces aiguilles qui ne sont jamais où elles devraient être et où vous pourrez enfin savoir à partir de quel moment le point de rupture de la patience de votre instructeur est atteint !



Vous hésitez encore ? N'hésitez plus !... Mais pourquoi au fait ?



D'abord parce que c'est un rêve et que, dans la vie, il ne faut jamais laisser mourir ses rêves. Ensuite, parce que c'est l'occasion d'apprendre quelque chose de nouveau, de vous forcer à faire des efforts, de vous remettre en question... Et puis, c'est la possibilité de voler sur des avions fabuleux, puissants, rapides, complexes, mais qui ne demandent qu'à se laisser dompter, pour autant que vous appreniez à être gentils avec eux. C'est également la possibilité de voler dans le mauvais temps (pas trop quand même) pour rejoindre la destination fixée. Et puis, faut-il l'avouer, il y a aussi la satisfaction de jouer dans la « cour des grands ». Pensez donc, on est sur les mêmes fréquences, on suit les mêmes trajectoires, on dit les mêmes phrases que les vrais pilotes !

C'est vrai aussi que voler dans des nuages affolés par le vent, dont les couleurs et les formes varient comme sous la baguette d'un magicien, est un spectacle qui ne lasse pas... Emerger de la sombre couche de nuages que l'on vient de traverser pour se retrouver brusquement dans l'infinité de l'azur procure un moment de joie intense, une sorte de naissance... même si se rapprocher du gros cumulus bourgeonnant que l'on doit traverser vous rappellera à beaucoup de modestie et fera taire tout sentiment d'euphorie que vous pouviez avoir jusque là...

Que dire de la sensation qu'éprouve le pilote lorsque, après une approche et une percée un peu difficiles, il voit poindre enfin devant lui la piste qui l'attend et l'accueille ! Il ressent

parfois, à ce moment-là, un sentiment de bonheur et aussi de fierté d'avoir su le faire... Il y a également une certaine satisfaction intellectuelle d'avoir été capable, au cours du vol, de jouer avec tous ces écrans, ces boutons et ces instruments bizarres qui font tout pour vous compliquer la vie sous prétexte de vous la simplifier. Et surtout, c'est tellement plus facile de voler en IFR qu'en VFR. Pas de zones à éviter, pas de carte à éplucher pour savoir si la zone est active ou non, si son plafond est de 2000 ou de 10 000 pieds, pas de points d'entrée plus ou moins repérables, de cheminements laborieux... Bref, toute une galère qui vous dissuade souvent de vous égarer sur des terrains de quelque importance. Enfin, qui dira le confort et le réconfort que vous amène le fait d'être toujours en contact avec un contrôleur qui fera tout pour vous aider si nécessaire.

Essayez donc un jour...Faites un vol IFR avec un pilote qualifié pour cela et, sans doute, pour autant que la météo soit un peu difficile, reviendrez-vous avec le même sourire et le même éclat dans les yeux que Christian, un jour où l'on s'était rendu à Avignon.

Au fait, la plus proche F.T.O. se trouve à Saint-Geoirs et puis on dit « I.R. » maintenant, paraît-il.

René Clément



Vendredi 19 décembre...
La traditionnelle soirée
huitres au Versoud.
Plus de 1200 huitres
englouties.
Un grand moment !



Jeudi 18 décembre...
Le repas annuel
de nos salariés.



ACD News, notre journal... votre journal

Dans votre prochain ACD NEWS, un bilan de l'année écoulée.
Continuez à nous écrire.

Faites paraître votre article
Un mail : pierre.romani@cegetel.net
Un n° de téléphone : 06 22 63 03 63