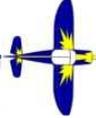
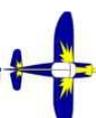


Un nouveau Mous' à l'Aéroclub du Dauphiné

Depuis le 29 septembre 2015



Editorial : projet de fête aérienne en 2016		3
Les actualités du club		4
<i>Célestin Adolphe Pégoud : La biennale 2015.....</i>		4
<i>Les journées du patrimoine au Versoud.....</i>		4
<i>Récit d'une formation PPL à Saint Geoirs.....</i>		5
<i>L'ACD à la foire d'automne.....</i>		6
Voyages Voyages...		7
<i>La magie des châteaux Cathares.....</i>		7
<i>Il était une fois dans l'ouest</i>		10
<i>Sortie club en corse.....</i>		11
Formation		16
<i>Les cadets de l'Aéroclub du Dauphiné.....</i>		16
<i>A l'heure de l'hybride</i>		17
<i>Nouveau règlement intérieur.....</i>		17
Flotte : Essai du DR401		18
Sécurité : Gestion d'une panne en voyage		19
<i>Alarme ECU du F-HOUI.....</i>		19
<i>Rupture du circuit de refroidissement du F-HAGR.....</i>		20



PROJET DE FETE AERIENNE AU VERSOUD LE 10 JUILLET 2016

EDITORIAL

Comme certains d'entre vous le savent sans doute déjà, un groupe de volontaires du club s'est mis en tête d'organiser un meeting, une fête aérienne sur la plateforme du Versoud, programmée le **10 juillet 2016**.

Nous pouvons d'ores et déjà vous annoncer la présence de la Patrouille de France et bien entendu de nombreux autres appareils venant étoffer le plateau des présentations en vol.

Nous envisageons également des animations au sol, en matinée, afin de diversifier et d'attirer le plus large public possible.

De prime abord, la solution qui semblait la plus simple était de confier cette organisation à une société spécialisée dans ce genre d'évènements.

Toutefois, nous avons, au sein de notre aéroclub, tous les talents nécessaires. Le défi sera donc de motiver et de fédérer tout ce potentiel afin de réussir à atteindre notre objectif.

A cet effet, une association chargée de l'organisation va être créée et une grande réunion publique, ouverte à tous les acteurs de la plateforme et aux membres de l'ACD, **se tiendra à la salle polyvalente du Pruney, rue Paul Gauguin, au Versoud 38420, le lundi 30 novembre à 18h30.**

Vous êtes tous cordialement invités à cette réunion.
Nous comptons sur vous.

Éric BELLINGHERY
Responsable de l'organisation du meeting

**CELESTIN ADOLPHE PEGOUD
LA BIENNALE 2015**

Le dimanche 20 septembre, à Montferrat, s'est déroulée la commémoration du centenaire de la mort en combat aérien d'Adolf Pégoud, notre "as" régional de la guerre de 14/18 - et bien sûr, "inventeur" de l'acrobatie aérienne.

Point fort de cette commémoration, un meeting aérien tout entier consacré à la voltige ou presque. Au micro, comme présentateur, l'ami Pierre Varnet !

Après le passage traditionnel de notre patrouille, les Wips, un spectacle éblouissant. Dans l'ordre "crescendo" : Jacques Aboulin dans un paisible Stearman, Philippe Chandelle dans son nerveux Pitts, et enfin le Capitaine Alexis Busque, époustouflant dans son Extra 330 SC. Manquait le Cap 10 BK de l'ACD et notre colonel, absent pour indisponibilité (le Cap, pas M. Blanc !).



L'affiche de la biennale 2015

Ce fut une superbe et sympathique fête. Ah, l'historien allait presque oublier : en statique, une très belle réplique de Blériot XI (construite en ...10 ans !) avec son moteur Anzani 3 cylindres de 25 CV. Le premier vol est prévu dans les prochains jours...

JOURNEES DU PATRIMOINE AU VERSOUD

A l'occasion des Journées nationales du patrimoine, la Mairie du Versoud avait délaissé les châteaux du 18^{ème} et les tours fortifiées du 15^{ème} pour s'intéresser à un patrimoine plus récent : notre aérodrome. Le but était de mieux faire connaître aux populations du Grésivaudan la présence et la réalité des activités aériennes de LFLG.



Exposition historique « l'aviation dans la région grenobloise de 1910 à 2015 »

Grosse affluence des habitants du Versoud, de Domène, de Lancey... peut-être 1500 visiteurs (dont le député local !), mais très peu de pilotes des différents aéroclubs (dommage !). Ces derniers auraient appris beaucoup de choses avec l'exposition historique sur "L'aviation dans la région grenobloise de 1910 à 2015", élaborée par notre historien-pilote Pierre Courier : évocation des pionniers régionaux d'avant 14 et des pilotes et as de la guerre de 14/18, description des cinq terrains d'aviation qui ont précédé Le Versoud, historique de nos vénérables hangars Estiot (80 ans d'âge !), petit histoire du terrain du Versoud de 1948 à 1967...

Gros intérêt aussi pour les démos de "Rhône-Alpes Simulation" (sous l'égide de Pierre Varnet), et pour les superbes maquettes au 1/48^{ème} d'une sélection "14/18" apportées par Patrick Deschamps, l'historien multicartes de Sainte Marie d'Alloix.

Pierre COURRIER

THIBAUD FOULTIER RACONTE SA FORMATION PPL A SAINT-GEOIRS

Passionné d'aéronautique depuis tout petit, je volais avec mon père avant même de savoir marcher. Que ce soit lors de voyages, de balades, de voltige, mon attrait pour l'aviation n'a jamais cessé de croître.

J'ai commencé ma formation aéronautique par un BIA à l'âge 13 ans avec Paul Bomel. Et puis, j'accompagnais mon père en vol sur son Sirocco et faisais de l'aéromodélisme avec lui. Cela m'a tenu en haleine !

C'est grâce à mon grand-père, également passionné d'aéronautique, mécanicien sur Mirage IV que j'ai enfin pu accéder à ma formation de pilote à 18 ans. Il me léga une belle enveloppe à son décès qui a rendu cela possible.

Ainsi, fin Mai 2014, avec Florence Londres comme instructrice, j'ai débuté ma formation PPL sur Rallye ST 110 F-GBKT. A l'époque, je pensais avoir mon PPL en moins de six mois et c'est finalement 15 mois plus tard, le 10 Septembre 2015, que je l'obtiens ! La formation du PPL est une formation difficile, non pas tant pour son contenu qui reste dense mais davantage encore psychologiquement. En effet, la première chose qui m'a marqué est la progression en dent de scie que j'ai pu avoir pendant tous ces mois et le moral qui en dépendait.

Ayant beaucoup volé avec mon père, le début de la formation s'est déroulé rapidement, et ensuite est venu mon premier vol solo... J'étais surpris quand mon instructrice m'a dit : « hé bien tu es prêt pour y aller seul maintenant », ma motivation et mon excitation de voler seul ont pris le dessus sur l'appréhension que j'aurais pu avoir. Puis, est venu le temps « des Navs » et de la première en solo : un aller-retour à Valence. Je me rappelle d'avoir dit à Florence que je « re-signais » quand elle voulait ! Il faut dire aussi que j'ai eu quand même une bête noire pendant un peu moins d'un an, La Théorie.

J'apprenais un chapitre, et au chapitre suivant, j'avais l'impression d'avoir déjà tout oublié. Mais pour pouvoir partir en Nav Solo il fallait bien le théorique ; chose faite en avril 2015.

J'ai finalement pu faire ma grande nav cet été, après six annulations ! Dans cette période, mon exaspération se mêlait à une excitation et une envie de voler grandissante. Le moral est vite descendu lorsque j'ai passé mon test blanc. Il faut se l'avouer, il n'était pas fameux voire même carrément nul (j'ai failli rentrer dans la P18 de Vienne).

L'appréhension du vrai test est apparue.... N'ayant pu passer mon PPL en six mois, je me suis du coup donné les objectifs de le passer en un minimum d'heures soit 45 et le faire avant mes 20 ans. Florence m'a présenté au test le 10 Septembre 2015 avec Alain Sibille, j'avais 50 heures tout pile dans mon carnet. Ce test m'a énormément stressé mais, en me remémorant que les aspects

positifs de l'ensemble de mon PPL, j'ai su faire face et l'avoir avec 4/5 d'après mon testeur même si je n'ai pas vraiment pris « mon pied ».

Si je peux résumer ces 15 mois, ma motivation, mon amour de voler ainsi qu'un peu de persévérance et de patience mais surtout le professionnalisme de

Florence, m'ont permis de passer le PPL en assez peu d'heures. J'aime la rigueur et le travail bien fait et me mettre la barre haute n'a fait que me faire progresser.

Je rêvais de voler et aujourd'hui je pilote. Surtout, je m'éclate et me sens vivant et heureux dans la troisième dimension, là-haut ! Maintenant, je fais rêver mes amis en les emmenant et en leur faisant partager ma passion ! Aujourd'hui je souhaite continuer en passant les qualifs « train rentrant » et « pas variable » ainsi que le premier cycle de voltige pour voler sur l'avion de mon père : un FalcoF8L. J'aimerais également participer tour aérien des jeunes pilotes prochainement.

Ma passion est telle que mon véritable projet futur est d'être pilote de chasse.

Thibaud FOULTIER

L'ACD A LA FOIRE DE GRENOBLE 2015



Pour la quatrième année consécutive, nous avons tenu un stand à la foire d'automne de Grenoble, du 6 au 15 novembre. Une trentaine de bénévoles se sont relayés pour accueillir le public, répondre aux nombreuses questions, et parfois même vendre un peu de rêve sous forme de baptêmes de l'air et de VIA. Le Dynamic, tous EFIS et feux ON, remporte un franc succès auprès des visiteurs, tout comme les deux simulateurs de vols installés sur le stand. Cette manifestation est une bonne occasion de partager notre passion et de constater tout l'intérêt du grand public pour l'aviation.



LA MAGIE DES CHATEAUX CATHARES

Sous une météo CAVOK, le départ s'effectue comme prévu le mardi 25 août à 8h30 locale, à partir de la plateforme de Saint-Geoirs. La journée promet de tenir toutes ses promesses avec toutes les images que nous nous sommes mises en tête lors de la préparation !

Notre arrivée à Carcassonne s'effectue par le nord de la CTR avec le survol du château de Lastour, nous donnant un avant-goût du vol prévu l'après-midi ! Nous sommes autorisés piste 28, après une mise en attente pour l'atterrissage d'un B-737 en piste 10. En base 28, devant nos yeux, la citadelle avec son double rempart. Superbe.



Trois équipages ont été formés, Florence, Béatrice et Dominique dans le F-SL, Jan-Luc, Gilles et Pierre dans le F-PZ, Christian, André et Noël dans le F-PT. Le cap est mis sur Carcassonne pour environ 2h00 de vol. En fait.... un tout petit peu moins pour le F-PZ.

A la sortie de l'aéroport, grâce à l'organisation millimétrée de Florence et Béatrice, nous sommes directement pris en charge par deux taxis qui nous amènent aux portes des remparts.



12h00, nous flânon dans les ruelles bondées de la citadelle, quand soudain les estomacs se réveillent devant les cartes des restos vantant toutes de proposer le meilleur cassoulet... Finalement, le dévolu est jeté sur La Marquière et nous sommes accueillis dans le patio ombragé et très agréable.

Après une étude minutieuse du menu et une concentration intense, peu résistent à l'envie de commander le fameux cassoulet mijoté depuis le matin, pendant près de 5 heures.



Nous quittons la table, repus et contents, mais quelque peu inquiets des effets gazeux de la digestion à venir.

14h30, retour à l'aéroport. De nouveaux équipages se forment et après les dernières préparations, nous décollons piste 28, cap au sud pour le survol des châteaux Cathares !



Au programme, un circuit composé de 7 châteaux et deux Abbayes ! A chaque branche de navigation, nous découvrons un château perché sur un promontoire rocheux, impressionnant, magique !

Tout d'abord Montségur, qui représente le symbole du catharisme pendant la croisade contre les albigeois. Ensuite nous survolons Puivert, place importante de la culture occitane du moyen-âge surplombant une vallée qui fut un lac avant 1279. Nous poursuivons vers Puilaurens, place militaire royale importante jusqu'au Traité des Pyrénées, et dernière



citadelle cathare à être tombée à la fin de la croisade contre les Albigeois.

Un cap à l'est nous conduit à Peyrepertuse, immense place forte composée de trois enceintes se succédant sur un éperon rocheux qui semble imprenable !

Nous arrivons ensuite très rapidement à Quéribus, magnifique ! Ces deux châteaux représentent un dispositif stratégique important jusqu'au Traité des Pyrénées en 1659 qui formalise la paix entre les couronnes d'Espagne et de France.

Nous prenons un cap nord vers Aguilar, une forteresse royale à partir du XIIIe siècle et nous poursuivons vers Termes.

Ces deux châteaux féodaux appartenant à la famille de Termes dont Aguilar en est la résidence principale.

Avant notre escale à Béziers pour refueler et reprendre nos esprits, nous survolons Lagrasse village médiéval fortifié, avec son abbaye fondée par Charlemagne au VIIIe siècle, puis l'Abbaye de Fontfroide qui fera l'objet d'un article à venir.

17h30, il faut songer au retour. Nous décollons piste 09 à Béziers et suivons le trait de côte jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer avant de mettre le cap sur LFLS avec plein de belles images dans la tête.

Reste un château mystère que nous avons photographié, une récompense est offerte à celui ou celle qui trouvera son nom...

Noël JAKSE

IL ETAIT UNE FOIS DANS L'OUEST

Si vous passez dans l'ouest, faites un détour par l'aéroport d'Angers-Loire (LFJR), situé à Marcé, à 15 km au nord-est d'Angers. Vous y découvrirez le musée régional de l'air d'Angers, installé ici depuis son déménagement de l'aérodrome d'Angers-Avrillé, désaffecté en 2003. Ce musée aéronautique qui accueille quelque 18000 visiteurs par an est l'un des plus importants de France.

Que vous soyez pilote ou pas, les deux animateurs salariés et les bénévoles de toutes spécialités, formant le Groupement pour la Préservation du Patrimoine Aéronautique (GPPA), vous réserveront un accueil chaleureux. Ils répondront à toutes vos questions sur les nombreuses machines et curiosités exposées. Une fois acquitté le billet d'entrée à 6 Euros, vous pénétrerez dans l'immense hangar de 3500 m² où une passerelle intérieure surélevée permet d'admirer une superbe collection sous tous ses angles. Dès l'entrée, les 28 cylindres d'un énorme moteur Pratt&Whitney R4360 Wasp Major vous mettront dans l'ambiance.

Le musée compte une centaine de planeurs et autant d'avions. Certains sont en état de vol, comme un Morane 505, un Morane 733 et un TB30 Epsilon.



Morane 733 Alcyon

Vous vous laisserez guider, en suivant l'allée centrale, vers différentes catégories et générations de machines, toutes superbement préservées. Parmi les plus belles pièces, on remarque des Caudron Rafale, Max Plan 204, PIEL CP80, SNCAN NC-856 Norvige, et nombre d'aéronefs plus originaux les uns que les autres. On admire même le CAP 10B n°6, réformé de l'armée de l'air.



Mudry CAP 10B n°6

L'équipe assure également la restauration d'avions et travaille actuellement sur un Moynet 360-6 Jupiter, sur un Nord 3400 et un sur Cessna UC-78 Bobcat. L'avancement de ce dernier chantier très ambitieux, entamé en 2009, est relaté périodiquement dans « la lettre du Cessna Bobcat », dont vous trouverez le dernier numéro (le n°23) en suivant ce lien :

<http://www.musee-aviation-angers.fr/lassociation/publications/lettre-du-bobcat/>

On y décrit entre autres la restauration de l'imposante voilure de 600 kg.

Pour les rêveurs, le musée laisse deux avions en accès libre. On peut ainsi partir en mission de reconnaissance à bord du Broussard, ou encore, une fois bien brêlé, lancer les deux moteurs Marboré du Fouga Magister pour quelques acrobaties...

Enfin, dans les allées et le long de la passerelle, vous découvrirez une véritable mine de moteurs, de casques et combinaisons de pilote, d'instruments de vol, de pièces

Bravo et merci à toute à l'équipe du GPPA pour tout ce travail au service de l'histoire de l'aviation.



Installez-vous aux commandes du Broussard et du Fouga Magister

historiques, ainsi qu'une riche documentation sur l'aviation.

Donc si vous passez dans l'ouest, faites un détour pour admirer cette superbe collection.

Découvrez la collection, les événements et les prestations du musée sur son site Internet : <http://www.musee-aviation-angers.fr>

Samuel GEORGES

LA NEIGE ARRIVE...

BIENTÔT LA SAISON SKI...

VOYAGE EN CORSE TRAVERSEE MARITIME

avec un instructeur avant d'effectuer une traversée maritime en autonomie.



Le RDV est fixé samedi 5 septembre à 8 heures du matin pour les 5 équipages qui vont se préparer au départ, pour cette traversée maritime vers la Corse.

Un briefing a eu lieu la veille pour régler les derniers détails du voyage ainsi que pour faire un point MTO.



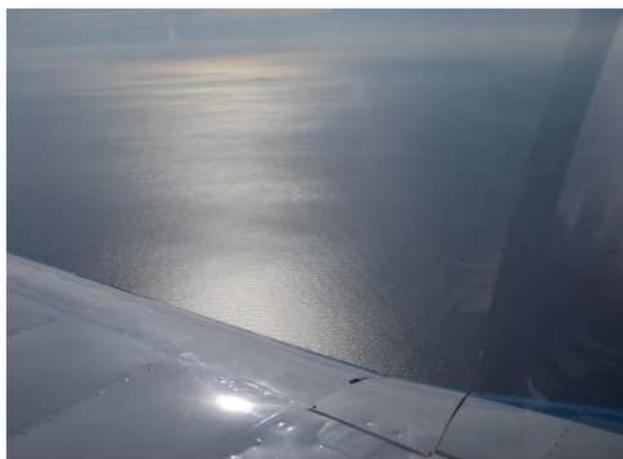
En vue de Saint Tropez

La météo est mitigée : beaucoup de vent prévu surtout dans le sud et sur la Corse ; un vent qui chasse les nuages mais qui peut empêcher un avion de se poser ou le secouer sérieusement ; vent du sud est avec des rafales de 20 à 30 Kts.

Les équipages sont répartis en fonction des expériences et des affinités sur les différents avions réservés pour le voyage. Un point est fait sur le niveau de chacun : des pilotes brevetés PPL ou Brevet de Base, des instructeurs et des stagiaires pilotes. Un pilote responsable est désigné par avion : instructeur ou pilote expérimenté ayant déjà effectué une traversée maritime. La navigation est préparée et finalisée.

Une traversée maritime ne s'improvise pas. Il est fortement conseillé d'acquérir les bases du pilotage en VSV (vol sans visibilité)

Le vol en VSV est un vol de perfectionnement, effectué sous casquette pour cacher la vue extérieure et effectuer des évolutions en mettant en place un circuit visuel adapté et utiliser les instruments pour naviguer ; contrairement à ce qu'un pilote VFR a l'habitude de faire.



En traversée maritime, le ciel se confond avec la mer

Pourquoi cette méthode ? Elle permet de savoir piloter au-dessus de l'eau et garder une trajectoire en vol rectiligne. Quand le pilote quitte la vue de la terre, il n'a plus les mêmes repères et a du mal à faire la différence entre ciel et mer. On appelle cela le « blanc »

Cet entraînement est aussi une bonne préparation pour les vols de nuit.

Un pilote non aguerri au vol sans visibilité ne peut pas tenir une trajectoire rectiligne et un cap correct au-dessus de l'eau ; ce qui peut vite devenir délicat pour la navigation, lui donner l'impression que son avion est en ligne droite alors qu'il est en virage ? D'où cet entraînement en VSV.

Après le dépôt des plans de vol de chaque avion, les gilets distribués et les avions

chargés, les pilotes décollent vers la Corse : la route retenue est Gap, les VOR de DGN et STP puis Merlu et W1 sur la Corse. Un total de 2h de vol dont 40 minutes de traversée maritime : 20 minutes sans voir la terre.



En vue des côtes corses

5 avions : le Cirrus F-GTCL, le Mousquetaire F-BNIF et les 3 DR400-160 et 180 : F-GSBS, F-GTPT et F-GPAP.

30 minutes après le décollage du Versoud, nous passons Gap en contact avec Marseille Info, qui va nous basculer sur Nice Info pour la traversée maritime. Nous atteignons la côte de Saint-Tropez après 46 min.

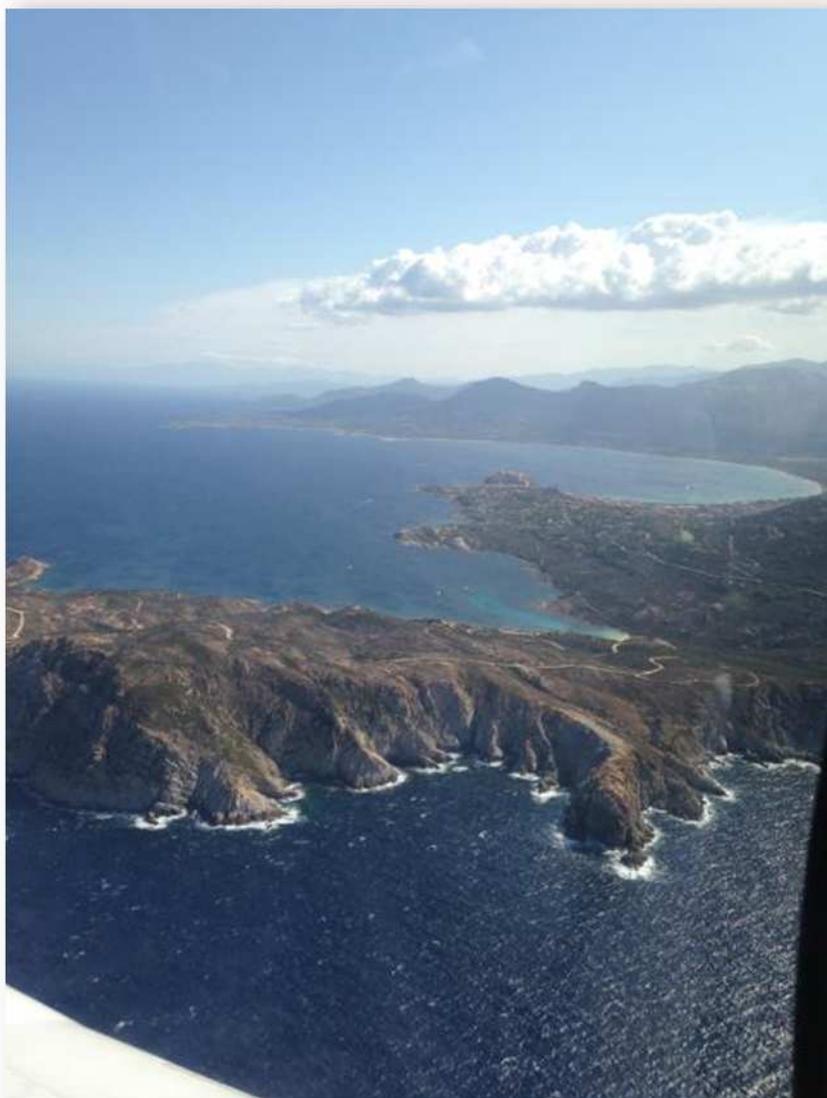
Le VOR STP en from et le VOR de NICE en flanquement nous permettent de suivre la route et les points de report imposés pour le survol maritime, au FL075. En complément, le GPS est évidemment le meilleur ami du pilote.

Le contrôleur modifie le point de report prévu au plan de vol, Merlu. La difficulté sera de trouver le nouveau point de report sur le GPS : GALNO qui est pourtant un point IFR. En programmant un « GO TO » sur Calvi, nous nous retrouvons finalement sur la bonne route.

En quittant la terre ferme, une petite appréhension peut apparaître... toute cette eau sous nos ailes... peu rassurant avec un seul moteur. Le regard quitte la terre et se fixe sur les instruments. Le fameux T basique, l'horizon artificiel étant la référence principale. Le regard fait des aller et retour entre l'horizon artificiel et les différents instruments : horizon-altitude, horizon-directionnel, horizon-vitesse... les instruments moteurs et le carburant, aussi de temps en temps... on ne sait jamais. L'horizon artificiel remplace l'horizon naturel le temps de la traversée.

Les côtes de Corse apparaissent au bout de 20 minutes, au loin permettant un retour à une navigation normale. La traversée maritime s'est donc déroulée sans incident.

Nous sommes basculés d'une fréquence Nice Info à une autre puis sur la fréquence de Calvi. L'Approche de Calvi nous



impose une attente sur W, au sud de la Citadelle de Calvi. L'ATIS indique un vent du sud-est 22 Kts rafales à 29 Kts.

L'environnement montagneux du terrain est spécifique et est sujet aux turbulences et autres windshear. Attention danger. Plusieurs avions de ligne ont dérouté avant notre arrivée et après notre atterrissage. Un bon vent de travers va donner du fil à retordre aux pilotes. Approche en correction de dérive, décrabage oblige à l'arrondi, le vent empêche l'avion d'entrer en contact avec le sol. Dur ! Dur ! Ouf ! Ça y est, on est posé.



La chambre de commerce nous accueille. Un placier nous indique comment se positionner sur le parking. Le camion-citerne effectue le plein des avions, à notre demande. Après avoir rassemblé nos affaires, nous nous dirigeons vers l'aéroport pour prendre des taxis et rejoindre nos quartiers à l'hôtel ; situé à 2 pas de la Citadelle et du port de Calvi.

Un avion manque à l'appel ; le FGTCI a fait un retour parking (QRF comme on dit dans le code Q, les « anciens » reconnaîtront) au départ du Versoud, suite à une panne.

Il nous rejoindrons plus tard pendant que nous serons en terrasse sur le port de Calvi pour prendre un repas bien mérité. Un bon rosé accompagné de spécialités Corse puis quartier libre pour l'après-midi. Un rendez-vous est fixé à 18h pour le repas du soir ; les

uns iront visiter la très belle citadelle de Calvi, d'autres iront profiter de la plage et prendre un bain de mer, d'autres encore feront la sieste.

Dimanche 6: les 5 équipages prennent le petit déjeuner vers 9h proposé par un des restaurateurs du port qui nous a accueillis la veille pour le dîner. Une bonne adresse.

Une escapade est envisagée à l'île Rousse avec le petit train qui parcourt la côte entre Ajaccio et Bastia. La douceur du port n'incite pas les troupes à s'orienter vers la gare et finalement le projet est abandonné.

Les horaires sont aussi peu adaptés à notre timing. Visite à la citadelle et dans la ville, plage et derniers bains pour d'autres.

Nous devons commencer à penser au retour. Dépôt de plan de vol effectué pour tous les avions, navigation préparée sur le coin d'une table pour ceux qui font le retour. La route sera évidemment inverse, au FL085. Le taxi est retenu et nous prenons congé de l'hôtelier.

A l'arrivée à l'aéroport, une surprise nous attend ; Un passage obligatoire par le PIF et un contrôle des identités et des licences est effectué. Glups !... Certains n'ont pas pris de pièces d'identité mais la gendarmerie accepte finalement le permis de conduire....exceptionnellement...

Les taxes payées, nous chargeons les avions, visite prévol effectuée, nous quittons le parking, les uns derrière les autres.

Le vent, au départ de Calvi est plus clément qu'à notre arrivée mais le vent que nous subissons au-dessus de la Méditerranée va nous pousser plus au sud de notre trajectoire. Rappelle à l'ordre du contrôleur, nous avons sous-estimé le vent, la dérive prise n'était pas suffisante.

Un nouveau GO TO va nous sauver la mise et nous ramener sur la trajectoire...pratique ce GO TO...

largement suffisant malgré ce vent qui ne nous favorise pas.

En passant le VOR de DGN, travers le lac de Sainte Croix, au déboucher des gorges du Verdon, le contrôleur de Marseille Info s'interroge sur le nombre d'avions qui se dirigent vers le Versoud. Question « êtes-vous tous ensemble ? ». Gap est en vue, le vent ne se calme pas et l'arrivée au Versoud est turbulente.

Un vent du nord pour 15kts, des turbulences au-dessus des lacs de Laffrey et de la colline de Gières.



Nouvelle traversée maritime et retour sur la terre ferme. Beaucoup de vents turbulents au-dessus du relief que nous survolons et ce malgré un niveau élevé, FL085 voir FL095 vers Gap.

Le temps de vol est plus long qu'à l'aller... un bon vent du nord souffle en altitude. Nous avons demandé le plein au départ de Calvi ; un point tournant, un bilan carburant : le carburant disponible est

Les 5 équipages atterrissent au Versoud sans encombre et dans les temps. Les pleins effectués, les avions sont nettoyés et rentrés dans le hangar.

Bilan positif et très beau week-end, 4 heures environ pour chacun des 5 avions.

Vraiment une belle expérience.

Corinne SEIGNEURET – FI

*Photos C. Seigneuret, A. et P. Dargent
D. et G. Baguet, N. et T. Léonard*

LES CADETS DE L'AEROCLUB DU DAUPHINE

Cet été sont nés « les Cadets de l'Aéro-Club du Dauphiné ». De quoi s'agit-il ?

Le Club compte un peu plus de 20 jeunes membres de moins de 21 ans. Or ces jeunes ont très peu de contacts entre eux et sont souvent isolés au milieu d'adultes qui pourraient être pour la plupart leur parents voire leur grand parents ! Cela ne les incite pas nécessairement à se reconnaître dans le fonctionnement du Club.

C'est pourquoi, afin de faciliter la communication, les relations entre ces jeunes, faire de ce club aussi leur club, il a été décidé de proposer à ces jeunes de se retrouver au sein d'un petit groupe identifié : « Les cadets de l'Aéro-Club du Dauphiné » dont l'acronyme est « **les Kds de l'ACD** »

L'idée n'est pas de faire un club dans le club, mais de se sentir à l'aise entre eux dans le Club.

Cet été nous avons organisé deux stages aéronautiques d'une semaine en juillet et en août auxquels plusieurs jeunes apprentis pilotes ont participé.

Se sont enchainés tout au long de la semaine, des cours au sol, des vols d'entraînement, de l'initiation à la voltige, de la ballade en montagne, une conférence avec un jeune pilote de ligne récemment diplômé sans oublier des visites de la tour, de la sécurité civile...et enfin un petit tour par la mécanique pour aider à nettoyer des avions !

Le stage s'est terminé le vendredi soir autour d'un barbecue avec les parents et des membres du club, ce qui a permis un bon échange intergénérationnel.

Le scoop :

Aude Lemordant championne du monde de voltige aérienne 2015, a accepté d'être la marraine de nos Kds qu'elle a rencontré le vendredi. Inutile de préciser la joie de ces jeunes admiratifs enchainant les selfies, avec peut-être parmi eux de futurs champions ; n'oublions pas qu'Aude a débuté la voltige ici avec Michel !

Pendant les vacances de la Toussaint, les Kds se sont réunis en « assemblée générale » pour définir leur programme d'activité pour 2016.



Les Kds de l'ACD et leur illustre marraine

Beaucoup de propositions. A titre d'exemple citons : la visite du centre de contrôle de St. Ex. en février, la préparation d'un petit film sur les Kds, un pique-nique au printemps sur un terrain proche, la visite d'une base aérienne, l'étude de parrainage avec des membres chevronnés du club etc...

Si vous croisez un jeune avec un T-shirt « *j'aime les Kds* », encouragez les car ils sont l'avenir du Club.

Jean-Pierre SPREUZE
Responsable du projet cadet

LE CLUB SE MET AUSSI A L'HEURE DE L'HYBRIDE !

Il est proposé depuis début novembre aux nouveaux élèves une formation dite « hybride ». En quoi cela consiste-t-il ?

Les 10 premières heures de formation BB, LAPL, PPL sont effectuées sur ULM pour toute la partie du pilotage de base. Puis les stagiaires basculent sur avion Sportstar (même paramètres moteurs) et poursuivent leur formation vers le type de licence choisie.

Pourquoi ce processus est-il testé actuellement au club ?

- De par son faible poids et sa faible inertie, l'ULM requiert un pilotage exigeant, plus fin (par exemple l'utilisation des palonniers) ; il demande aussi une bonne maîtrise de l'anticipation et du respect des paramètres. C'est donc un bon outil pour acquérir les réflexes de base.

- Le prix de l'heure ULM est intéressant.

- Le nombre d'heures effectué en avion en vue de préparer les licences BB, LAPL, PPL est réduit. Cela aura donc probablement un impact sur le coût global de la formation.

- Il faut savoir que les heures faites sur ULM ne sont pas prises en compte dans les heures requises pour obtenir sa licence avion ; néanmoins par expérience le nombre d'heures pour passer une licence avion est en réalité supérieur au minimum légal, donc... Il y en aura toujours assez.

Exemple : un élève pilote qui effectue en moyenne 55 à 60 heures (ou plus) pour obtenir son PPL aura de toute façon d'enregistré sur son carnet avion largement le minimum légal de 45 heures.

- A l'issue de leur progression, s'ils le souhaitent, les stagiaires pourront également passer leur licence ULM.

D'ici le mois de mars la majorité des instructeurs seront aussi instructeurs ULM.

Cette formule est expérimentée dans d'autres clubs.

A suivre...

Jean-Pierre SPREUZE

Nouveau Règlement Intérieur – documents pilotes

Depuis le 20 novembre, nous avons un nouveau règlement intérieur. Plusieurs membres du conseil d'administration ont travaillé sur ce projet depuis le mois de septembre. Un texte plus aéré, plus simple et plus facile à aborder, c'était l'objectif de l'équipe. Vous pouvez le consulter au secrétariat de chaque plateforme, et, comme les autres documents, sur le site internet du club, rubrique « espace membres »

Pierre BIGOT



MANEX



CHECKLIST PILOTE



NOUVEAU REGLEMENT INTERIEUR

ESSAI DU DR401 / 155 CDI



Dans le cadre de l'étude de nouveaux appareils pour faire évoluer intelligemment notre flotte, Luca le chef pilote, Marc Nowotny et Michel Blanc ont fait un vol sur le DR401 au début du mois de novembre.

Fabriqué et commercialisé par Robin New Aircraft, le DR 401 est la dernière évolution du célèbre Robin. Outre un élargissement de la cabine de 10 cm au niveau de la verrière, il propose de nombreux changements, comme une commande de volets et un trim électriques. En outre, comme pour toute la gamme DR401, il peut être équipé Glass Cockpit (Garmin 500, Aspen ou KFD840). La configuration peut aller jusqu'à la certification IFR.

Le modèle essayé est un 155 CDI moteur diesel centurion 2.0S 155 HP. Voici les principales caractéristiques trouvées sur le site de Robin New Aircraft :

MTOW = 1100 kg
Charge utile = 460 kg
Capacité de réservoir standard = 110 L
Vitesse de croisière type = 222 km/h
Rayon d'action max = 1010 km
Avec réservoir supplémentaire de 50L = 1470 km

Luca, Marc et Michel nous livrent une courte analyse de leur essai :

Les bonnes notes :

- ✓ Plus de place et diesel économique
- ✓ Meilleure ergonomie du tableau de bord
- ✓ Taux de montée excellent (800ft/mn 4 pax)
- ✓ Vitesse de croisière 125 kts
- ✓ Équipement à la demande
- ✓ Aérodynamique DR400

Les moins bonnes : potentiel moteur encore peu élevé de 1200h et sans historique.

Pendant l'essai à pleine charge en montée la température CT est passée dans le jaune, réduction de puissance et mise en palier pour revenir dans les normes.

En résumé, il a l'avantage d'homogénéiser la flotte, c'est un bon avion de voyage et de montagne (taux de montée).

Il resterait sans doute au prix d'un DR48 pour amortissement et prise en compte du potentiel moteur actuel, mais l'atelier est intéressé.

Luca FINI, Marc NOWOTNY, Michel BLANC



GESTION D'UNE PANNE EN VOYAGE

Deux évènements récents, heureusement sans gravité, ont laissé deux équipages loin de leur base avec un avion en panne. Les deux pilotes partagent leur expérience.

1) Alarme ECU du F-HOUI

Samedi 29 aout 2015, le DA40NG du club est en balade avec le SR-20 et un DR-400 à Castelnaudary pour la traditionnelle fête du cassoulet. Cette fête pittoresque se décline en un rassemblement aéronautique sur le terrain de la ville.

C'est l'occasion d'initier Anton l'un de nos cadets à la navigation et aussi au DA40NG.

Le vol aller se passe au mieux ; l'arrivée est sportive avec 35 kts de vent d'Autan mais surtout avec 80 avions arrivant de toute part sur un terrain non contrôlé avec des pilotes ayant certainement oublié la lecture de la carte VAC, ce qui donne des intégrations pour le moins hasardeuses qui nous ont conduit à 2 approches interrompues.

Après un repas pris sous le hangar (heureusement vu le vent) vient le temps du retour. Les 2 premiers appareils du club ont décollé quand nous mettons en route. Lors du test des ECU (calculateurs gérant le moteur) nous avons la désagréable surprise de voir les deux voyants rouges ECU rester allumés : c'est un no-go aux termes du manuel de vol.

Nous allons passer l'heure suivante à nous assurer d'avoir bien suivi la procédure, bien analyser le manuel de vol, à solliciter même Damien notre mécanicien spécialiste de cette machine. Rien n'y fait et il va falloir se résoudre à envisager une autre solution pour rentrer sur Grenoble.

Cette solution ce sera d'utiliser le service assistance de la FFA qui est inclus dans notre licence fédérale (voir au dos de votre licence). Nous avons pu bénéficier d'un service d'une remarquable efficacité car nous étions dans le dernier week-end d'aout signe de grands retours et, en prime, la fête locale du cassoulet; en conséquence il n'y avait aucune chambre d'hôtel à la ronde, pas de place de train, pas d'auto de location et pas de place d'avion. Au final nous sommes néanmoins arrivés au Versoud la matinée suivante après avoir utilisé taxi, hôtel et TGV puis TER et taxi !

Le F-HOUI est quant à lui resté sur place avant d'être dépanné par le vendeur, l'avion étant sous garantie.



Les leçons de cette aventure sont les suivantes :

- 1) Toujours respecter le manuel de vol qui est là pour vous guider même si cela ne conduit pas à la situation que l'on souhaiterait.
- 2) Toujours tenir informés votre équipage, vos passagers, de vos prises de décisions.
- 3) Utiliser les cadres de l'aéroclub, notamment l'équipe technique.
- 4) Si vous ne pouvez rentrer, ne pas hésiter à utiliser l'assistance FFA.

Bons vols à tous.

Pierre VARNET
Instructeur ACD/LFLG

2) Rupture du circuit de refroidissement du F-HAGR

Samedi 22 août 2015, retour de Cannes Mandelieu destination Le Versoud avec le F-HAGR.

Décollage en piste 17 face à la mer, je demande une sortie par SW pour un survol maritime jusqu'au VOR de St. Trop. à 1000 ft.

Après la mise en palier de l'avion, le voyant bas niveau liquide de refroidissement s'allume. Pas d'effet du reset du CED.

Je surveille les températures moteur, le liquide de refroidissement (CT) passe directement au rouge, nouveau reset CED, mais l'indicateur (CT) revient au rouge.

Je fais immédiatement demi-tour, et demande à la tour de Cannes un atterrissage prioritaire à contre QFU.

Le contrôleur met les autres avions en attente et demande l'assistance d'un camion de pompiers.

Retour en vol lent pour préserver le moteur, environ 40% de la puissance.

Une brève variation du régime moteur indique un basculement de FADEC, puis les deux voyants rouges FADEC s'allument... sans d'incidence sur la puissance moteur.

La piste est longue, malgré les 10 Kts de vent arrière, l'atterrissage ne pose pas de problème, mais il y a une atmosphère particulière, je vois ce camion de pompiers au point d'arrêt, plusieurs voyants rouges allumés sur le tableau de bord et un silence inhabituel à la radio... et à bord.

Atterrissage piste 35, je demande un parking au plus proche.

Le dessous de l'avion ainsi que les 3 carénages de roues présentent d'importantes traces de liquide de refroidissement.

Décapotage et premier diagnostic avec l'aide de Marc par téléphone, le vase d'expansion est vide, traces de liquide bleu sur certaines parties du moteur, l'avion devra rester ici.

Je contacte l'assistance de la FFA qui nous propose un retour avec une voiture louée sur l'aéroport.

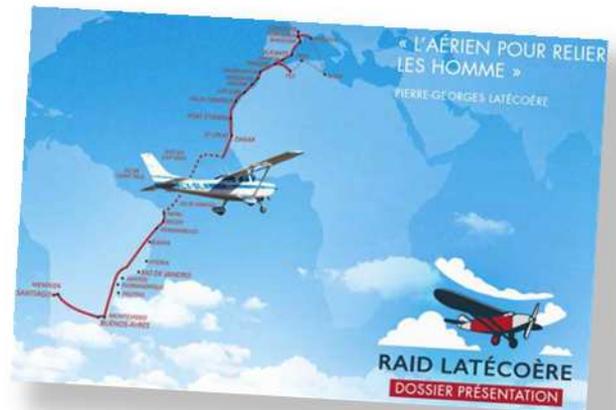
Deux semaines plus tard, retour à Cannes pour récupérer l'avion qui a été réparé par l'atelier local, une soudure a lâché sur une pièce en aluminium qui raccorde plusieurs durites de liquide de refroidissement.

Temps de vol : 13 minutes.

Temps bloc : 24 minutes.

Thierry BERGERET
Joanne et Jules (8ans)





Article complet sur le futur F-HJLB

Et bien plus encore...



TBO ?

Les bulletins sécurité, vous connaissez ?

Un nouveau bulletin est paru en novembre « à l'attention des voltigeurs », n°29
A lire et à relire sur le site du club, espace membres, à l'adresse suivante :

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

ACDNews, notre journal... votre journal...

Rédacteur en chef : S. Georges
Relecture : B. Heiderscheid

Merci à tous les auteurs pour leur participation au journal de l'aéroclub.

Pour toute suggestion, toute idée d'article, de communication, toute information importante à diffuser, merci de contacter la rédaction d'ACDNews : redaction.acdnews@gmail.com

