



N° 3

Novembre 2013

SOMMAIRE

1 LE MOT DU PRÉSIDENT

2 VIE DU CLUB

Agenda

Actualités

La dérouté du carnet de route (B. Raphaël)

Règlementation : Masse max (B. Raphaël)

ULM : le bonheur de voler à petit prix (Bernard Raphaël - Jean-Pierre Spreuze)

Montagne : retour d'expérience d'une journée au Saint Sorlin (A. Pécher)

Brevets, Licences et qualifications

11 VISITE A L'ATELIER

Réfection d'un mousquetaire (Ch. Dufour)

14 VOYAGER A L'ETRANGER

Passage en Suisse (P. Lenoir et A. Mouflard)

Cap vers SION (Walter Schwarzenbarch)

17 DU COTE DES PLATEFORMES

Le Versoud

Sortie Calvi (M.F Lavillat)

Voyage Portugal (M. Blanc)

Saint Geoirs

Inauguration du hangar et du club-house "Henry Cucherat". (Ch. Roux)

Sortie Atlantique (Ch. Roux)

Tour Aérien Jeunes Pilotes 2013 (P. Lemeunier)

23 UN PEU D'HISTOIRE

L'aéro-club du DAUPHINE et ses "NORECRIN" (P. Courrier)

24 CLIN D'ŒIL

Quand les pilotes s'amuse...

Le Mot du Président



Chères amies et amis pilotes

Ce début d'automne a été marqué par une réunion d'information le 17 octobre courant à l'hôtel Mercure Président à Grenoble. Notre volonté était de vous présenter l'avancement des mesures prises pour améliorer notre gestion. Si cela n'est pas parfait et reste incomplet sur certains points, soyez assurés que votre conseil et tous les bénévoles, ayant pris des responsabilités au sein de notre association, travaillent très durement tous les jours.

Vos dirigeants et bénévoles associés, qui ne peuvent prétendre à aucune compensation financière pour les centaines d'heures passées, ont pour seule motivation le plaisir et la fierté de contribuer au bon fonctionnement de notre association. Sans cette folle énergie, équivalente à plusieurs salariés temps plein gratuits, votre club aurait peine à se maintenir. Je ne les remercierai jamais assez.

Bien que notre équilibre financier soit encore fragile, nous avons tenu à maintenir la stabilité des prix de l'heure de vol mais aussi d'abaisser nos tarifs sur les vols promotion et les packs d'heures et enfin de ne pas augmenter les frais d'inscription au club pour 2014.

Octobre c'est aussi la préparation de la foire d'automne, chantier gigantesque, mobilisant hommes et matériels. À l'heure où j'écris ces lignes la foire ouvre ses portes et je ne doute pas que le succès soit au rendez-vous. Un grand merci à tous ceux qui ont pris part à cette aventure et qui nous aident sur le stand.

Je profite de ces quelques lignes pour rappeler que le premier vol du matin, surtout en hiver, nécessite un temps de chauffe (3 à 5 minutes selon température extérieure) pour ne pas faire souffrir le moteur et améliorer son potentiel. 300 heures de potentiel gagné c'est beaucoup pour une association dont les comptes sont très ajustés.

Dans les événements marquants à venir, la présence du juriste de la fédération française aéronautique dans nos locaux le 11 décembre prochain. Nous ne pouvons organiser une réunion publique, mais vous invitons à poser vos questions dès à présent sur juridique@aeroclubdudauphiné.com, boîte aux lettres qui sera ouverte jusqu'au 30 novembre uniquement.

Nous aurons aussi notre journée de Noël le 21 décembre où, comme chaque année depuis quatre ans maintenant, nous passerons un moment d'échanges et de partage autour de superbes plateaux d'huîtres (une participation sera demandée). En apéritif, les WIPS, patrouille de l'aéroclub du Dauphiné, auront le plaisir de vous offrir une petite démonstration de vol en formation serrée à huit avions.

La même patrouille animera l'amicale et traditionnelle cérémonie des vœux du 11 janvier 2014 à 15h00, lors de laquelle nous pourrons déguster galettes des rois et cidre offerts par le club.

Très bons vols à tous mais également à très bientôt à l'aéro-club pour des moments de partage et d'amitié.

Agenda



- Sortie Villefranche-Tarare : Visite des ateliers « hélices Duc à Lentilly : 16 novembre 8h30 LFLG
- Préparation à la navigation : LFLG-Calvi, et tour de Corse via Corte : 2 décembre 18h30
- Cours de navigation à l'étranger, avec radio en anglais : 16 décembre 18h30
- Dégustation d'huitres (avec participation) et patrouille : 21 décembre 11h au Versoud
- Vœux, galette (offerte par le club) et patrouille : 11 janvier 15h au Versoud

Actualités

Huez

Jack Porte vous informe que la station ouvrira le 6 décembre prochain mais pour l'Abeille F-HUEZ, la saison d'hiver commencera dès que la neige fera son apparition et que la piste sera suffisamment enneigée, car les skis seront installés début novembre.

Il sera donc possible de se faire relâcher et de savourer la première poudreuse à l'Alpe, alors à bientôt peut-être !

Formation à l'anglais aéronautique

Les cours reprendront en janvier 2014, les jours et heures seront fixés en fonction des participants. Pensez à vous inscrire avant le 30 novembre auprès d'Albert Scius (acd.albert.scius@gmail.com).

Bulletin de sécurité

Le dernier numéro « Sécurité incendie et attaque des feux » vient de sortir, il est consultable sur le site : <http://www.aeroclubdudauphine.fr/fr/securite>. Vous y trouvez également les bulletins précédents.

Bulletins	Dates	Thèmes
n°1	Avril 2008	Incidents
n°2	Juin 2008	Sécurité carburant
n°3	Novembre 2008	Réchauffage carburateur
n°4	Avril 2009	Météo dégradée, Shimmy, Vitesse et paramètres
n°5	Juin 2009	Pénétration en espace aérien contrôlé
n°6	Septembre 2009	Préparation des vols
n°7	Décembre 2009	Horizon artificiel et check-lists
n°8	Mai 2010	Méthodologie et actions réflexes
n°9	Juin 2010	« La Vue c'est la Vie »
n°10	Février 2011	Incident HAGR, Avions à Skis, Démarrage à froid, Purge essence
n°11	Juillet 2011	Gestion carburant sur DR400 avec réservoir supplémentaire
n°12	Novembre 2011	Où il est encore question de carburant
n°13	Mars 2012	Choc sur l'aile d'un DR400
n°14	14 Avril 2012	Zones interdites
n°15	Août 2012	Particularités à connaître du Dynamic WT9
n°16	septembre 2012	Trois incidents (radio, et volets atterrissage)
n°17	Octobre 2012	Incident grave moteur
n°18	Mai 2013	Consignes d'aérodrome
n°19	Mai 2013 bis	Nos avions nos amis
n°20	Septembre 2013	Incidents et Gilets de sauvetage
n°21	Octobre 2013	Sécurité incendie et attaque des feux.

La déroute du "carnet de route"

(Bernard Raphaël)

Ce carnet de route, que nous remplissons plutôt mal que bien semble-t-il, se révèle un véritable casse-tête qui peut déconcerter celui qui veut en pénétrer les arcanes.

Les faits

Au vu du nombre d'infractions récemment relevées au cours du dernier contrôle de l'OSAC la tenue des carnets de route laisse à désirer.

Les conséquences de cette insuffisance sont, non seulement le risque d'un procès-verbal et d'une amende de catégorie 5 qui **peut s'élever à 1500€ par ligne mal renseignée**, mais aussi la responsabilité du pilote concerné et du club ainsi que le possible désengagement de l'assurance en cas d'accident.

La volonté de remédier à cette situation se heurte à l'imprécision des textes et aux diverses interprétations qu'il en est fait par les uns et par les autres à tous les niveaux de l'autorité.

Que dit la loi ?

JO du 24 juillet 1991 - alinéa 6.2 et suivants :

- Le carnet de route doit être tenu régulièrement à jour et convenablement rempli au plus tard en fin de journée et/ou après tout anomalie incident ou accident, sous la responsabilité du commandant de bord et signé par lui.

- Doivent être convenablement renseignés :

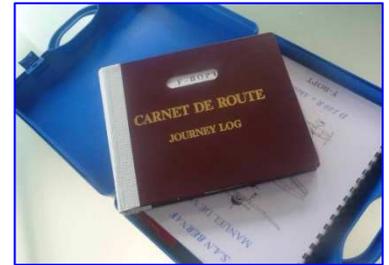
1. la date,
2. le nom des membres d'équipage,
3. leur fonction à bord,
4. l'origine du vol,
5. la destination du vol,
6. l'heure de départ,
7. l'heure d'arrivée,
8. le temps de vol,
- 9. la nature du vol,**
10. le carburant embarqué lors de l'avitaillement au départ,
11. le carburant embarqué lors de l'avitaillement à l'arrivée,
12. l'huile quantité au départ,
13. l'huile quantité à l'arrivée,
- 14. les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie (RAS),**
15. Signature.

Les erreurs de rédaction les plus souvent constatées au Club concernent par ordre d'importance :

1. les observations à mentionner dans la **colonne 14** sur les incidents éventuellement rencontrés au cours du vol :

C'est le point le plus litigieux en raison du fait que toute annotation à ce niveau conduit ipso facto à **l'arrêt de l'avion** qui ne peut être levé que par la signature d'une approbation de remise en service (APRS) par l'atelier, conséquence très préjudiciable pour l'activité du Club. Un certain nombre d'avaries mineures ne justifiant pas l'interdiction de vol, ne doivent pas être transcrites sur le carnet de route mais peuvent et **doivent** être signalées sur le carnet de liaison avec l'atelier, même si ce document n'a pas de valeur légale.

Il s'avère cependant que tous les pilotes ne possèdent pas la culture aéronautique suffisante en matière de réglementation et de risque mécanique pour apprécier si une anomalie impose obligatoirement l'interdiction de voler de l'avion. Il serait donc souhaitable que tout incident soit rapporté immédiatement auprès d'une autorité : chef pilote, chef mécanicien, instructeurs ... avant d'être mentionné dans le carnet de route.



2. Comment remplir la colonne 9 "Nature du Vol"

Cf. OACI Annexe 6 - rubrique 11.4 : concernant la définition de la nature du vol

Cette colonne est actuellement utilisée, à tort, pour le « relevé des potentiels moteur ».

En fait elle est destinée à mentionner la nature du vol, à savoir : transport aérien (TP), travail aérien (TA), Privé (P).

Seule cette dernière qualification [Privé (P)] nous concerne en précisant comme indiqué ci-dessous :

Type de Vol effectué	Nature du Vol (dans le Carnet de route)
Entrainement local (nuit)	P.Local (Nuit)
Tours de piste (nuit)	P. TDP (Nuit)
Navigation (nuit)	P. Nav (Nuit)
Voltige	P. Volt
Instruction local (nuit)	P. Inst (Nuit)
Instruction Navigation (nuit)	P. Inst.Nav (Nuit)
Instruction Voltige	P. Inst.Volt

En revanche VFR et IFR sont des "régimes de vol" et n'entrent pas dans la définition de la nature du vol. <http://aeroclub70.free.fr/Instructeurs/TenueduCARNETdeROUTEAVION.pdf>

Il s'avère cependant que le fait de porter à la connaissance des pilotes le « potentiel moteur restant » demeure une information capitale qu'ils peuvent comparer à la limite indiquée par la mécanique sur la fiche jaune insérée dans le carnet de route. Il a été convenu, à cet effet, avec le représentant de l'OSAC que le potentiel moteur pouvait être noté au niveau de la colonne 14 en tout début de ligne. Il est à noter aussi que cette info apparaît lors de la réservation dans Safetyplane, comme ci-dessous

Réservation : Ajout

Confirmation des paramètres

Pilote: APPRIEUX Jan-Luc

Début: 04/11/2013 13 H 00 mn Lundi, 04 Novembre 2013 (Heure locale)

Fin: 04/11/2013 14 H 00 mn Lundi, 04 Novembre 2013 (Heure locale)

Aéronef: DR400-160 / F-GGXS Potentiel restant aujourd'hui: **6h03**

Tarifification: VFR Normal

Temps bloc estimé: 1 H 00 mn

Type de vol: Voyage

Passager: 0

OACI Départ: GRENOBLE SAINT GEOIRS LFLS

OACI Arrivée: GRENOBLE SAINT GEOIRS LFLS

Commentaire:

Instructeur:

Commentaire:

Ressource:

Commentaire:

Veuillez confirmer ces données pour qu'elles soient traitées ou corrigez les !

Sources :

- Serge Blanc - Mr Querrioux (OSAC) – Marc Nowotny - Michel Blanc – Etienne Rouquette – JL. Apprieux
- Courrier (2009) et interview téléphonique (10/2013) avec GTA
- Presse : Info pilote :

http://www.premiumwanadoo.com/acfr.reserv/tenue_du_carnet_de_route.pdf

http://acbrive.asso.free.fr/cariboost_files/remplir_carnet.pdf

Modèle

Page de Gauche

Heure TU (arrêté 3/03/2006 chap 1)

colonne 9

Date	Equipage		Lieu		Heure		Heures de Vol Report	Nature de Vol Ne pas mentionner VFR ou IFR mais ...
	Noms	Fonction	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée		
01/11/2013	Tintin	P	LFLG	LFLG	10H05	10H47	0H42	P. TDP
02/11/2013	Milou / Tintin	I/P	LFLG	LFHU	.....	.....	.....	P. Instruction
02/11/2013	Milou /Tintin	I/P	LFHU	LFLG	.....	.....	.....	P. Instruction
04/11/2013	Mermoz	P	LFLG	LFLG	.....	.....	.....	P. Voltige
06/11/2013	Mermoz/Haddock	I/P	LFLG	LFLG	.....	.....	.....	P. Inst. Volt
08/11/2013	St.Exupery/Dupont	I/P	LFLG	LFLH	.....	.....	.....	P. Local
11/11/2013	Blériot	P	LFLG	LFLS	.....	.....	.....	P. Nav (nuit)
16/11/2013	Guillaumet	P	LFLG	LFHU	.....	.....	.....	P. Local (montagne)

Page de Droite

colonne 14

Carburant		Huile		Incidents - Observations éventuelles Toute annotation dans les cases ci-dessous entraine ipso facto l'immobilisation de l'avion	Signature du commandant de bord	Visas des autorités aéronautiques
Quantité avitaillée		Quantité				
Départ	Arrivée	Départ	Arrivée			
Plein (50L)	/	2l	/	Potentiel moteur 1754 h		
/	90 l	/	/			
/	/	/	/			

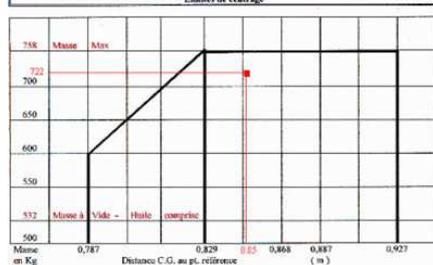
Les cases non renseignées doivent être barrées.

Respecter la réglementation !

En cas de non-respect de la masse max, que risque-t-on ? (Bernard Raphaël)

DESIGNATION	MASSE EN Kg	BRAS DE LEVIER EN M	MOMENT (M x Kg)
Avion vide	532	0,780	-115,96
Équipage	140	1,000	140
Passagers			
Bagages	10	1,63	16,3
Essence	40	1,071	42,84
Huile	Comprise dans le poids à vide		
TOTAL	722	0,85	614,1

Masse Max : 758 Kg



Cela revient tout simplement, à voler sans assurance, car en cas de sinistre l'assureur se désengagera.

Les conséquences juridiques peuvent être très lourdes.

Vous pourriez avoir à assumer les indemnités des passagers voire même le remboursement des frais engagés par la sécurité sociale.

Sachez que lors de tout accident la gendarmerie est chargée de faire le devis de masse, et d'évaluer le poids du pilote et des passagers vivants ou morts. Vous devez être à même de fournir une fiche de pesée.



ULM « le bonheur de voler à petit prix »

(Bernard Raphaël - Jean-Pierre Spreuze)



Le pilote "avion" développe bien souvent un préjugé défavorable et quelque peu condescendant envers l'ULM et pourtant il lui suffit d'effectuer un petit vol découverte pour reconnaître que cet avis n'est pas fondé.

Vous serez rapidement séduit par une incroyable sensation de liberté, l'impression de ne faire qu'un avec la machine et de voler avec ses propres ailes.

La première impression de facilité pour le breveté PPL n'exclut pas l'indispensable période d'apprentissage pour maîtriser une machine plus légère et plus réactive que le paisible DR 400.

La courbe d'apprentissage plus courte que celle du PPL, pourra vous conduire, dans des délais raisonnables, à l'obtention d'un brevet délivré par la DGAC, après validation de vos connaissances théoriques (sauf pour les titulaires du PPL avion) et de vos capacités pratiques.

Les autres avantages ne sont pas négligeables :

- l'aérodrome et ses contraintes ne sont plus une obligation, de nombreux terrains privés peuvent faire l'affaire, ce qui vous dispense de taxes,
- le brevet délivré, la pratique régulière n'est pas obligatoire pour maintenir sa validation. (aucun minimum d'heure exigé),
- une fois la première visite médicale passée, elle n'est plus une obligation récurrente. Le bon sens seul doit inciter le pilote à se maintenir en bonne condition mentale et physique,
- certes l'emport est limité à 2 personnes, mais l'objectif principal est celui de la balade ou du petit voyage...mais pourquoi pas de longs voyages : un membre du club a fait le tour de l'Allemagne à bord d'un Savannah comme le nôtre,
- La montagne devient accessible avec une formation montagne « club ».

Et pour finir, la cerise sur le gâteau : le coût - un prix de l'heure nettement abordable à 80 euros.

Alors pourquoi ne pas vous essayer à l'ULM ? au risque de l'adopter ...

Montagne : Retour d'expérience d'une journée au Saint Sorlin *(Arnaud Pécher)*

Dans la suite de l'opération "survie" au Saint Sorlin, qui nous avait vu passer une nuit dans deux piteux igloos ratés, une nouvelle journée là-haut a été organisée ce printemps (voir News, n°0), cette fois pour apprendre un certain nombre de manœuvres de corde nécessaires à la sécurité sur neige ou glacier : comment amarrer un avion, comment le remettre dans la pente, comment s'aventurer sur le glacier en prenant un minimum de risque. Une belle journée d'où il est ressorti que si on pouvait faire beaucoup de choses avec un bout de corde et quelques mousquetons, bloqueurs et autres poulies, un entraînement régulier n'était pas inutile pour rester ou devenir opérationnel. Surtout en conditions réelles (l'avion est planté, peut-être instable, la vallée est loin), où le stress risque de diminuer notre bon sens.

Ce court article illustre très sommairement quelques aspects techniques vus lors de cette journée. Il veut vous préparer à faire connaissance du kit d'assurage que nous devrions avoir dans l'avion avant de partir sur neige en montagne.

1) Le matériel de sécurité de base pour 3 personnes dans l'avion

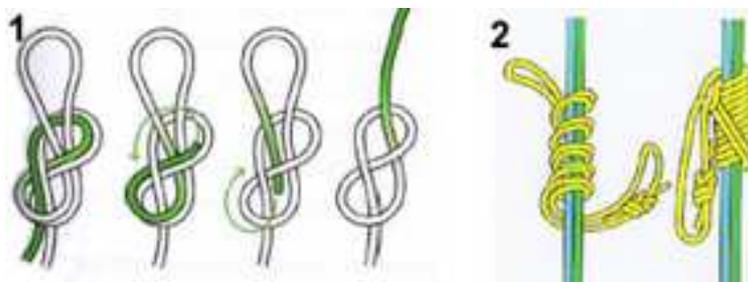
Outre le matériel que nous avons l'habitude d'emporter (pelle à neige, raquettes et bâtons de ski, 1 piolet...), les manœuvres décrites ici nécessitent un peu de matériel spécifique :

- une corde d'attache (diamètre 9 mm) de 25 à 30 m, une cordelette (diamètre 6 mm) de 7 ou 8m de long, 2 sangles cousues de 120 cm [1]
- 2 m de sangle large
- éventuellement 1 bout de chevron de 60 cm (peut remplacer un piolet pour faire un amarrage)
- 1 broche à glace [2]
- 3 mousquetons, de préférence à poulie [3]
- 2 autobloquants, en cordelette (anneau de 60 cm en cordelette de 6 mm pour faire un nœud Machard), ou mécaniques ("tiblok", [4])
- 1 poulie à bloqueur [5]
- pour la marche sur le glacier, pour chacun un baudrier léger (type baudrier utilisé en ski de randonnée, qui peut se mettre sans avoir à se déchausser), et un mousqueton de sécurité à vis.



2) Les nœuds

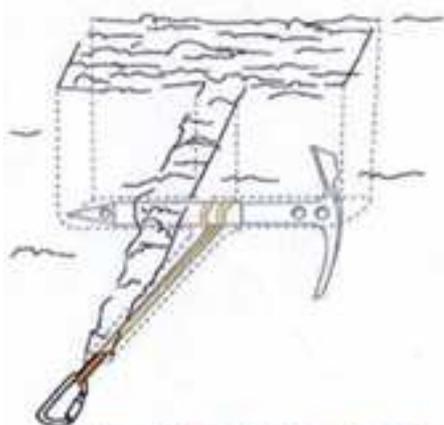
- le nœud le plus simple : la queue de vache
- un nœud pour s'encorder : le nœud de huit [1] (ou, si vous savez faire, le nœud de chaise)
- pour faire un blocage sur la corde : le nœud Machard [2] (peut être remplacé par un bloqueur mécanique, type "poignée Jumard", ou plus léger, type "tibloc")



3) Les trois situations principales qu'il faut savoir gérer

a) Amarrer un avion dans la neige ou la glace

S'il s'agit de glace, une broche à glace (sorte de tirebouchon qui se visse à la main dans la glace) suffit. Par contre, s'il s'agit de neige, l'amarrage passe par l'enfouissement d'un corps mort (piolet, ou bout de chevron de 60 à 70 cm de long placé perpendiculairement à la direction de traction de l'amarrage), dans une tranchée creusée à la pelle ou au piolet. L'expérience du Saint Sorlin, où la neige fraîche était épaisse, montre qu'une tranchée de 50 cm de profondeur, comblée une fois le chevron en place, permet un ancrage très solide même dans ce type de neige. Une boucle de sangle est fixée par un nœud de cabestan au chevron. Son extrémité ressort à la surface de la neige et sert de point d'amarrage.



b) Redresser l'avion pour le remettre dans la pente (le pivoter), voire le remonter un peu

Un impératif : éviter de faire travailler les pièces mécaniques de manière anormale. En neige profonde, dégager les skis à la pelle, pour éviter de faire forcer les jambes de train en rotation; raquettes aux pieds, tasser au maximum la neige autour des trains principaux et sur le trajet prévu pour la roulette arrière, orienter correctement le mini-ski arrière.

Ensuite, si l'on n'arrive pas à faire pivoter l'avion simplement en soulageant l'arrière et en le faisant ripper latéralement (c'est souvent quasi-impossible en neige profonde), il faut tirer latéralement l'arrière de l'avion avec une corde, en s'aidant d'un mouflage (dispositif qui démultiplie la force de traction exercée).

Où fixer la corde sur l'avion ? Ne pas utiliser les lames de ressort de la roulette arrière (risque de les arracher), mais ceinturer l'avion d'une sangle large, en avant du carénage de la dérive. Attacher la corde à cette sangle.

Le mouflage : il peut se faire avec de simples mousquetons, mais il sera beaucoup plus efficace si l'on utilise des mousquetons équipés d'une petite poulie. Le mouflage nécessite un point d'ancrage dans la neige (voir ci-dessus), qui sera installé à une dizaine de mètres en amont de l'avion. Pour que la traction reste efficace pendant toute la rotation de l'avion, il faudra peut-être changer de place le point d'ancrage pendant la manœuvre.

Le *mouflage simple* démultiplie la force de traction par 3 (en théorie, mais il y a des frottements !)



Le *mouflage avec reprise de force par un second mouflage* ("Mariner triple") est plus compliqué, mais démultiplie en théorie la force par 7 (en pratique, plutôt par 2 ou 3) !



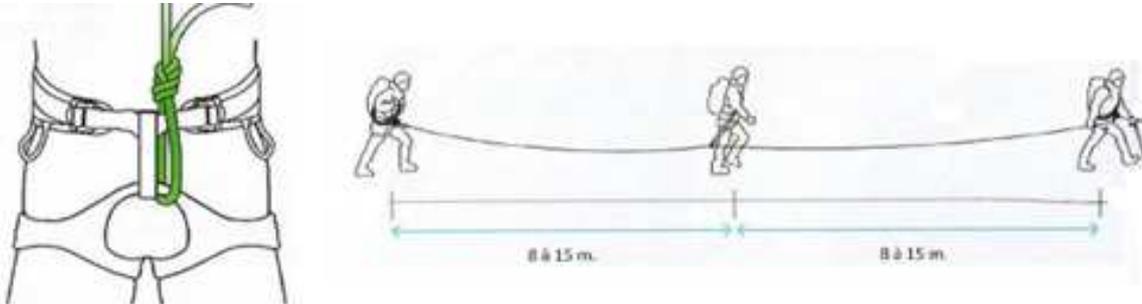
Il nécessite outre la poulie principale à bloqueur [1] un bout de cordelette en plus (en vert sur la figure), 2 blocages sur la corde principale (nœuds Machards ou tibloks [2]) et 2 poulies [3].

c) S'encorder et marcher encordé

Si on doit abandonner l'avion et revenir sur glacier, il faut savoir marcher encordé sur glacier.

Première chose à faire : mettre le baudrier. En fait, dès que l'on descend de l'avion pour prendre pied sur un glacier, même d'apparence anodine (le glacier de Saint Sorlin par exemple), l'idéal serait d'avoir son baudrier en place. Un glacier, même débonnaire, peut avoir des crevasses cachées sous des ponts de neige : se méfier !

Sans expérience, il vaut parfois mieux attendre les secours plutôt que de se lancer dans une marche hasardeuse sur un glacier crevassé (comme le glacier du Tour, par exemple, souvent fréquenté par les pilotes de montagne). Si des alpinistes évoluent sur le glacier, ne pas hésiter à leur demander conseil ou aide !



S'il n'y a pas d'autre solution que rentrer à pied, s'encorder. Fixer la corde au baudrier (un nœud de 8 ou un nœud de chaise, à la rigueur une queue de vache plus un mousqueton de sécurité). Il faut pouvoir si nécessaire bloquer la corde qui part devant soi sur un ancrage : en prévision de cela, faire à environ 50 cm devant soi une boucle (une queue de vache), et avoir à portée de main un anneau de sangle ou de cordelette de 60 cm et un mousqueton.

Dans les zones crevassées, privilégier un itinéraire perpendiculaire à la direction supposée des crevasses. Marcher toujours à corde tendue : si l'un des marcheurs met le pied dans une crevasse (dans un "pot"), celui qui est derrière pourra ainsi immédiatement enrayer sa chute (si la neige est molle, se laisser tomber sur les fesses pieds en avant). Alors que s'il y a de la corde libre, celui qui a mis le pied dans la crevasse risque fort d'y disparaître complètement, avec un fort à-coup pour celui qui suit derrière, qui risque d'être entraîné à son tour !

Attention : sortir quelqu'un d'une crevasse est difficile (mouflage de corde en général nécessaire), surtout si la personne s'est blessée... La marche sur glacier n'est pas quelque chose d'anodin !

En conclusion

Ces techniques de corde impliquent de la pratique régulière : pour nous les remettre en mémoire (nœuds, mouflages...), nous proposerons au Versoud, avant le début des premiers atterrissages sur neige, une séance d'exercice ouverte à tous ceux qui le veulent.

Brevets, Licences et Qualifications

(du 1^{er} août 2013 à ce jour)

	Versoud	St Geoirs	Courchevel
BB			
PPL	Frédéric Rivet Loïc Lesavre Alain Feraut	Frédéric Chabert	Gilles Eymard
Qualif			

Réfection d'un mousquetaire *(Christian Dufour)*

Au Versoud, au bout des hangars avions de l'ACD, vous avez sûrement déjà aperçu de loin des avions le ventre à l'air et des petits bonhommes en gris bourdonnant autour. En général, trop occupés que nous sommes à sortir et préparer nos avions ; nous ne prêtons pas trop attention à cette ruche. Un beau matin par curiosité j'ai poussé la porte de l'atelier pour saluer ces passionnés de mécanique qui passent leur temps à entretenir les machines et souvent réparer nos maladresses. Nathalie, Marc, Damien, Loïc, aidés de Raphaël et Nicolas, connaissent parfaitement les moindres détails techniques (et administratifs) de notre flotte. La visite de nos avions est régulièrement faite, sans concession selon des procédures réglementaires incontournables, mais parfois des événements surgissent et demandent beaucoup de réactivité et de compétence, en voici un :

C'est l'histoire d'un Mous... qui a eu un problème en phase d'atterro

Aussitôt informés, Marc et Serge organisent le rapatriement de l'aéronef, puis avec Damien ils se rendent sur place en hélico et mettent en œuvre la délicate opération du sanglage et de l'héliportage, jusqu'au parking voitures le plus proche.



Sur le parking toute l'équipe de mécanos et les pilotes disponibles procèdent au démontage puis au convoyage jusqu'à l'atelier du Versoud



L'avion est à l'atelier et la phase évaluation, expertise, devis peut commencer.

L'estimation des réparations se situe à 52K€ dont 28 K€ pour l'aile.

Le moteur n'est pas touché. La réparation est alors décidée, car elle permettra à l'avion de garder sa voilure d'origine et donc son CDN, alors qu'une voilure neuve aurait impliquée un CDNR (R=restreint) impactant son utilisation au club, (entre autre plus de baptême possible).

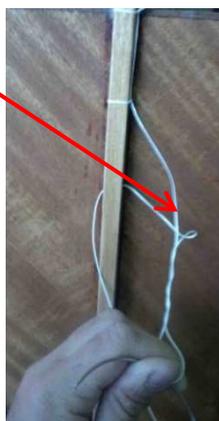


L'aile est envoyée dans un atelier spécialisé « Air Menuiserie » à Bernay dans l'Eure (ancien Mudry) pour reconstruction.

L'aile reconstruite mais nue nous revient 3 mois plus tard. Il va falloir l'habiller et la remonter !

Commence alors un ballet millimétré dans lequel l'équipe de mécanos va montrer tout son savoir-faire :

- Réinstallation des ensembles mécaniques et commandes (tubes de maintien d'ailerons, potences, manches ...),
- Ajustage des pièces (ailerons, volets, câbles...)
- Préparation à l'entoilage,
- Pose des « bandes jaconas » collées et entourées sur les nervures empêchant le vrillage au moment de l'entoilage,)
- Pré lardage et lardage : installation de point de couture au fil synthétique haute résistance sur la menuiserie en vue de coudre la toile sur ces points,
- Encollage (3 couches avec ponçage intermédiaire),
- Entoilage au Dacron, textile synthétique haute résistance de 2/10 de mm d'épaisseur pouvant résister à 2000 kg au m²,
- Pose de l'enduit de tension (3 couches avec ponçage dont la dernière anti - UV à base d'aluminium),
- Mise en apprêt (pour boucher les pores de la toile et créer un effet lissant,
- Ponçage, ponçage et re-ponçage, énorme travail qui doit être réalisé avec une grande minutie : Merci Damien !



- Peinture et décoration.



- Remontage de l'aile (mise en croix)
- Essai au sol
- Essai en vol
- Mise à disposition des pilotes au 5^{ème} mois !



Au total, 180 heures de travail effectif d'atelier, étalées sur 2 mois, auront été nécessaires pour réaliser cette opération.

Bravo et Merci à toute l'équipe de mécanos, pour sa disponibilité et pour toutes les informations et photos recueillies pour la rédaction de cet article.

D'autres réalisations sont actuellement en cours, une visite s'impose !

N'hésitez pas à venir demander un conseil ou même simplement saluer l'équipe de Marc. Ils se feront tous un plaisir de partager avec vous leurs connaissances et le gout du travail bien fait.

*De gauche à droite :
Raphaël, Nathalie, Marc,
Damien, Loïc,
(manque Nicolas)*



Passage en Suisse

Voler vers la Suisse, c'est facile mais... (Alain Mouflard sur une idée et avec la collaboration de Philippe Lenoir)

La Suisse, c'est tout près, c'est magnifique, mais il y a quelques contraintes. Avant de rêver de quelques idées de virées aériennes, parlons de ces tracasseries réglementaires :

Le plan de vol

Obligatoire pour tout franchissement de frontière, mais rien de pire pour la Suisse

Le plus simple est de le faire par téléphone auprès du BRIA de Lyon : **04 72 22 56 76/77/78**

A faire au plus tard 30 mn avant le décollage (ou mieux, la veille). Les 2 plans de vols peuvent se faire lors du même appel téléphonique : 1 pour l'aller & 1 pour le retour. Ne pas oublier de renseigner les temps de vol pour les points de passage de la frontière.

Attention → certains aéroports peuvent exiger, 24H avant, un PPR (*Prior Permission Required*) dont le N° doit être communiqué au moment de déposer le Plan de Vol pour que celui-ci soit validé (d'où l'intérêt, entre autres, de bien lire les règles propres aux aérodromes et les NOTAM). Ce peut être le cas par exemple pour obtenir une autorisation pour un emplacement de parking comme à Sion. Si on ne l'a pas fait 24H avant, on peut se rattraper par tél à l'aéroport, au risque qu'il n'y ait plus d'emplacement disponible, ou qu'ils ne soient pas coopératifs pour donner ladite permission

La douane

C'est le sujet qui fâche, car on se passerait bien de cette formalité dont on comprend mal l'utilité.

Mais, « *en toute rigueur* », il faut :

- passer la douane française avant de sortir de France
- passer la douane suisse après l'entrée en Suisse.

Et vice versa au retour.

Douane française

Un formulaire :

« *DIRECTION INTERREGIONALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS DE RHÔNE-ALPES-AUVERGNE - CLI DE LYON - PREAVIS DE VOL SUR L'AEROPORT Choisir l'aéroport* » est à demander au secrétariat de l'ACD, ou à l'adresse mél ci-après. Ce document qui peut servir à la fois pour l'aller et le retour, doit être envoyé par courriel au plus tard 30 mn avant le décollage (ou mieux, la veille) à : → cli-lyon@douane.finances.gouv.fr

Il faut « passer la douane » vers la Suisse en se posant sur l'aéroport douanier Français indiqué dans le formulaire.

Les aéroports douaniers proches du Versoud sont :

- Grenoble Isère
- Annecy
- Annemasse
- Chambéry
- Lyon Bron

Il faut bien lire la dernière page des cartes VAC pour prescriptions particulières. En particulier, à Annemasse, il faut téléphoner, 1 h au moins avant l'arrivée, pour signaler notre arrivée.

Cela dit, malgré tout cela, les douaniers ne se déplacent quasiment jamais.

Douane suisse

Certains aérodromes sont « douaniers à horaires réguliers ». Proche de chez nous, il y a principalement Lausanne.

D'autres n'assurent que la douane de sortie, c'est le cas de Gruyère, La Cote et Yverdon. Donc, pour ces terrains, « en toute rigueur », à l'aller, il faut se poser avant à Lausanne pour la douane. Cela dit, à La Cote, moyennant renseignements à donner sur un formulaire, il n'est pas nécessaire de faire le crochet par Lausanne, et les douaniers viennent (quasiment jamais) vous contrôler à l'arrivée. Il faut donc bien se renseigner sur le site internet de l'aéroport de destination pour connaître les dispositions particulières à l'arrivée.

Les aérodromes « privés »

Près de chez nous, La Cote, Gruyère, et Yverdon sont des « aérodromes privés », et il faut déposer un PPR. Voir sur leur site internet les modalités particulières. Cela dit, c'est assez bien expliqué, et l'accueil est sympa en général.

Quelques idées de vols

La Cote : Petit terrain en herbe sur la rive ouest du lac Léman, près de Genève. Le responsable de l'aérodrome prête des vélos pour se balader et on peut aller manger des filets de perche au bord du lac (excellents). A moins d'une heure de vol du Versoud via Annemasse pour la douane.

Gruyère : Terrain en herbe en environnement un peu « montagne », très joli village à visiter (bien que, un peu « éco-musée »), et framboises à la crème fraîche fabuleuses ! Un peu plus d'une heure de vol du Versoud, via Chambéry pour la douane (et éventuellement Lausanne pour la douane d'entrée).

Sion : Le vol en montagne, via le Mont Blanc, le Grand Combin, et le Cervin, est une merveille. J'avoue que j'ai, plus ou moins volontairement, « oublié » la douane française lors de ce vol, et tout s'est bien passé, mais, « en toute rigueur ».....Du Versoud à Sion : environ 1h de vol, en musardant un peu autour des sommets (pas de zones réglementaires ou de parcs naturels).

Yverdon : Au bout du lac de Neuchâtel. Prêt de vélos possible.

Voler en Suisse : Cap vers Sion (Walter Schwarzenbach)

Une fois que les différentes formalités pour un vol transfrontalier vers la Suisse sont remplies, suivant en cela les excellents conseils donnés plus haut dans ce numéro d'ACD News, vous vous demanderez « où aller » ...

De nombreux terrains helvétiques sont rapidement accessibles. Autour du lac Léman, Genève avec son aéroport à fort trafic et une piste en herbe ...

... finalement pas si longue ; La Côte avec ses 490 mètres d'herbe seulement qui donnent l'occasion de revoir son Manuel de Vol au chapitre « Performance » ; Lausanne avec son approche au-dessus de la ville. Sur le Plateau, Yverdon, Gruyère, Fribourg, permettent de superbes promenades.

Au cœur des Alpes, un terrain, facilement accessible, s'offre à vous : Sion, en Valais.

Sion (LSGS) est un terrain mixte civilo – militaire, implanté dans la vallée du Rhône à proximité immédiate de la ville du même nom, capitale du canton du Valais. L'activité militaire, d'intense il y a quelques décennies y est devenue relativement épisodique. Après avoir servie

de base école, où volèrent les derniers *Vampire* suisses, la base de Sion est maintenant majoritairement dédiée à des activités de maintenance et de formation et n'accueille Tiger & F/A 18 qu'à l'occasion de période ciblées de l'année, de l'ordre d'une quinzaine de semaines par an. Cette activité militaire a toutefois permis la construction d'une piste de 2200 mètres. Coté civil, l'activité de l'aéroport de Sion se concentre principalement sur l'aviation d'affaire et de tourisme, les vols commerciaux se limitant à quelques dessertes en saison touristique. A noter toutefois une activité hélicoptère importante, travaux aériens et secours en montagne oblige.



Pour se rendre à Sion au départ de Grenoble, une fois déposé un PPR pour réserver une place de parking et nonobstant un « stop » douanier à Chambéry Aix les Bains, une route directe vous amènera à passer au pied du Mont Blanc, au-dessus de Chamonix, pour passer la frontière au col de la Forclaz. Le transit se fait avec Genève Information. Dès l'arrivée en Suisse, la vallée du Rhône s'ouvre à vos pieds, avec la ville de Martigny. L'antique Octodure, théâtre de combats entre Helvètes et Romain racontés par Jules César au début de sa Guerre des Gaules, s'étend au débouché de la vallée du Grand Saint Bernard. D'en haut, remarquez l'amphithéâtre romain ! Si vous y repassez en piéton, les deux grandes attractions de Martigny sont le Musée des Chiens du Grand St Bernard et la fondation Giannada, internationalement connue pour ses expositions de peinture, en plus de son parc de sculptures modernes, de son musée de l'automobile et de ses trésors de l'antiquité romaine. Il est facile de joindre ses deux lieux depuis la gare. Les gourmands pousseront, avec modération bien sur, jusqu'à la distillerie Morand, réputée pour ses eaux de vie de fruits du Valais !

Restons en l'air ... Depuis Martigny, pour rejoindre directement Sion, distant de seulement 15 Nm, une descente rapide s'impose. Compte-tenu de l'usage fréquent du QFU25, elle conduira à une branche vent arrière main gauche relativement « proche » des reliefs du côté de *Nendaz* & de *Veysonnaz* avant une finale sur la ville, sur la rampe d'approche lumineuse. Mais en restant suffisamment haut (i.e. plus de 10 000ft), depuis la Forclaz, pourquoi ne pas profiter d'un survol des Alpes Valaisannes dans un vaste contournement de Sion par le sud pour revenir par E1 & E2 ? Vous pourrez alors admirer le lac des Dix (son barrage poids, dit de la *Grande Dixence*, est avec ses 300 mètres le plus haut du monde), ceux de Cleuson et de Grimont aux superbes couleurs et finir par le massif du Mont Rose, point culminant de la Suisse, et le célèbre Cervin. De retour dans la vallée du Rhône, remarquez deux anciennes pistes à Raron & Tourtemagne. Du temps de la Guerre Froide, quelques *Mirages* sortaient alors de la montagne, traversaient les villages pour décoller de ces terrains encaissés ...



Une fois posé à Sion, quelques simples formalités de douane effectuées (douanier sur place), il est possible de gagner la ville soit en taxi, en bus, ou à pied : compter par ce moyen 1.5 km pour rejoindre la gare CFF. Là, vous trouverez train et car postaux pour « rayonner » dans tous le Valais tout en étant au pied du centre-ville, de ses commerces et restaurants. Dominant la vieille ville, les châteaux de Valère et de Tourbillon témoignent de l'histoire locale, religieuse et guerrière. Le palais du prince-évêque sur la colline de Valère abrite le plus ancien orgue jouable du monde, datant du XVème siècle. Un festival de musique baroque, aux sonorités très différentes des graves auxquelles la musique d'orgue nous a depuis habitué, se tient tous les étés.

De retour à l'aéroport, une fois le plein de chocolat fait, le dépôt du plan de vol est fait *via* la borne informatique à disposition au bureau de piste. Compter environ 70 francs suisse (50 euros) de taxes pour un quadriplace, 3 pax et une nuit de parking. Dans le cas d'un retour direct sur Chambéry pour la douane française, la route par le col de la Forclaz impose une pente maximale, voir quelques 360° au-dessus de Martigny !



Le Versoud

Sortie Calvi (Marie-Françoise Lavillat)

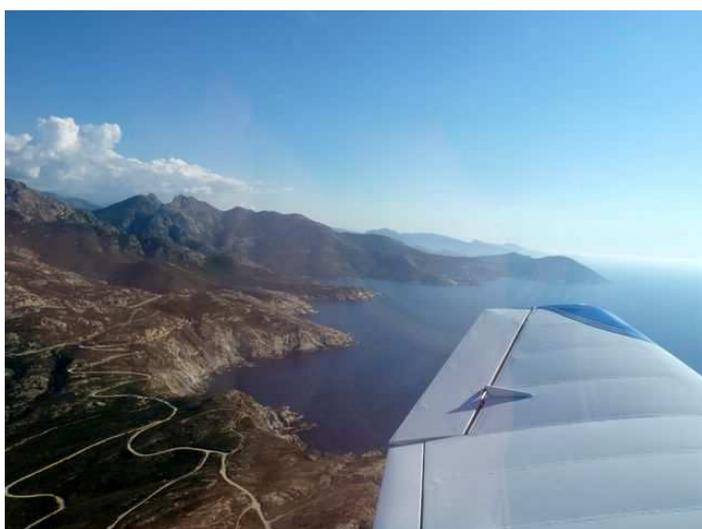
Ce dimanche 1^{er} septembre, le soleil était au rendez-vous...ainsi que les 23 participants à la sortie Calvi, initialement prévue fin juillet et reportée pour raisons météo : à 8h30, les 6 avions (un record ?) étaient déjà tous en l'air. Traversée maritime dans de très bonnes conditions – les côtes corses étaient déjà visibles à mi-parcours – mais arrivées assez échelonnées à notre destination finale après quelques 360° d'attente en raison d'un trafic assez intense sur Ste Catherine.



Qu'importe, chaleur et bonne humeur étaient au rendez-vous dans le très joli port de Calvi, délesté de son flot de touristes estivaux : trouver une terrasse sympathique pouvant accueillir 23 personnes a été un jeu d'enfant.

Quelques deux heures plus tard, bien repus de spécialités corses, direction la plage. Nul besoin d'être courageux pour aller barboter dans une eau limpide et incroyablement chaude ; quelques-uns ont toutefois préféré l'ombre pour une petite sieste réparatrice...

Vers 16h, hélas, retour à l'aéroport après quelques courses dans la vieille ville. Double hélas, d'ailleurs : plus de « lonzu » de cochon noir ! il va falloir revenir : évidemment, cela renchérit le prix de cette délicieuse spécialité mais un tel dimanche à la mer laisse bien d'autres souvenirs qui eux, sont impérissables.



Nous avons bien fait de prévoir une marge confortable de temps avant le redécollage : il y avait foule à l'aéroport, tant pour les gros que pour les petits aéronefs. En toute logique, beaucoup de monde en l'air également, et des contrôleurs un peu tendus, s'inquiétant à tout moment de savoir si chacun avait le visuel sur celui d'à côté. Du coup la traversée retour n'a pas semblé longue, égayée par l'écoute des échanges : qui serait le premier à obtenir un direct STP ? Voire un Omard-DGN ! Bien tenté...mais infructueux.

Retour sans encombres en tout cas, malgré une couche qui (choux-) fleurissait de plus en plus vers 9000 ft ; les routes ont un peu divergé mais tout le monde s'est retrouvé au club bien avant la nuit aéronautique, enchantés de cette belle journée.

Voyage au Portugal (Michel Blanc)

Encore une fois les 3 Michel (B,B,C) dans le Cirrus et Marie-Françoise , Arnaud et Aimé dans le PAP ont décollé ce mardi 8 octobre vers des cieux plus cléments. Si les 30 premières minutes nous ont obligé à jouer avec les plafonds bas, les grains et la visi, le reste du parcours jusqu'à la Cerdanya, s'est effectué sans nuages comme fut le ciel pour le reste du voyage, évidemment sauf à l'arrivée au retour le 13 octobre au Versoud.

Rapide étape sur ce terrain accueillant, non contrôlé à 1000m d'altitude et décollage pour Cuatros vientos où nous arrivons ensemble après un survol de l'Escorial, vers 15h : 4h30 de vol depuis LFLG.



Madrid , très belle ville , propre ,ou nous visitons rapidement les musées de la reine Sofia (guernica de Picasso) et du Prado, en musardant en bus à impériale et à pieds (entrées gratuites pour les seniors).

Décollage le 10 vers 09h30 pour Portimao (pointe sud-ouest du Portugal) en 2h15 de vol, où nous attend Patrick Mangin venu nous accueillir et nous emmener chez lui pour déjeuner (salades et sardines grillées inoubliables). Piscine après-midi et virée au restaurant et boite karaoké le soir. Superbe accueil de Patrick que l' on remercie ici.



Le 11 en fin de matinée départ vers Murcia et atterrissage sur le terrain de San Javier où nous passons la nuit : 3h de vol.



Le 12 au matin toujours grand beau, le cirrus atterrit à Mahon (Minorque) après 2h15 de vol et le PAP se dérouté sur Ibiza à cause d'ennuis radio (ils ont échappé aux 185 € de taxes et handling à Mahon, well done Arnaud)

La météo toujours complice ce dimanche 13, nous permet de rentrer au Versoud en 3h après une escale à Béziers où nous retrouvons les pilotes du PAP.

Voyage réussi sous le signe du soleil , 2000 mn environ en 15h de vol pour CI ,et 17 h de vol pour AP.



Arrivée à Murcia

Saint Geoirs

Inauguration du hangar et du club-house "Henry Cucherat"

(Christian Roux - Photo André Vialet)



Les nouvelles installations de l'Aéroclub du Dauphiné ont été officiellement inaugurées le 14 septembre, au cours d'une cérémonie présidée par André Vallini, sénateur et président du Conseil Général de l'Isère, en présence de Jean Pierre Triquès, vice-président de l'Aéroclub du Dauphiné, de Jan-Luc Apprieux, vice-président attaché à la plateforme de Grenoble-Isère, et d'Henry Cucherat, ancien vice-président et promoteur principal du projet de hangar nord.

L'inauguration a été l'occasion d'organiser également une remise officielle des diplômes de BIA de l'ensemble du club, par Sylvain Pilet, ex-pilote de la Patrouille de France et instructeur sur Mirage 2000 sur la base aérienne d'Orange, ainsi qu'une démonstration en vol de la patrouille de l'Aéroclub, les WIPS.

Le Hangar Nord, l'aboutissement d'un projet au long terme

Cela fait plusieurs années qu'Henry Cucherat travaille en collaboration avec les intervenants du Conseil Général pour trouver une solution à l'hébergement du club à Grenoble Isère. En effet, l'extension de l'activité commerciale au sud de la piste portait grand préjudice à l'activité du club, en raison des procédures d'inspection et de filtrage qui imposaient un contrôle des identités ainsi qu'une fouille des personnes à chaque départ et retour de vol.

L'Aéroclub dispose maintenant de vastes installations modernes, d'un hangar de très belle qualité et d'un club house très bien aménagé, qui permettent une préparation et un départ en vol bien plus agréables !

Combien coûte le Hangar Nord au club ?

Les nouvelles installations n'ont pas coûté un centime à l'Aéroclub. Le hangar est propriété du Conseil Général, et l'Aéroclub en est l'occupant. L'Aéroclub n'acquiesce pour l'instant aucun loyer.

L'aménagement intérieur a été financé intégralement par une subvention du Conseil Général, et les travaux ont été réalisés en très grande partie bénévolement par les membres de la plateforme de Grenoble Isère.

L'équipe de la plateforme de Grenoble-Isère sera heureuse d'accueillir les membres des autres plateformes pour les briefed sur les particularités d'utilisation des locaux et de la plateforme. Venez vous aussi profiter des belles installations de Grenoble-Isère, par exemple pour vous entraîner au décollage et à l'atterrissage par vent de travers !

Sorties club "Atlantique" (texte et photos Christian Roux)



Cet été, la plateforme de Saint-Geoirs a organisé deux sorties club en direction de la côte Atlantique.

En juillet, c'est Roger Orellana, ancien membre de l'Aéroclub du Dauphiné, qui habite dorénavant le Sud-Ouest, qui nous a reçu et guidé pour un week-end touristique et gastronomique dans le pays basque.

Survol du Cantal, escale à Brives la Gaillarde, puis direction bassin d'Arcachon, puis dune du Pyla et côte landaise, avec une arrivée le long de la grande plage de Biarritz : Le panorama était somptueux, même si le lendemain, retour par les Pyrénées était beaucoup plus nuageux.



Aucun nuage, en revanche, pour la seconde sortie de l'été, à la Rochelle, avec un déjeuner très agréable en terrasse sur le Vieux Port avant un superbe survol de l'île de Ré, de Fort Boyard et de l'île d'Aix.



Ces sorties club conviviales, à l'organisation soignée, allient tourisme et maintien de compétences en permettant un bon entraînement à la navigation en double commande, particulièrement bien adaptées à ceux qui n'ont pas l'occasion de voler fréquemment.

Les sorties de la plateforme de Saint-Geoirs sont ouvertes à tous les membres du club, et peuvent être organisées à la demande : Contacter Florence.



« Mef' » à Biarritz !

Dans ce numéro d'ACD-News, vous trouverez un article rappelant la bonne manière de remplir le carnet de route de l'avion. Ce document doit être rempli et signé à chaque changement de commandant de bord, et au plus tard, dans tous les cas, en fin de journée.

Le non-respect de cette règle est une contravention passible d'une amende de 1500 euros au maximum.

Renseignement pris, la gendarmerie des transports aériens de Biarritz semble familière du contrôle de ce document au départ en vol. Donc, si vous faites escale à Biarritz, méfiance !

Pensez particulièrement à bien remplir votre carnet de route en temps et en heure.

Tour Aérien Jeunes Pilotes 2013

Retour d'expérience (Pierre Lemeunier)



Après plus de 4700kms parcourus, 25h de vol et 15 jours exceptionnels passés à avoir été ambassadeur de l'aviation légère, c'est donc la fin de ce Tour Aérien des Jeunes Pilotes 2013. Après trois mois de recul, c'est avec toujours autant d'émotion que je parle de cette merveilleuse aventure.

En décollant de l'aéroport de Grenoble St Geoirs ce lundi 15 juillet 2013 pour rejoindre la BA 102 de Dijon Longvic, je m'attendais à vivre quelque chose de grand. En réalité, les mots sont difficiles à trouver pour qualifier cette université d'été qui m'a tant appris. J'ai eu l'honneur de revêtir cette fameuse combinaison bleue durant deux semaines tout en côtoyant 43 jeunes pilotes venus de la France entière et même du monde avec la présence d'une pilote américaine.

Nos journées furent rythmées par un planning très chargé : préparation de vol, briefing "météo" et "opération", vols de maniabilité/liaison/binôme, épreuve théorique, rencontre avec le public, meeting aérien, visites de bases aériennes militaires, réceptions officielles...

Le TAJP a offert à chacun de nous une chance exceptionnelle avec de fabuleuses rencontres (pilotes, mécaniciens, contrôleurs aériens, responsables de bases aériennes...) et la possibilité d'approcher des aéronefs de légende (Mirage 2000/F1, Rafale, Douglas DC3, Antonov AN-2, Alphajet, Puma, NH90, Tigre, Gazelle...).



Tout au long du TAJP je me suis efforcé à hisser au plus haut les couleurs de l'ACD avec dans un premier temps ma 1ère place aux pré-sélections nationales (sur 88 candidats) puis avec ma 1ère place à l'épreuve théorique (sur les 44 participants du Tour). Au classement général j'ai été classé 9^{ème} ce qui est relativement honorable par rapport à mon jeune âge et à ma faible expérience aéronautique à comparer de certains pilotes du Tour (quasiment pilotes de ligne !!!). Durant ces quinze jours, j'ai tenu à jour quotidiennement

un site internet (www.tajp.fr) agrémenté de photos qui vous permettront de revivre le Tour jour après jour.



Au-delà de l'émulation du classement, j'aurai énormément grandi durant cet évènement aéronautique, c'est la raison pour laquelle j'encourage les jeunes pilotes (moins de 24 ans) de l'Aéroclub du Dauphiné ayant leur PPL à tenter l'aventure du Tour Aérien des Jeunes Pilotes. C'est une expérience humaine extraordinaire, une véritable institution pour tout pilote voulant progresser tant sur la théorie que sur le pilotage et une aide notable pour ceux qui souhaitent faire de l'aviation leur futur métier. Je serai très heureux d'apporter mon aide à mon/ma successeur et ainsi perpétuer cette tradition comme Thomas Fontanel, (l'ex) dernier représentant de l'ACD au TAJP (édition 2007), a

pu le faire avec moi en me préparant au mieux pour faire de ce rêve une réalité.

A la suite du TAJP, tous les jeunes pilotes font partie de l'association Envolée ce qui nous permettra de rester en contact malgré l'éloignement. Notre rôle d'ambassadeur de la FFA s'arrête donc là, en revanche nous sommes dorénavant représentants du TAJP au sein de nos aéroclubs respectifs et nous avons pour mission de faire en sorte qu'il continue encore de longues années pour conserver cette vitrine de notre aviation.

Je profite de cet article pour remercier toutes les personnes qui m'ont soutenu tout au long de ce projet, je pense en particulier à mes sponsors et à de nombreux dirigeants/membres de l'Aéroclub du Dauphiné. Rien n'aurait été possible sans cette merveilleuse famille qu'est l'aéronautique.



NDLR : L'ACD a été approché par la FFA pour que nous posions notre candidature d'étape pour le TAJP 2014 Il s'agit d'un magnifique challenge pour notre Club et un dossier est en cours de constitution pour étudier la faisabilité de ce projet.

L'aéro club du Dauphiné et ses NORECRIN

(Pierre. Courier)

Si vous êtes abonnés à Info-pilote (la revue mensuelle de la FFA, lecture vivement recommandée!), le numéro d'août 2013 montre un (remarquable) article intitulé SNCAN 1203 - Norécrin / C'était le Cirrus des années cinquante».

Désormais avion de collection (il y en a 6 en état de vol en France aujourd'hui) ce quadriplace élégant fut présent dans la flotte de l'AC. du Dauphiné de 1950 à 1962.

Deux exemplaires animèrent le terrain de Grenoble-Eybens (1936-1968)

- Le Norécrin F-BEQK « Cavalcade » (n° 114 - peint en rouge ?), de 3/50 à 7/53.

- Le Norécrin F-BBEH (n°296 - peint en bleu roi), de 5/54 à 1962.

Nous renverrons le lecteur curieux à l'article d'Info-pilote pour la *finesse* et la *difficulté* du pilotage du Norécrin (cause du crash du BEQK le 9/7/53 à Blois ?). La seule prétention de la présente page est d'illustrer avec nos propres photos la mise en route à *l'ancienne* - bien loin de nos boutons «démarrateur» d'aujourd'hui ...!

Comme sur le mythique chasseur allemand Messerschmitt 109 et ses modestes cousins de liaison, Messerschmitt 108 et 208 - futurs Nord 1000 "Ramier" et Nord 1100 "Noralpha" à la Libération en France -, dont le Norécrin a hérité de la *philosophie* et du mode de construction *tout métallique* , le Norécrin était mis en route par une **manivelle** insérée par un trou dans le capotage droit du moteur - qui lance un **volant d'inertie** . Une fois en mouvement ce volant était mis en contact avec le vilebrequin et ronfle le moteur !

Point d'Histoire pour les pilotes actuels, souvenirs nostalgiques pour *les anciens* ...Et ne pas oublier qu'à la même époque les autres avions de l'AC. du Dauphiné (les Piper Cub-65 CV d'école, et les premiers Jodel 112-65 CV étaient lancés... à la main! C'était la première leçon de l'élève-pilote par le chef-pilote GIRAUD : le signataire de ces lignes s'en souvient encore !

1 - Il faut trouver le trou de la manivelle

2 - A nous les tours de manivelle...

3 - Le moteur a démarré ! le mécano rentre avec la manivelle à la main...

Photos Collections R. GRUNBERGER et P. COURRIER
(toutes avec le F-BEQK sur le terrain "Jean Mermoz" d'Eybens)



CLIN D'ŒIL

Quand les pilotent s'amuse...



Soirée disco 4 octobre 2013

**Un grand merci à Alain et Janine Bergerioux
pour l'organisation de cette superbe soirée disco animée par Cédric**

Bons Vols à tous

L'



Ce journal est le vôtre.

Adressez nous vos idées, réflexions, récits de voyages et annonces à :
beraph@club-internet.fr - marie.lavillat@wanadoo.fr - michellelarignon@aol.com