



N° 4

Janvier 2014

SOMMAIRE

1 LE MOT DU PRÉSIDENT

3 VIE DU CLUB

Agenda

Actualités

Parlons un peu ATO (Ph. Bannay)

Club iPad (Ph. Puig)

Brevets, Licences et Qualifications

7 VOYAGER A L'ETRANGER

Destination NORDKAPP (M. Blanc)

Une journée à Pearl Harbour (S. Georges)

Quelques musées sur la côte Est (W. Schwarzenbach)

14 DU COTE DES PLATEFORMES

Le Versoud

Le Cap 10, la patrouille et des huîtres (B. Raphaël)

Les WIPS (S. Mazaré)

18 UN PEU D'HISTOIRE

La Section d'Aviation Populaire de l'ACD (P. Courier)

20 Erratum



Le Mot du Président

Chers amis pilotes

Début janvier, je me suis adressé à vous par mail, pour vous souhaiter une très belle nouvelle année, vœux que je vous renouvelle. Que cette nouvelle année vous apporte beaucoup de joie, de bonheur et de beaux vols. Une nouvelle année, c'est aussi ne pas oublier une année 2013, dont je vous rappelle quelques points importants.

Lors de l'AG 2013 vous m'avez massivement soutenu au-delà de toute espérance. Je vous remercie encore pour votre confiance qui m'a poussée jusqu'à la présidence de notre aéroclub.

A la tête d'un CA renforcé de 5 nouveaux membres, nous avons voulu en premier lieu donner plus de transparence à nos actions par une meilleure communication par le biais de ce nouveau journal « les ACD News » richement documenté, des comptes rendus de CA plus détaillés. Nous avons aussi décidé de faire évoluer notre mode de fonctionnement, afin de répondre aux besoins d'anticipation et de réactivité que nous impose le contexte actuel (contexte économique, modification des procédures de formation, mise en place de l'ATO, etc...).

Comme vous l'aviez relevé lors de l'AG 2013, et à la lecture des derniers comptes rendus du conseil d'administration, la commission finances a confirmé notre besoin de trésorerie et demande de porter un regard plus soutenu sur notre gestion, sur l'adéquation des dépenses et des achats ainsi que sur l'optimisation de notre activité.

Des mesures ont été décidées pour réduire les frais sur de multiples postes (téléphonie, regroupement des achats, restrictions et transparence sur les frais de représentation...). Une écoute attentive a été également mise en place auprès des salariés pour pouvoir analyser et apporter des réponses à leurs préoccupations.

Il était nécessaire aussi de faire face aux nombreuses évolutions de notre activité (réglementaires ou purement administratives), de redéfinir un cadre plus rigoureux dans l'organisation du club. De par son mode de fonctionnement associatif, la France reste isolée de l'Europe et doit faire face à beaucoup plus d'obligations que d'avantages. Les tâches et responsabilités en cours et à venir, modifient et alourdissent le travail de tous et plus spécialement de nos pilotes professionnels, réduisant d'autant le temps consacré à la formation et au pilotage. Il est difficile pour un professionnel sur une fin de carrière de vivre un tel bouleversement, il est difficile pour un club de garder un ratio heures de vols réalisées/coût horaire. Depuis plusieurs mois, mes relations privilégiées avec notre chef-pilote Serge Blanc, nous ont fait réaliser à tous deux, la complexité de cette situation. Notre ami Serge souhaitait prendre sa retraite de personnel navigant depuis l'exercice précédent, mais cela excluait la poursuite de toute activité régulière de vol d'instruction. Une impasse administrative, aux conséquences importantes pour notre association. Conscients tous deux des contraintes posées par cette réorganisation et après de nombreux échanges sur la nécessaire restructuration du Club nous avons décidé d'un commun accord de son départ. Les démarches sont en cours.

Depuis 2 ans le prix de l'heure de vol n'a subi aucune augmentation, ainsi que la cotisation 2014. Il nous faudra lutter pour maintenir notre activité et stabiliser autant que faire se peut nos tarifs horaires.

Pour maintenir ces objectifs et cette activité qui s'identifie à celle d'une belle entreprise (comptant 14 salariés, 25 avions en pleine propriété, 4 plateformes avec un chiffre d'affaires de l'ordre des 1,8 M€) des décisions difficiles ont dû être prises comme la vente dès ce début d'année de 2 avions (l'Ecoflyer et un Jodel) sur les 3 conseillés par la commission finances (incluant un mousquetaire).

Cette mesure loin de nous enchanter répond à l'obligation de mettre en adéquation nos charges avec nos heures de vol. Je vous invite à prendre connaissance ci-après d'un complément d'information, par Jean-Pierre Triquès, sur la vente des 2 appareils.

Dans 2 mois sera organisée notre prochaine assemblée générale, et tout un chacun aura la possibilité de s'exprimer sur les modèles économiques que nous mettons et envisageons de mettre en place, en toute connaissance de la complexité de ces 2 années charnières que nous vivons.

Dans un souci de clarté et de transparence, j'ai souhaité mettre en place une boîte aux lettres "vos-questions@aeroclubdudauphine.com" dédiée à toutes vos questions, remarques, suggestions..., auxquelles il vous sera répondu personnellement. Une synthèse en sera faite à la prochaine AG.

D'autres points ou actions ont été menés : des sorties, des fêtes, une cellule iPad, des cours d'anglais, des cours de navigation, ... Je tiens à remercier l'ensemble des bénévoles qui donnent de leur temps pour animer la vie du Club. Vous souhaitez vous aussi participer à cette dynamique ? Rejoignez ceux qui construisent chaque jour votre association. Nous avons besoin de toutes les forces vives de notre club, dans tous les domaines.

Je vous renouvelle les meilleurs vœux de bonheur, santé et de partage de la part de l'ensemble de l'équipe dirigeante. Bons vols à tous.

Eric Chaillot



Les précisions du Vice-président (Jean-Pierre Triquès)

Nous avons décidé la mise en vente de deux appareils, le D113 (F-PIYR) ainsi que le DR435 Ecoflyer (F-HAGR) pour des raisons très simples.

D113 (F-PIYR)

Cet appareil ne vole pas suffisamment pour équilibrer ses charges de gestion et d'entretien et ce depuis plusieurs années malgré un prix attractif. Etant donné que nous possédons un second JODEL en parfait état (bien que temporairement arrêté !) celui-ci n'a plus de raison de rester dans notre flotte que nous souhaitons homogène.

DR 400 Ecoflyer (F-HAGR)

Cet appareil n'a effectué depuis son acquisition en 2006 que 1768 heures donc une moyenne annuelle très faible et de toute évidence insuffisante pour couvrir les frais de son entretien que nous n'effectuons pas en interne.

La décision de le vendre a été aussi motivée par le fait qu'il est dans un état impeccable et possède encore du potentiel moteur donc négociable à bon prix.

Agenda



Cours de navigation d'Alain Mouflard

- En France (on continue le tour de France) : 20 janvier, 3 février, 3 mars 18h30
- A l'étranger (vers l'Espagne) : 17 février 18h30 (s'inscrire par mail : alainmoufl@gmail.com)

Actualités

Informatique « votre avis nous intéresse » (Francis Jambon)

Un cahier est disponible au secrétariat auprès de Caroline pour noter les incidents constatés ou suggestions concernant l'informatique du club (hors problèmes de SafetyPlane qui dispose d'un cahier spécifique).

A lire sur le Site du Club : <http://www.aeroclubdudauphine.fr/fr/acdnews> :

Les lettres du "Centre de Documentation et de Recherches Historiques de la base aériennes de Nancy-Ochey"

Bulletins de sécurité proposés par Michel Blanc

Le dernier numéro 22 « retour d'expérience à propos de 3 incidents » vient de sortir, il est consultable sur le site : <http://www.aeroclubdudauphine.fr/fr/secureite>. Vous y trouverez 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. |
| n°22 | Décembre 2013 | Retour d'expérience à propos de 3 incidents |

Parlons un peu ATO (Ph. Bannay, administrateur référent Formation & Sécurité)



Le 8 avril 2013 est entrée en vigueur l' "AIRCREW", la nouvelle réglementation européenne des pilotes d'avion et des organismes de formation.

En plus de la suppression des licences nationales, cette réglementation amène d'autres changements liés au passage ATO :

- la professionnalisation des organismes de formation,
- la formalisation de la gestion de la sécurité aéronautique,
- la standardisation de la formation.

Cet article a pour objet de faire le point sur ce fameux passage ATO.

Quelle est son origine?

En 2008, les pays de l'Union Européenne ont décidé d'adopter de nouvelles règles communes dans le domaine de l'aviation civile. Les missions de l'EASA (Agence Européenne de la **Sécurité** Aérienne) ont été alors redéfinies pour non seulement uniformiser les référentiels et les pratiques, mais aussi et surtout, améliorer le niveau de sécurité global de notre activité.



Même si la France représente environ 40% des pilotes privés européens, elle ne possède qu'une voix au même titre que d'autres pays beaucoup plus modestes de l'UE.

Dans ces conditions, il a été difficile, voire impossible de défendre le modèle français en matière de formation en aéroclub.

Après des mois de réflexion, discussions, décisions, un nouveau Standard pour les organismes de formation a été créé : il s'agit de l' ATO (Approved Training Organisation).

Jusqu'à-là les aéroclubs français étaient des OD (Organismes Déclarés). Maintenant il va falloir devenir «APPROUVÉ», c'est à dire obtenir l'agrément initial lors du dépôt de dossier puis le conserver lors des audits périodiques de l'Autorité.

La date butoir pour s'y conformer est le **8 avril 2015**.

Passé ce délai, l'OD ne pourra plus dispenser de formation PPL (ni LAPL..).

Qu'est ce que l'ATO?

L'ATO est donc un organisme de formation qui a passé un «contrat» avec l'EASA via l'Autorité de tutelle nationale (la DGAC en France). Ce contrat repose sur des engagements consignés dans des référentiels, le manuel d'exploitation de l'ATO, le manuel de Formation et le Manuel du SGS (Système de Gestion de la Sécurité, *ndlr : article à paraître dans le prochain ACD-News*).

Mais aussi et surtout il porte sur la mise en place d'une organisation opérationnelle avec des responsables aux prérogatives clairement définies.

Il faut retenir que cette évolution ne se limite pas à de nouveaux livres sur l'étagère, elle va changer notre façon de travailler avec une méthode et des outils imposés.

Comment s'organise cette transition à l'ACD?

L'ACD a toujours dispensé de la formation et doit continuer. Les conséquences si nous refusions de nous conformer seraient catastrophiques tant au niveau des formations post-brevet (fini les formations pour la montagne, la voltige, le vol de nuit...) qu'au niveau financier (la double commande représente environ 40% des heures de vols annuelles, les nouveaux élèves pilotes deviennent les membres de demain...)

Bref, pas question de rater ce rendez-vous.

Depuis l'été 2013, la CFS (Commission Formation & Sécurité) aidée par des membres volontaires et compétents (Martial Meignier, Étienne Rouquette et Christian Roux) travaille sérieusement sur ce dossier. Il s'agit de fournir au Club ses référentiels ATO mais aussi de retenir une organisation opérationnelle.

En effet, faire de la théorie c'est facile, le plus dur va être de l'appliquer au quotidien.

La FFA et l'ANPI (Association Nationale des Pilotes Instructeurs) nous aident et proposent des modèles de manuels. Cela demande malgré tout un travail conséquent pour les adapter à notre structure et être prêts à s'engager concernant l'application rigoureuse du contenu de ces manuels.

Ces derniers seront prêts pour le printemps, l'organisation opérationnelle se mettra en place dans la foulée.

L'objectif fixé pour le dépôt du dossier ATO de l'ACD est le 8 avril 2014, soit un an avant la butée imposée par l'EASA.

Conclusion

Peu importe le «papier cadeau» autour de notre activité, l'avion vole et volera toujours pour les mêmes raisons.

Il faut cependant accepter de vivre avec son temps. En 2014, les procédures et la paperasse font parties du quotidien, alors certes ce n'est pas très attirant mais nous ne devons pas sombrer dans le «c'était mieux avant...» et baisser les bras...

Nous avons obligation de nous conformer, nous allons le faire mais, même si nous devons rentrer dans ce moule européen, nous veillerons à garder notre savoir-faire français.

Pour terminer on peut noter quelques nouveautés qui sont de réelles opportunités pour l'ACD :

Sécurité

Dans le cadre de l'amélioration de la Sécurité dans notre activité l'EASA impose aux futurs ATO de se doter d'une Commission Sécurité, d'un Responsable Sécurité, d'un Correspondant Prévention et Sécurité et d'outils comme le REX, l'Audit interne et le Plan d'action.

Toutes ces évolutions vont permettre d'identifier nos faiblesses et d'y remédier. En parallèle, une véritable culture de la Sécurité chez tous les membres va progressivement se mettre en place et c'est le niveau global de sécurité du Club qui va progresser.

Formation

Actuellement, 1 heure d'instruction sur avion école (de début de formation) coûte environ 140€.

Par respect pour l'élève pilote nous devons être à la hauteur de son investissement.

Le passage à l'ATO nous offre l'opportunité de proposer une formation de qualité, uniforme sur toutes les plateformes, quel que soit l'instructeur.

On pourra parler de Standard ACD.

De plus, la formation pratique s'est enrichie de nouveaux outils comme le TEM (gestion des menaces) ou plus généralement la prise en considération des compétences non techniques durant l'instruction.

Structure organisation

Notre Club est grand, de par sa taille et son envergure (4 plateformes).

Le passage à l'ATO va permettre de définir beaucoup plus clairement l'organisation opérationnelle du Club ainsi que les missions des différents responsables.

L'ACD se classe parmi les premiers Clubs de France (en fonction du critère retenu).

Eh bien soyons à la hauteur ! Soyons exemplaire et ne faisons pas les choses à moitié...

Club iPad *(Philippe Puig)*



Une nouvelle section a été organisée pour l'utilisation des iPad dans le pilotage, notamment l'application AirNav Pro à laquelle bon nombre d'entre nous font appel régulièrement ou irrégulièrement lors de vols, de voyages.

Cette section est née il y a à peu près un an, avec une dizaine de pilotes qui se sont réunis à 3 reprises pour échanger sur cet outil électronique, et s'est étoffée dernièrement avec 25 pilotes utilisateurs.

Fort de ce succès, la section s'ouvre de manière plus officielle au sein de notre cher club, et des sessions pourront être organisées de manière plus régulière à l'avenir.

Si vous êtes intéressé pour participer à ces rencontres, nous vous demandons de vous faire connaître (section-ipad@aeroclubdudauphine.com) en nous indiquant l'outil utilisé (iPad, Android, ...), le type application (AirNavPro ou autres) et la version du produit.

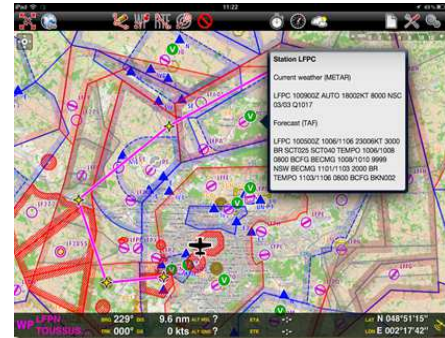
Cette section n'a pour but que d'échanger les expériences des uns et des autres, partager nos connaissances, les faces cachées de nos applications.

En fonction du nombre de personnes intéressées par cette section, nous proposerons de nouvelles dates de rencontres pour partager cette passion de l'aéronautique et de l'électronique embarquée en voyage.

Dans l'attente de vous connaître et vous rencontrer.

iPadement votre

Philippe Puig
iPad 2 64 Go IOS 6.1 (10B141)
AirNavPro 5.5.1



Brevets, Licences et Qualifications

(du 1^{er} novembre 2013 à ce jour)

| | Versoud | St Geoirs | Courchevel |
|---------------|--|-----------|------------|
| BB | Alexis Pernot Florain Geoffre Nicolas Serve Renée Damesin | | |
| PPL | Jean Schworrer Alexandre Valanejad | | |
| Qualif | | | |

Destination NORDKAPP *(Michel Blanc)*

Il en est des voyages comme de la mémoire, s'en rappeler une fois qu'on a oublié, ravive le plaisir qu'on a pu y prendre.

Ainsi dans l'après-midi du 16 juillet 2013, le Cirrus CI avec Brigitte, Sylvain et Michel rejoint Koblenz en 3h de vol pour une nuit dans une charmante bourgade au confluent du Rhin et de la Moselle (les vins y sont réputés, confirmé !).

Le lendemain, vu la météo sur la côte ouest de la Norvège, nous choisissons de monter vers le cercle polaire en passant par la Suède et la Finlande. Une longue étape nous mène d'abord à Kristianstad en Suède (3h30) et après ravitaillement en 100LL et pique-nique sommaire, cap sur Mora pour la nuit (2h30 de vol). Visite rapide de cette station de ski ou se court la « Vasaloppet ».



Le 18 au matin par une météo incertaine, le cap est mis sur Ivalo, capitale de la Laponie, mais un plafond décidément trop bas (500ft) nous oblige à nous dérouter sur Sunvall sur la côte Est de la Suède. Nous atteindrons Ivalo en fin d'après-midi avec un temps moyen et 4h30 de vol en tout.

Nous restons 2 nuits pour avoir une journée complète de balade en voiture (attention aux traversées de rennes !) aux alentours du lac Inari.

Le samedi 20 juillet les conditions météo ne nous permettent pas d'envisager le Cap Nord, mais avec des vents et nuages moyens nous atteignons Tromso après 2h10 de vol. Capitale de l'Arctique, c'est une ville entourée de montagnes, de fjords, de glaciers et d'îles, très animée en cette saison. Malgré une météo médiocre, nous décollons le lendemain dimanche vers les îles Lofoten, et en approchant du terrain militaire et civil de Andenes (SAR en mer du Nord), le contrôleur nous propose un déroutement sur son terrain, ce que nous acceptons volontiers compte tenu de notre altitude limite au-dessous des nuages sur la mer. L'accueil est parfait, le chef des pompiers nous amène en ville où Brigitte nous trouve hôtel et voiture de loc comme d'hab sans difficulté.

Ce n'est que lundi que nous arrivons au Lofoten, à Leknes (s'il n'y a pas de 100LL il y a une voiture disponible heureusement), après une heure de vol ce qui nous laisse de l'autonomie en pétrole pour la suite. Deux jours de visite des îles à partir de Svolvær sur Austvagoy et au Sud sur Vestvagoya. Paysages et lumières exceptionnels.

Mercredi matin la bonne météo sur la côte Ouest et le fuel restant nous permettent de descendre jusqu'à Bronnoysund et notre escale du soir à Alesund est atteinte 2 heures plus tard : joli port sur un archipel de 3 îles où font escale tous les bateaux entre Bergen et le Nord. Pour rejoindre le centre depuis l'aéroport il faut emprunter 2 tunnels sous la mer.



Finale sur Leknes

La météo du lendemain meilleure à l'Est qu'à l'Ouest détermine notre trajet retour. Ce sera une escale à Breme après un refueling à Kristiansand au sud de la Norvège et une autre nuit à Nuremberg. La visite de ces 2 villes Allemandes reconstruites à l'identique après leur destruction totale pendant la guerre est vraiment pleine d'intérêt et de beauté.

Nous rentrons à Grenoble le samedi 27.



Reine



Excellent voyage plein de découvertes et de paysages sublimes (cf les photos, quelques milliers).

33 heures en 12 jours

Budgets de 3500€ environ par personne.

Grand merci à Brigitte pour son efficacité :

- dans la transmission des plans de vol par Internet
- dans la réservation des hôtels et voitures,
- grâce à ses Iphone et mini-pc.

Bravo à Sylvain pour qui la propreté du Cirrus, le chargement et le déchargement des bagages n'ont plus de secrets.



Au sud des îles Lofoten

Une journée à Pearl Harbor (Samuel Georges)

Le 7 décembre 1941, l'aéronavale japonaise attaquait la base américaine de Pearl Harbor, située sur l'île d'Oahu, à Hawaii, au milieu du Pacifique. Cet événement marqua un tournant dans la seconde guerre mondiale. Une série de mémoriaux et de musées destinés à entretenir le souvenir de cet épisode de l'histoire du XX^e siècle ont depuis été construits sur l'île centrale de la baie, Ford Island.

Nous avons pu passer une journée dans ces lieux historiques.

Cette journée commence à Honolulu International (PHNL). Notre Ford de location garée sur Lagoon Drive, nous retrouvons Henri « Hank » Bruckner avec qui rendez-vous de longue date avait été pris. Hank est propriétaire d'un CAP10 C acheté B il y a une vingtaine d'année suite à une rencontre avec la French Connection. A la recherche d'un avion de voltige pour l'école et le perfectionnement, il tomba amoureux du CAP10 dès son premier vol à bord avec Montaine Mallet.

Après dix minutes de croisière vers la pointe nord-ouest de l'île d'Oahu, nous arrivons sur l'axe à proximité du terrain de Dillingham Airfield pour vingt minutes d'évolutions. Instructeur voltige très expérimenté et présentateur en meeting, Hank me laisse les commandes en place droite pour répéter mon programme de second cycle et m'initie au « lomcevak ». L'avion - N10WY - et les conditions du jour permettent des rotations verticales de 360° à 2000ft au-dessus du Pacifique.



Le Cap10 C – N10WY

Revenus au sol, nous rencontrons Clint Churchill, directeur du musée de l'aviation du Pacifique et pilote de F15 converti à l'Extra 300, et discutons un moment autour de la machine. Nous sommes ensuite attendus dans l'une des nombreuses écoles de pilotage installées à même les hangars de PHNL, « *the right flight school* » pour un autre vol sans acrobaties. L'école possède entre autres deux Piper Aztec. Malheureusement, l'instructeur MEI n'est pas là aujourd'hui pour nous faire un tour de bimoteur. Ce sera finalement le C172L - N439OQ. Le trafic est très dense à PHNL. Nous sommes intercalés par le contrôle sur la 04R entre un MD80 et un DC10.



Décollage de Honolulu Intl. en Cessna



Le Diamond Head, principal cratère surplombant Honolulu

Cette fois-ci cap à l'est pour admirer du ciel Waikiki beach, Diamond Head, Hanauma bay et Kailua. Coucou Barack ! Les alizés nous secouent plus fort dans cette partie de l'île. Merci à Elery Gallanto, CFI, pour ce beau vol.

14h00. Un hot dog à 2 dollars avec supplément moutarde et nous rejoignons Ford Island, distante de quelques kilomètres de PHNL, en empruntant une navette.

Pearl Harbor

L'endroit le plus poignant est sans doute l'épave de l'USS Arizona, laissée sous l'eau depuis soixante-douze ans et sur laquelle un mémorial accessible par bateau a été érigé en mémoire des 1177 victimes parmi l'équipage. L'atmosphère du lieu nous poursuit jusqu'au musée de l'aviation du pacifique.

Dans le hangar 37, on peut admirer un vrai Mitsubishi A6M5 « zéro » japonais. C'est un avion très fin, relativement petit, qui reste sans doute le chasseur à hélice le plus manœuvrable de l'histoire, ce qui en faisait son principal atout face aux Corsairs et Bearcats. On voit aussi des P40, B25 Mitchell, F6F Hellcat, et le Stearman piloté en 1942 par Georges Bush père. Cinq minutes de marche sous un soleil brûlant mènent au hangar 79. Des T33 Shooting Star, F86 Sabre et F4 Phantom, alignés sur le tarmac, témoignent des différents conflits impliquant de nombreux pays des années cinquante à soixante-dix.

A l'entrée du hangar 79, un MiG-15 et un F86 s'affrontent en combat tournoyant. Plus loin sont réunis différentes générations d'avions du P40 aux F-14D Tomcat et F-15A Eagle, et d'hélicoptères Bell et Sikorsky. D'une certaine manière, l'odeur des vieilles machines donne vie aux scènes historiques figées mises en place autour de chaque avion.



F4 Phantom stationné devant le hangar 79



Mise en scène historique autour d'un Grumman F4F-3 Wildcat



MiG-15 vs F86 Sabre

Au fond du hangar, un DC3 - N99131- est en cours de restauration après avoir volé aux quatre coins du monde.

La visite touche à sa fin. Nous quittons Ford Island. Quelques tours en avion nous attendent encore pour rentrer dans les Alpes.

Quelques musées sur la Côte Est (Walter Schwarzenbach)

En séjour sur la Côte Est des Etats Unis, les possibilités d'assouvir notre passion des choses de l'air sont nombreuses. Sans aller jusqu'à une découverte des immenses paysages de la région en avion léger, de superbes musées s'offrent à vous, pour découvrir avions et engins spatiaux, *old-timer* et modernes, civils et militaires. De retour d'un récent séjour en famille, nous vous rapportons quelques souvenirs.

New-York – Intrepid Museum

New-York, Manhattan. Les grattes ciels, la démesure de « la ville qui ne dort jamais » ... et à quelques pas de Time Square ... un porte-avion ancré dans l'Hudson River.

L'*Intrepid Museum*, installé dans et autour du navire du même nom, combine en fait 3 visites en une :

- Le porte-avion tout d'abord ! Long de 250 mètres, il fut construit en 1943, participa à la 2^{nde} guerre mondiale et, modernisé, naviguera jusqu'aux années 70. Sa visite permet de découvrir aussi bien les quartiers de l'équipage que les passerelles de commandement. Une mise en scène soignée dans le vaste hangar évoque ses différentes opérations, et en particulier les attaques de kamikazes qui, à 5 reprises, touchèrent le bateau.

- Un sous-marin ! Même dans une visite à vocation « aéro », l'*USS Growler* vaut le détour ... Il fut un des premiers sous-marins lanceurs d'engin ... Lancé 1955, diesel-électrique, il emporta pendant 10 ans ses missiles porteurs d'ogives nucléaires au cours de longues patrouilles dans le Pacifique, avec pour son équipage des conditions « spartiates » ... une visite exceptionnelle

- Enfin bien sûr, les collections d'aéronefs :

- Sur le quai, un *Concorde*, donné par British Airways. L'avion est « dans son jus », et on ne visite que la cabine « passagers » avec un bref coup d'œil sur le poste de pilotage.

- Sur le pont, un ensemble d'avions embarqués ou non (Tomcat, Intruder, ... mais aussi Super Etendard !), d'hélicoptères, et bien sur un exemplaire d'A12, précurseur du célèbre SR71 Blackbird.

- A l'arrière, dans un pavillon dédié, la navette spatiale *Enterprise*. Cette navette est la seule qui n'est jamais allée dans l'espace. Prototype, elle servit dans les années 70 aux essais d'approche et d'atterrissage, lancée depuis le dos d'un Boeing 747 modifié.



De passage à
New York, réservez une
journée à cette visite !



Washington – National Air & Space Museum

Un des 19 musées de la *Smithsonian Institution*, ce musée se vante de regrouper la plus riche collection d'avions et de véhicules spatiaux au monde. Il est situé sur deux sites :

- Dans Washington, sur le National Mall, immense artère s'étalant au pied du Capitole, son bâtiment historique : Le *Flyer* des frères Wright, le *Spirit of St Louis* de Lindberg, le *X1* de Chuck Yeager, le *X15* de Scott Crossfield, la capsule d'*Apollo 11* d'Amstrong où Aldrin & Collins ont trouvé refuge. Un siècle d'aviation en quelques modèles, au milieu de beaucoup d'autres.

- Sur l'aéroport de Washington Dulles, à 30 minutes de *highway* du centre, une « annexe », le Steven Udvar-Hazy Center. Immense hangar, encore plus grand que son musée d'origine : Air France y offrit un *Concorde*, Boeing le proto du *B707*, l'Air Force le *B29 Enola Gay* qui lança la bombe d'Hiroshima, la NASA la navette *Discovery*. Mais au milieu de ses immenses machines, un *Cirrus SR20* y présente le renouveau de l'aviation légère ...

L'entrée de ces musées est gratuite ... prévoyez la journée tant les collections sont importantes !



Le Versoud

Le Cap 10, la patrouille et les huîtres (Bernard Raphaël)

La traditionnelle dégustation d'huîtres de Noël avait cette année une saveur particulière. Le clou de cette belle journée, qui s'est déroulée le vendredi 20 décembre au Versoud, était bien la remise en vol du Cap 10, magnifiquement restauré par notre atelier, paré de ses nouvelles couleurs et brillant de tous ses feux.

Un grand merci à ces Messieurs de la mécanique avec une mention spéciale pour Damien.

Après le vol d'essai effectué par Michel Blanc et Damien, les voltigeurs ont pu s'en donner à cœur joie toute la matinée pour reprendre en main la superbe machine.

Ce fut ensuite un vol en patrouille, le leader (MB) aux commandes du CAP s'échappant au moment du break pour réaliser de superbes figures dont il a le secret.



Retour au hangar pour retrouver les ouvriers d'huîtres et déguster ces délicieux mollusques (livrés par Eric Savary) dans une ambiance de fête autour de ce bel avion et des mécanos qui furent les artisans de cette belle réussite.



Un article sera consacré à la réfection du Cap10 dans notre prochain numéro

Les WIPS, patrouille de l'Aéroclub du Dauphiné (Sébastien Mazaré)

Qu'est-ce que le vol en formation serrée ? Et quels en sont les objectifs à l'origine ?



Michel (le leader) : Nous avons tous remarqué les étonnantes évolutions des WIPS, la patrouille de Robins de l'ACD, dans le ciel du Versoud. C'est la seule patrouille d'aéroclub qui se produit régulièrement à huit avions. Le grand nombre de DR400 au club explique cela.

Ces évolutions impliquent une discipline empruntée aux formations militaires et c'est souvent un ancien pilote de chasse qui en assure le "lead" et l'entraînement.

Pourquoi cet exercice qui peut être périlleux a-t-il un si vif succès à l'ACD ? La réponse est donnée par les pilotes de la patrouille : ils trouvent un plaisir rare à réaliser une prestation difficile qu'admirent les spectateurs d'en bas.

Mariages, événements particuliers à fêter, meetings aériens et même décès sont les principaux motifs de présentation, à part les entraînements réguliers.

Il y a toujours deux ou trois nouveaux candidats qui désirent apprendre le vol en formation. Venez tester vos capacités à tenir la patrouille serrée : étagement, retrait, écartement sont les trois éléments à maîtriser parfaitement pour rester immobile et à sa place. Actuellement, il y a neuf pilotes formés et deux en formations.

Jean-Pierre, quels sont tes premiers souvenirs de patrouille au Dauphiné ?



Jean-Pierre : Les WIPS quel titre ! Souvenez-vous de l'origine de ce nom pompeux ? Cette patrouille, si mes souvenirs sont bons, a démarré à l'arrivée de Michel et Dominique, ensuite composée de quelques membres tels que Jean-Michel, Didier Pernollet, mais là je pense que Jean-Mi pourrait nous en dire plus que moi.

Lorsque je suis arrivé, Dominique était toujours dans la bande. D'ailleurs c'est lui qui m'a formé à la patrouille. Cela va bientôt faire une dizaine d'années que j'y sévis !

Les débuts comme pour tout le monde ont été studieux en mouillant la chemise à chaque fois, non pas à cause du stress mais de l'attention nécessaire tout au long du vol et je dirais même dès la mise en route.

En passant également par une très grosse frayeur, prouvant que l'on ne peut pas improviser, et suite à ça si je suis encore des vôtres c'est grâce à vous qui m'avez renouvelé votre confiance car c'est bien de cela qu'il s'agit pour voler en formation dite "serrée", il est absolument nécessaire d'avoir une confiance totale entre partenaires.

Ceci dit c'est abordable, la preuve nous sommes huit à ce jour, moyennant bien sûr beaucoup d'humilité et de persévérance dans le travail on ne peut que s'améliorer.

Et de nos jours, comment cela se passe-t-il ?



Sébastien : A l'heure actuelle, nous sommes huit pilotes (neuf même, avec l'arrivée d'un renfort de choix, Eric Bellinghery). Seuls Michel, notre leader, et Jean-Pierre, notre charognard, ont des places fixes : les autres changent de place à chaque entraînement. A propos d'entraînements justement, le groupe se réunit une fois par mois pour pratiquer, parfois à l'occasion d'événements de la vie du club, et parfois sans plus de raisons que de travailler et de se retrouver ! Tous les vols sont à la

charge des pilotes, qui offrent donc la prestation les jours de fête, huitres, galettes des rois, soirées... Dans tous les cas, les pilotes se retrouvent une heure avant le vol pour préparer les avions, si possible dans l'ordre du roulage, et être ainsi disponibles juste avant le départ pour un briefing à huis-clos. Michel nous présente le programme, nous détaille toutes les séquences de changement de formations, nous rappelle les éléments-clés des différentes phases de vol... A l'issue du vol, un débriefing formel est organisé si le besoin en est ressenti ; sinon, c'est autour des vidéos de Francis et des photos de Catherine que les commentaires se font.

Comment se passe la formation ?



John : La formation au vol en escadrille ne se fait pas "à la légère" ni sans avoir appris les repères visuels nécessaires qui permettent de bien placer son avion dans les trois dimensions, là où il faut.

Tout commence donc par un "briefing" au sol qui ne dure qu'une demi-heure environ mais les informations acquises permettent une efficacité accrue en vol sans parler de la sécurité, qui est toujours le mot clé dans cette discipline.

Les premiers vols à deux avions, d'une durée d'une demi-heure environ, se font avec le leader des WIPS qui montre comment faire, explique les techniques et astuces pendant que le pilote prend confiance et acquiert la précision nécessaire. Idéalement l'étape suivante est un vol à trois avions pour améliorer la perception et technique du vol en escadrille.

Pendant le premier vol avec les WIPS, le pilote est accompagné par un pilote confirmé, avant de trouver éventuellement "sa place".

La formation est d'autant plus facile d'un point de vue organisation si on commence à deux pilotes, sans parler du challenge d'être aussi performant que lui : c'est motivant!

Combien de temps faut-il pour être à l'aise et capable de voler en escadrille ? La réponse dépend de l'aptitude de chacun. Plus les vols d'entraînement sont rapprochés, plus vite on apprend mais il est possible d'acquérir une compétence minimale en environ 4 heures de vol.

Comment se passent le lâcher et les premiers temps ?



Philippe : Et puis un jour arrive le fameux «lâcher»

C'est un moment dont on se souvient comme toute première fois, mais la différence avec un premier vol solo c'est que cette fois on n'est pas tout seul. La pression de bien faire est avant tout pour le GROUPE.

Les 1ers temps, le jeune patrouilleur est affecté à la position n°2 (ailier droit, l'avion qui est tout de suite à droite du leader..). Il s'agit de tenir sa place, ne rien inventer (les vols suivants non plus..), mettre en application tous les précieux conseils de notre leader et des coéquipiers glanés tout au long de la formation. Michel se charge au départ de la grande «théorie», les copains ensuite sont là pour donner leurs astuces personnelles.

Les patrouilles s'enchaînent, les automatismes se mettent en place et libèrent un peu plus de ressources à chaque vol, le pilotage devient plus souple, plus précis.

Plus tard, le fait de se déplacer dans la patrouille (changer de numéro et donc de place) permettra de mieux comprendre «l'œuvre» globale, tout comme les débriefings vidéos systématiques en fin de séance qui nous confrontent, du leader au petit nouveau, à la réalité de notre prestation du jour.

De l'avis général, le niveau des WIPS a beaucoup progressé ces dernières années, c'est aussi grâce à notre cameraman-homme à tout faire, merci Francis.

Quelle différence faites-vous entre un pilote de patrouille et un pilote des WIPS ?



Eric : - Le pilote des WIPS

Il s'agit d'un pilote entraîné au vol en formation serrée, mais surtout partageant l'esprit d'équipe, d'amitié, de confiance et de complicité. Cela est non négociable pour garantir la sécurité de tous mais bien sur prendre et donner du plaisir. Le pilote des WIPS a tout à apprendre des autres et de ses aînés. L'envie d'apprendre, d'accepter ses erreurs, de savoir voler avec humilité. La sécurité de l'un est l'affaire de tous, la sécurité de tous ne tient qu'à un seul.

- Un pilote de patrouille

On peut être un pilote de patrouille par un entraînement régulier. Après souvent plusieurs mois de préparation et d'entraînement à 2 avions, puis 3, 4 ... Il peut prétendre intégrer les WIPS. Cependant, il ne fera pas systématiquement l'unanimité parmi les WIPS, gage de sécurité pour l'ensemble de la formation.

J'ai commencé le vol en formation serrée fin 2006, poursuivi en 2007. Les WIPS m'ont accordé leur confiance et accepté en 2008. Depuis, j'ai participé à la quasi-totalité des entraînements et des meetings (Huez, bourg en Bresse, Courchevel, St Geoirs, St Jean en Royans, Montferrat...).

Quelles sont les qualités d'un futur patrouilleur ?



Pierre : Les qualités d'un futur équipier des WIPS sont de plusieurs ordres. Il convient avant tout d'être un manœuvrier à l'aise avec toutes les versions du DR-400 (du 120 au 180cv). L'ouverture d'esprit comme la capacité à remettre en question son fonctionnement sont primordiales (en vol patrouille, on regarde son équipier ou le leader et pas devant ou dans l'avion). Devenir équipier WIPS cela suppose également de savoir s'intégrer au groupe car tous les nouveaux pilotes sont cooptés par la patrouille dans son ensemble. Pour terminer quelques valeurs qui me semblent caractéristiques d'un pilote WIPS : discipline, honnêteté, humilité.

Comment puis-je essayer la patrouille ?



Albert : On pourrait dire que l'essayer c'est l'adopter mais il faudrait préciser que c'est autant l'adopter qu'être adopté.

Dans cet exercice de vol en patrouille la confiance en l'autre doit être sans faille. L'équipe a mis au point un processus pour rejoindre la patrouille.

Pour essayer la patrouille, la première étape est de faire un vol en patrouille en demandant à l'un d'entre nous. Dans la mesure du possible pour les entraînements nous prenons des passagers (membres du Club)

Si après ce premier test on est toujours mordru, il faut alors commencer des vols d'entraînement à deux avions avec notre leader. Ce travail de positionnement, de regroupement permettra de se familiariser avec ce qui est attendu d'un membre de l'équipe.

Une fois cette étape maîtrisée, comme l'a évoqué John, on passe à un entraînement à plus de 2 avions et on commence à voler avec chaque membre de l'équipe. Cela permet de créer un lien de confiance qui est primordial.

Rejoindre la patrouille requiert l'approbation de Michel comme leader mais aussi l'acceptation, cooptation du nouveau membre par tous les membres de la patrouille.

C'est une école de discipline, de respect des autres, d'humilité et de rigueur. Il faut accepter de se faire ou de se remettre en cause soi-même. Il faut savoir quand ne pas voler, car si on n'est pas au top cela pourrait mettre en danger les autres.

C'est un sport individuel qui ne peut se pratiquer qu'en équipe et on ne réussit que quand toute l'équipe a fait un beau vol.

Pourquoi filme-t-on tous les vols des WIPS ?



Francis : Tout d'abord, le principal intérêt est de permettre le débriefing des entraînements et des présentations. Les films permettent aux WIPS de s'améliorer de vols en vols en revoyant les bonnes choses (la plupart du temps) et les (un peu) moins bonnes de temps en temps...

Nous utilisons en général deux caméras, une au sol pour avoir le point de vue des spectateurs, et une mini-caméra fixée sur l'avion du leader (et filmant vers l'arrière) pour avoir une vue "depuis l'intérieur" de la patrouille. Les tous premiers films datent

de Septembre 2009 et nous conservons tous les films, soit plus de cinquante patrouilles à ce jour... Que de souvenirs !

Nous faisons parfois en plus d'autres prises de vues pour faire des montages des films qui sont diffusés sur l'écran TV de l'aéroclub. Mais la vraie raison, c'est que faire des films depuis le sol est la seule excuse valable qu'a pu trouver le caméraman pour ne pas avoir à monter dans les avions de la patrouille !

Merci à vous tous pour vos réponses.

Il nous reste également à remercier grandement Catherine Varnet et sa fille Cindy pour les photos et leur intégration au sein du site des WIPS, ainsi que la webconceptrice d'origine du site web : <http://patrouilleacd.chez-alice.fr/> Catherine Belmont.



La Section d'Aviation Populaire de l'ACD *(Pierre. Courier)*

La **SAP** a été mise en place dès 1938 sur l'ancien site de l'Aéroclub du Dauphiné à Eybens, (transféré au Versoud en 1968).

Une SAP c'est quoi ?



En 1936, sous le «Front populaire», le Ministre de l'Air Pierre Cot (1) créa et mit en place l'**Aviation populaire**, dans un double but :

- ouvrir les joies du ciel aux moins fortunés (par l'intermédiaire de bourses),
- et dans une vision plus large, favoriser le recrutement en nombre et en qualité pour l'Armée de l'Air dans un contexte de bruits de bottes grandissant en Europe (Munich en 1938 !). Au total, l'Aviation populaire fournira plus de 1500 personnels navigants à l'Armée de l'Air dont 120 servirent dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL).

Des SAP (Sections d'Aviation Populaire) furent donc mises en place dans de nombreux aéro-clubs, avec avions, instructeurs, et même uniformes (bleu clair !) et casquettes, le tout fourni par l'Etat.

L'Aéro-club du Dauphiné, installé depuis 1936 sur le terrain d'Eybens, reçut ainsi pour sa SAP quatre avions-école biplaces en tandem, à savoir :

- trois Caudron C- 175 « Luciole » biplans (F-AQQK , F-AQPD , F-ARMD)
- un Salmson D-6 « Cri-Cri » monoplan (F-AQZU) .

L'insigne tricolore des SAP était porté sur le flanc droit du poste arrière des avions (visible sur les photos du Luciole AQQK et du «Cri-Cri» AQZU)



Deux Caudron C-275 "Luciole" de la SAP de l'ACD sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens en 1938 : F-AQQK (n° 7705) à gauche, et F-AQPD (n° 7674) à droite.

(1) Pierre Cot, savoyard célèbre (mais né à Grenoble) fut le ministre créateur, en 1933, de l'Armée de l'Air et d'Air France, ce n'est pas rien ! Il était bien entouré, son chef de cabinet s'appelait Jean Moulin.



Le Salmson D-6 "Cri-Cri" F-AQZU (n° 243), avec à g. le chef-pilote de la SAP C.Rey (un ancien du porte-avions "Béarn "). A noter au fond, à g. l'aérogare et à dr. le hangar nord (avions de l'ACD). La SAP garaît les siens dans le hangar sud, auquel la Chambre de Commerce, gestionnaire de l'aérodrome, avait accolé un grand appentis pour les bureaux et salles de cours de la SAP. Après-guerre, cet appentis devint l'atelier de menuiserie de l'ACD.

Il y eu deux promotions, de 30 élèves chacune, (1938 et 1939), avant le début de la guerre. Nombreux furent les élèves dauphinois qui firent, par la suite, une belle carrière aéronautique à la Libération. Par exemple :

- à Air France, Maurice Bernard ou Joseph Augoyard , qui finirent sur Caravelle ou Boeing 707),
- ou dans l' Armée de l'Air, comme Kléber Choulet (sur P-38 dans l'escadrille de Saint-Exupéry),
- d'autres se retrouvèrent «moniteurs d'état» au SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive).

Les anciens d'Eybens, comme Marcel Collot se souviennent sûrement de Paul Feutrier, Michel Cellier, André Bouillol, tous trois instructeurs à l'ACD (2), ainsi que d'Yves Thouvard et André Perricon (personnalités marquantes du club), tous fiers de leurs origines aéronautiques, mais aussi Henri Giraud plus discret quant à ses origines.

Cet héritage valait bien la peine de rappeler l'existence de la SAP du Dauphiné.

(2) Heureuse période de la Libération où l'Etat payait les moniteurs et fournissait avions et planeurs.

Erratum

Deux inexactitudes se sont malencontreusement glissées dans l'article intitulé « [Passage en Suisse](#) » du précédent **N°3 des ACD-News**.

Le plan de vol

« ... faire par téléphone auprès du BRIA de Lyon : ~~04 72 22 56 76/77/78~~ »
 - Correction de Maurice Gabay : **Nouveau n° : 04 82 90 92 75**

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~~. »

- Précision de Philippe Lenoir : **Gruyère et Yverdon assurent aussi la douane d'entrée.**

Merci à nos fidèles lecteurs pour ces corrections

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 - michellarignon@aol.com