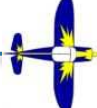



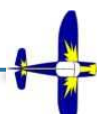
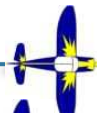




Concours de Voltige Amical



Au Versoud le Samedi 9 avril

<u>Editorial : Assemblée générale 2016</u>		3
<u>Les actualités du club</u>		4
<i>Disparition de Michel Crouzet</i>		4
<i>Réunion technique à Saint-Geoirs</i>		5
<i>Fonds de solidarité</i>		6
<i>La lettre du meeting</i>		7
<u>Histoire de l'aviation dans le Dauphiné</u>		8
<i>1911 : le premier meeting aérien à Grenoble</i>		8
<u>Voyages voyages...</u>		12
<i>Arizona Commemorative Air Force Museum</i>		13
<i>PIMA Air&Space Museum</i>		
<u>Sécurité</u>		15
<i>REX</i>		16
<i>Roulette anti-cheval de bois</i>		16
<i>A propos de l'assurance des avions</i>		17
<u>L'agenda voyages 2016</u>		18
<u>Nouveaux Brevetés</u>		19
<u>Les dates à retenir</u>		20

Bonjour à tous,

L'ACD est en pleine effervescence.

L'Assemblée Générale qui approche, la préparation du meeting de juillet, la mise au point de nos dossiers ATO, l'avancée des travaux des différentes commissions, flotte, sécurité, communication, la préparation des voyages...

Je tiens à féliciter tous les acteurs bénévoles et salariés qui se dépensent sans compter pour mener à bien les travaux en cours et à venir.

Je compte sur tous pour garder à notre club sa santé, sa stabilité et l'ambiance conviviale qu'on aime y retrouver.

Le CA élira le prochain bureau à l'issue de l'AG ou vous désignerez les candidats que vous avez jugé les plus aptes à gérer nos activités.

Pierre Balme-Blanchon
Président

DISPARITION DE MICHEL CROUZET

Quelques mots en la mémoire de notre ami Michel Crouzet.

La disparition brutale de Michel nous a tous anéantis.

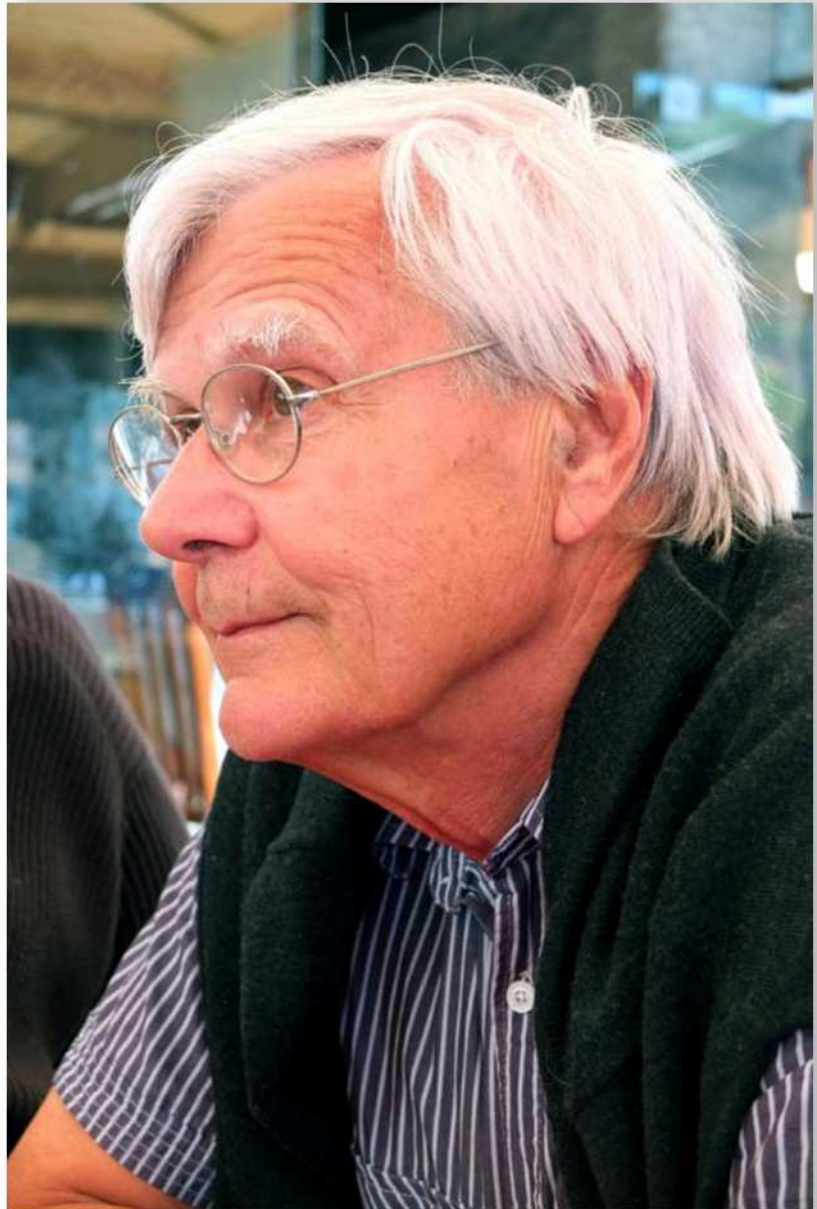
Tu étais un personnage à l'aéroclub, non pas par ton passé aéronautique mais par ta gentillesse, ta disponibilité, ta discrétion, ton calme, et surtout quel compagnon de voyage !

J'ai souvent apprécié ta présence à bord de l'avion (jamais en bateau, je le regrette) et je ne suis pas le seul, tous tes amis pilotes m'ont rappelé tes qualités : attentif, conciliant, toujours souriant,

Expert en informatique, ton smartphone avec son logiciel de navigation nous a permis d'avoir toujours les éléments de décision et de contrôle dans nos voyages aériens.

En tant que représentant de l'aéroclub du Dauphiné je peux affirmer que nous gardons un souvenir intact de ta sympathie, de l'accueil chaleureux que tu réservais à tes amis,
Tu vas nous manquer.

Adieu Michel, nous adressons très sincèrement aux tiens ici présents toutes nos condoléances.



Michel BLANC

Réunion technique à Saint-Geoirs

Les membres de la plateforme de Saint-Geoirs se sont retrouvés le vendredi 4 mars pour la première réunion technique de 2016.

Florence a présenté le bilan de l'activité de 2015, nombre d'heures de vol, les nouveaux brevetés, les nous qualifiés nuit et voltige, les élèves en cours de formation, la rétrospective des sorties club (notamment, Ales, Carcassone, Lezignan, restaurant à Aubenas, etc...).

Pour les voyages entrepris par les brevetés, elle a insisté sur l'importance des contacts avec les SIV, qui permettent d'éviter les intrusions en espace aérien contrôlés, première cause d'infraction.

Elle a présenté les modalités de l'assistance FFA, très utile en cas d'imprévus (rapatriement en cas de déroutement, etc.).

Bien entendu, quand on voyage avec son conjoint, la formation Pinch-Hitter prend toute son importance, elle ainsi rappelé le programme mis en place par l'ACD l'an dernier.

Concernant la documentation du club, Florence a fait un rappel concernant la C/L Pilote, qui récapitule tous les points importants du Manex ACD (voir aussi le guide du pilote VFR – FFA qui contient également des informations très utiles), ainsi que l'utilisation de la fiche Bilan Carburant.



Elle fait également une présentation de la procédure REX mis en place à l'ACD. Sont présentés ensuite les particularités de la nouvelle CTR LFLS, avec un plafond à 3500ft lorsque le service ATC est actif.

Dans ce contexte nouveau, il était également important de rappeler les planchers des TMA entourant LFLS. A noter aussi les nouveautés LFLS : NOTAM concernant la 27 et la publication des TAF, la bretelle TH2 fermée, la procédure de séparation des pistes.

Quelques consignes CLUB sont rappelées concernant la sécurité (roulage devant le club), surrégime après mise en route, etc.

Christian nous a ensuite fait une formation à la différence sur le RE mis à disposition sur la plateforme, le temps de la grande visite du SL.

Une discussion ouverte s'engage ensuite sur les projets 2016: sorties club sur propositions des pilotes, poursuite des vols du mois, initiation au rallye aérien, etc.

La réunion technique se termine par un moment de convivialité avec un apéritif offert par Pascal Maudry pour fêter ses 1000 HDV suivi d'un repas préparé par le mari de Karine, Jambon cuit au four et son gratin dauphinois, et d'un gâteau au chocolat confectionné par Boris. On s'est régalé !

Noël JAKSE

Pensez au fonds de solidarité



Pour certains membres, des passages financiers difficiles peuvent freiner voire arrêter un projet aéronautique : des jeunes et des moins jeunes dont le budget ne permet pas de boucler le financement d'une licence ou d'un stage d'instructeur, des élèves de lycée qui souhaitent suivre la formation au Brevet d'Initiation Aéronautique sans avoir l'argent de poche pour financer le vol...

Afin de faciliter ces passages, l'Aéroclub du Dauphiné a créé un fonds de solidarité pour la « *promotion et le développement général de l'aéroclub* ». Les sommes collectées sur ce fonds permettent entre autres des actions de soutien à des élèves ou à des instructeurs qui le nécessitent.

Pour tout don à ce fonds, le donateur reçoit un reçu fiscal qui lui permet de bénéficier d'une réduction d'impôt égale à 66% du don dans la limite de 20% du revenu imposable (cf. article 200 du code général des impôts)...

Alors pensez à faire un transfert de votre compte pilote au fonds de solidarité en le demandant au secrétariat...

Christian TRIOLAIRE

LA LETTRE DU MEETING



Nous voilà arrivés dans la phase active de notre aventure, et sans doute la plus exaltante.

Nous sommes maintenant à trois mois de l'été et donc de notre meeting. Bien des choses restent bien entendu à réaliser, mais grâce à l'engagement d'un bon nombre de bénévoles, la structure est en place et les dossiers sont finalisés ou en passe de l'être!

Comme vous le savez tous, organiser un meeting est avant tout un challenge humain, une belle aventure, mais aussi un cadeau qui est offert au plus grand nombre.

Je voudrais profiter de l'occasion qui m'est donnée de m'exprimer dans ce journal pour lancer un appel à bonnes volontés, en vue d'armer les différents postes à pourvoir dans l'organisation générale.

Cette aventure concerne l'ACD bien sûr, compte tenu de son importance sur le terrain, mais bien au-delà. En effet, n'hésitez pas à faire savoir dans votre entourage professionnel comme personnel, que nous acceptons toutes les bonnes volontés, j'ai bien écrit : **TOUTES LES BONNES VOLONTÉS!**

Ce meeting sera une réussite si nous le voulons tous. Nous avons tous les moyens à notre disposition pour cela. Cette tribune me permet de remercier très chaleureusement le CA du club pour la subvention qu'il nous a allouée.

Cette manifestation doit aussi être l'occasion de renforcer la cohésion au sein de notre beau club, mais bien sûr au-delà de ses limites, sur la plateforme toute entière. Les retombées seront au bénéfice de tous, l'image que nous donnerons au public lors de cette journée, sera notre meilleure ambassadrice.

Vous pouvez participer au succès de Grenoble Air Show par un financement participatif. Retrouvez le lien sur la page d'accueil du site internet du meeting :

<http://grenoble-air-show.fr/>

Vous pouvez également adhérer à l'association MAD. La cotisation est fixée à 5€.

Merci d'avance à vous tous pour votre engagement et votre contribution.

Éric BELLINGHERY
Grenoble Air Show 2016



1911 : LE PREMIER MEETING AERIEN A GRENOBLE

La prévision d'un meeting aérien sur la plateforme du Versoud à l'été 2016 a incité l'historien de service à fouiller dans ses archives pour évoquer les premières manifestations aériennes tenues à Grenoble... en 1911 et 1912 ! Attachez vos ceintures, retour en arrière...

Pour les plus jeunes, ou pour ceux qui ont oublié quelques dates, il est bon de rappeler les toutes premières années de la naissance et des progrès ultra-rapides de l'« aéronautique » au début du siècle dernier. Quelques dates phares (en prenant comme critère la distance parcourue) :

- 17 décembre 1903 : premier vol stabilisé d'un engin motorisé plus lourd que l'air par les frères Wright, en Caroline du Nord, sur le "Flyer I", sur 260 mètres,

- 13 janvier 1908 : Henry Farman boucle le premier kilomètre en circuit fermé à Issy les Moulineaux sur son biplan,

- 25 juillet 1909 : Louis Blériot traverse la Manche (40 km) sur son "Blériot XI" monoplane.

L'élan est donné, et les foules se passionnent pour ce rêve de l'air devenu réalité tangible. En France, la "Grande semaine d'aviation de Reims" en août 1909 rassemble plus d'un million de spectateurs. En fin d'année, chaque grande ville ou capitale européenne veut avoir sa fête aérienne : Ostende, Brescia, Spa, Cologne, Blackpool, Paris ... En France, en 1910, de nombreuses villes font de même : Douai, Reims, Angers, Lyon... Le mouvement se poursuit les années suivantes (1911-1912) : des centaines de "meetings aériens" sont organisés dans toute la France, dans les villes et les campagnes.

Rien qu'en **Isère**, nous avons retrouvé trace de fêtes aériennes à Grenoble, Voiron, La Tour du Pin, Bourgoin, Saint Marcellin, Saint Laurent du Pont, Pont Evêque (Vienne), Saint-Geoirs en Valdaine, Beaurepaire, Saint Jean de Bournay ...



Photo 1

LE PREMIER MEETING DE GRENOBLE (6-7-8 mai 1911)

Précisons tout de suite le contexte : les avions étaient présentés par des pilotes "professionnels", bien souvent faisant partie de l'encadrement des "écoles de pilotage" ouvertes par de nombreux constructeurs d'avions (qui vendaient des avions... et le moyen de s'en servir !). Suivant les finances locales, le plateau présentait un, deux ou trois avions ... et le public était émerveillé (si le vent permettait les vols !).

A Grenoble, la première fête aérienne s'est déroulée au "**Polygone d'Artillerie**" (voir carte 1900 et photo 2), terrain militaire¹ situé dans le confluent Isère-Drac (aujourd'hui devenu quartier "technologique", un temps avec les piles atomiques du CENG/CEA, maintenant connu par le Synchrotron et autres Minatec...). En effet, ces terrains de manœuvre militaires, vastes et plats, constituaient d'évidentes pistes d'envol pour les "aéroplanes" d'alors, qui ne demandaient que quelques dizaines de mètres pour décoller/atterrir.

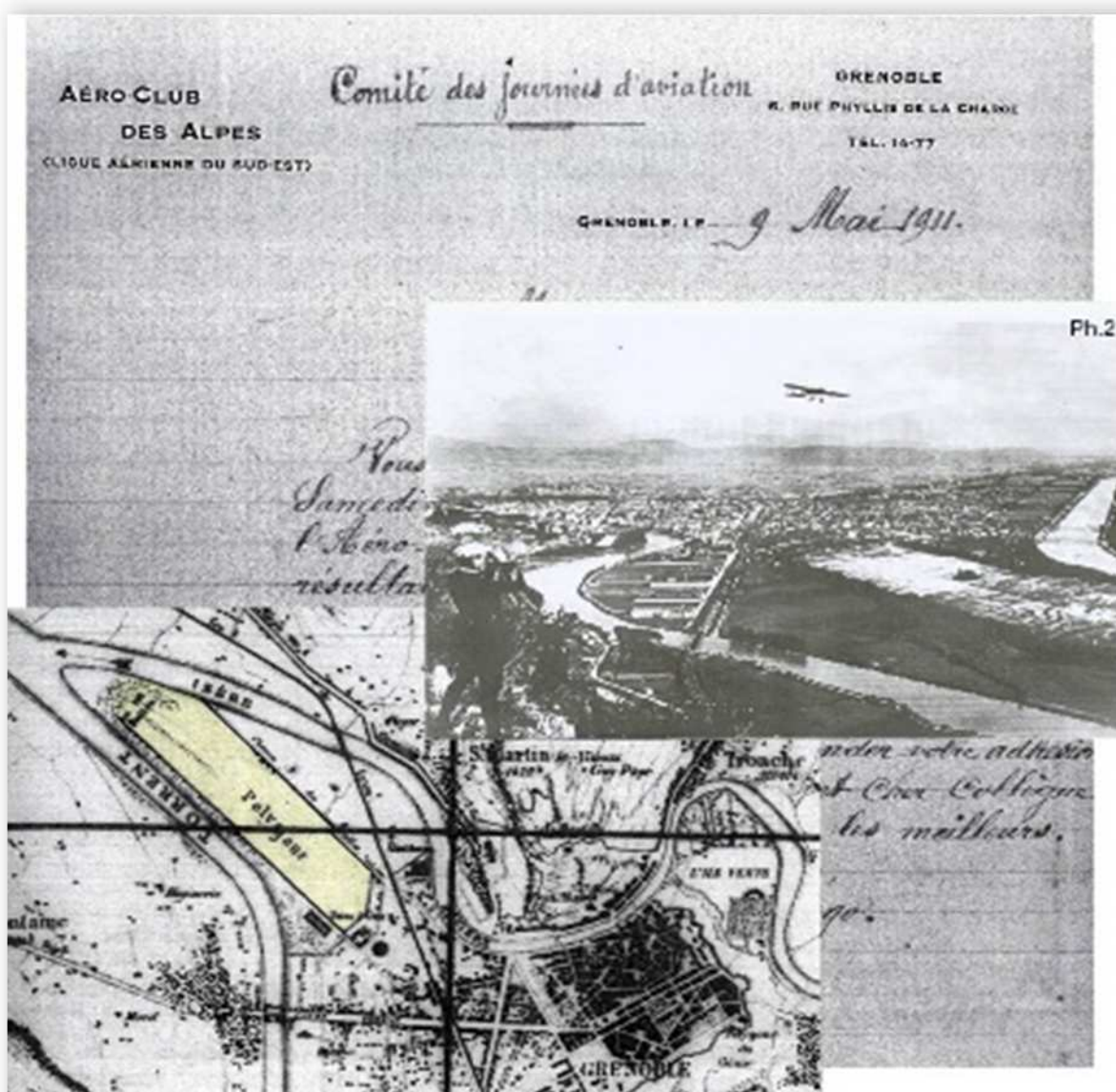


Photo 2

¹ A ne pas confondre avec le "Polygone du Génie" qui laissera la place, à l'occasion de l'Exposition Internationale de la Houille blanche et du Tourisme (1925) au Parc Paul Mistral actuel.



Photo 3

Les hangars provisoires (photo 1) abritant les avions n'avaient pas fière allure, bricolés de bois et toile ; par contre le gardiennage était bien assuré par de nombreux militaires en uniforme à pantalon "garance" (rouge) flamboyants (photos 1 et 6) !



Photo 6

Du Néron...

... à la Bastille !

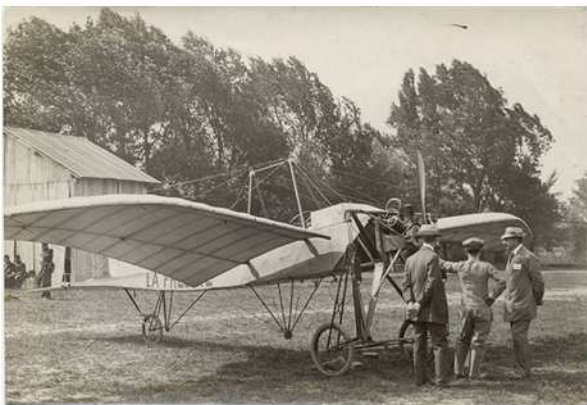


Photo 4

A l'initiative de l'AVIO-CLUB DAUPHINOIS et de l'AEROCUB des ALPES², réunis dans un "Comité des journées d'aviation", furent donc organisées le week-end du 6 au 8 mai 1911 les premières fêtes d'aviation de Grenoble, auxquelles participèrent activement deux pilotes :

- Louis Albert KIMMERLING (directeur de l'école SOMMER d'aviation de Lyon-Bron) sur biplan SOMMER (photos 1 et 6),

- Jean DESPARMETS (son élève, et futur chef-pilote chez le constructeur BLERIoT) sur monoplane SOMMER (photo 3).

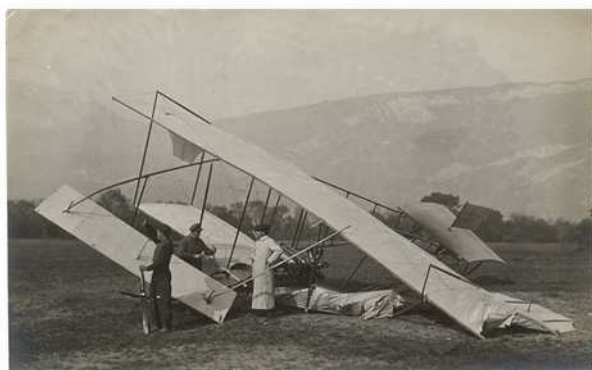


Photo 5

² Ces deux clubs étaient en ce début de siècle deux associations de "notables" et d'aristocrates fortunés (par exemple, le Président de l'Aéroclub des Alpes était le marquis de VIRIEU – dont l'épouse fut emmenée comme passagère par KIMMERLING !), dont le but était de favoriser "la conquête de l'air", initialement sous la forme de ballons, cerfs-volants et autres planeurs, puis bien sûr, à l'aube du 20^{ème} siècle, sous celle des aéroplanes à moteur.

Un troisième pilote, TOURNOUX (natif de St Jean en Royan), sur son étrange monoplan "La Frégate" n°3 aux ailes d'oiseau (photo. 4), ne put prendre l'air pour des problèmes de moteur.

Autre difficulté des vols à l'époque : le vent, qui se faisait un malin plaisir à retourner les "aéroplanes" à l'atterrissage.



Ainsi, le biplan SOMMER de KIMMERLING, malgré l'expérience du pilote³, n'échappa pas à l'accident⁴ : photo 5.

Si la durée de chaque vol n'est pas connue, par contre l'altitude atteinte n'est pas négligeable, puisque les deux avions SOMMER arrivent à survoler le Néron tout proche (1300 m) – ce qui montre s'il en était besoin la rapidité des progrès de l'aviation en

quelques années, depuis le premier vol des frères Wright⁵.

Une dernière remarque pour compléter le tableau de l'ambiance à l'époque de nos grands-pères – époque où il n'y avait ni téléphone ni télévision, ni internet, et où les journaux étaient réservés à une élite. Les **cartes postales** constituaient un des grands moyens de communication, avec l'illustration

photographique de tous les événements de la vie quotidienne, grands ou petits, nationaux ou locaux. Ces cartes postales se retrouvent aujourd'hui par milliers dans toutes les "brocantes" et font la joie des "cartophiles".

En ce qui concerne les "fêtes aériennes", deux sortes de cartes postales existent : les cartes "générales" montrant le pilote et son avion (les cartes "people" de l'époque, à faire signer par le pilote),

et les cartes *a posteriori* illustrant les phases réelles de la fête locale. Pour Grenoble, ces dernières ont eu comme "reporters" (et/ou éditeurs) les trois plus grands photographes de la place : MARTINOTTO, RAMBAUD, ODDOUX. Plusieurs dizaines de types différents de cartes ont ainsi été éditées, et dont certaines atteignent aujourd'hui des sommes importantes (j'ai relevé un prix de 600 euros⁶ pour une carte rare de Grenoble !). Toutes les illustrations de cet article correspondent à des cartes postales de 1911.

A suivre... dans le prochain numéro d'ACDNews : le second meeting de Grenoble, en 1912.

Pierre COURRIER

³ KIMMERLING était un pilote de renom, il réalisa par exemple le premier vol à moteur en Afrique du Sud en décembre 1909.

⁴ Mais à l'époque, les réparations, vu le mode de construction "léger", étaient rapidement menées, souvent dans la nuit, et les avions revolaient le lendemain ! Mais ne pas croire cependant que tous les accidents d'alors étaient bénins. Un grand nombre de pilotes furent victimes d'accidents mortels, souvent en meeting : KIMMERLING se tua le 9 juin 1912 au meeting de Chalons sur Saône (à l'âge de 30 ans), DESPARMETS, de même, le 27 octobre 1911 au Concours militaire de Reims (à 27 ans).

⁵ Sur la photo 3 (en haut et à droite), le point noir au-dessus du cumulus correspond, sur l'original, au biplan de KIMMERLING.

⁶ Heureusement, votre serviteur et historien de service n'étant pas (trop) cartophile, se contente de repro/internet ! Et à ce propos, n'hésitez pas, si vous avez quelque document intéressant concernant l'aviation en Isère, photo ou autre, à me le "prêter" (pierre.courrier0555@orange.fr)

Arizona Commemorative Air Force Museum

A une vingtaine de kilomètres au sud-est de Phoenix, Arizona, on trouve le musée AZCAF « **Arizona Commemorative Air Force Museum** », situé sur l'aéroport régional de Mesa.

Entré dans l'US Air Force le 13 mars 1945, il a participé à la fin de la guerre et a volé dans tous les coins du pacifique jusqu'en 1950. Ramené aux USA, il connut alors plusieurs vies notamment comme avion de secours en mer et bombardier d'eau. Il fut



La « Commemorative Air Force » est une association américaine créée en 1957, dont le but est d'entretenir le patrimoine aéronautique militaire. Elle a construit plusieurs musées (en Arizona, Texas, Floride, Géorgie..).

finalement offert au musée le 14 janvier 1978.

La silhouette imposante et historique de *Sentimental Journey* s'immobilise sur le tarmac brûlant.



Les 11 mitrailleuses et le cockpit de la forteresse volante sont en libres accès

Une des pièces maîtresses de la collection de Mesa, comprenant une cinquantaine d'avions dont la moitié en état de vol, est un bombardier Boeing B17G « Flying Fortress » baptisé *Sentimental Journey*.

Quatre mille huit cent chevaux et trente-six cylindres par groupes de neuf, laissent échapper des filets d'huile encore chaude. La carlingue polie comme un miroir semble refléter le souvenir de tous ces aviateurs et soldats disparus au combat.

Miss Betty Grable, actrice et pin-up américaine préférée des GI, a été choisie pour le *Nose Art*. Au plus haut de sa gloire, ses jambes étaient assurées pour 1 million de dollars !



Ici, la confiance règne. L'accès aux avions est libre. On peut donc se glisser à la place de l'artilleur dans la tourelle inférieure, du bombardier dans le nez l'appareil, ou encore prendre la place du Commandant de bord dans le poste de pilotage.

Le musée est animé par une bande de passionnés de tous âges, intarissables sur les mille et une merveilles exposées. Sûr que ceux-là vous feront reculer de soixante-quinze ans sans même que vous vous en aperceviez.

A l'abri d'un hangar frais, on trouve le superbe P51D « STANG », connu pour avoir été impliqué dans la collision entre deux Mustang au Airventure 2007 Air Show d'Oshkosh. Puis reconstruit.



STANG !

On trouve encore des Stearman, deux B25 dont un en cours de restauration, des C45, C47, SNJ6/T6, F4, MiG15, MiG21...

Fait assez rare, le musée propose des vols comme passager en B17, B25, C45, C47, et aux commandes dans les Stearman, T6 et L16 Grasshopper, depuis 95\$ pour le L16, jusqu'à 850\$ pour goûter aux sensations d'un officier bombardier de B17, la peur en moins.



La cabine du C47 - version militaire du DC-3

PIMA Air&Space Museum

Cent cinquante miles plus au sud, à Tucson, toujours en Arizona, on peut visiter au milieu du désert le plus grand musée privé non gouvernemental au monde. Plus de trois cents avions sont présentés au **PIMA Air&Space Museum**.

Ouvert au public le 8 mai 1976, le musée comprend quatre gigantesques hangars (climatisés !) pour les avions, un pour l'espace, et quelques dizaines d'hectares de sable rouge brûlant pour le reste des machines, des plus mythiques aux plus curieuses.

La collection couvre cent ans d'aviation allant du Flyer des frères Wright (réplique) au N787EX et ses deux TRENT 1000, le second des six *Dreamliners* ayant assuré la certification du dernier né de chez Boeing – ici offert par le constructeur de Seattle.



Abrité dans le hangar principal entre un F107A « Ultra Sabre » et un XJL-1 « Columbia », le SR-71A exhibe de tout son long des courbes reconnaissables entre toutes.

(une trentaine de modèles de F-XX, en plus des avions russes et européens). Mais aussi d'aviation générale, commerciale, de cargos, d'hydravions, d'hélicoptères, d'avions ravitailleurs, d'avions expérimentaux...



Le « Blackbird » ou « Habu », avion espion américain, dépassait Mach 3 et 85000 ft... Même le carburant qui alimentait les Pratt&Whitney avait été mis au point spécialement !

La visite extérieure se déroule sous les passages incessants des chasseurs de la Davis-Monthan Air Force Base toute proche. Aujourd'hui ce sont des pilotes de A-10 Thunderbolt II qui s'entraînent.

Parmi les plus mythiques, le B-52 ayant participé au programme X-15 est préservé. Le bombardier était modifié pour porter sous son aile droite l'avion-fusée expérimental et le larguer à haute altitude.

Enfin, toutes les 75 minutes, une navette propose pour 7\$ une visite du 309th AMARG (Aerospace Maintenance and Regeneration Group) connu entre autre pour abriter le plus vaste cimetière d'avions militaires (plus de 4000 appareils).

Dans les années soixante, le X-15 atteint Mach 6.7 et 317000 ft avec aux commandes Pete Knight et Joe Walker, respectivement...

Autre rareté, un F7F-3 Tigercat, premier chasseur-bombardier bimoteur embarqué de 4200 HP, construit en 1944.



Un rare F7F-3 Tigercat



N787EX – Dreamliner expérimental

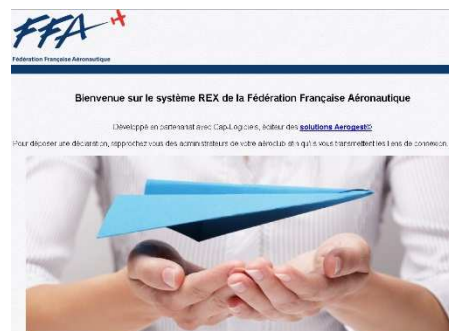
En résumé une collection époustouflante. La journée est nécessaire mais pas suffisante pour apprécier l'ampleur du travail de conservation réalisé ici.

Toutes les demi-heures, des navettes décrivent un circuit commenté à travers les kilomètres d'allées serpentant entre avions d'attaque, d'entraînement, de combat du feu, de reconnaissance, de patrouille, de combat

Samuel GEORGES

<https://www.azcaf.org/museum/>
<http://www.pimaair.org/>

REX



Interview de notre chef pilote sur la mise en place du REX FFA à l'ACD

Depuis maintenant 15 jours, tu as mis en place le REX FFA à l'aéroclub, comment cela fonctionne-t-il ?

Le REX FFA est une plateforme mise à disposition des aéroclubs par la FFA. Elle a pour objet de recueillir des témoignages rapportés volontairement par nos pilotes en décrivant des situations et des événements liés à l'utilisation d'un aéronef.

Quel est l'objectif, pourquoi un pilote devrait-il témoigner ?

En déclarant un REX, le pilote fait partager son expérience, et donc contribue à améliorer la sécurité des vols.

Peut-on avoir des sanctions lors d'une déclaration ?

Aucune sanction ne peut être faite sur la base du témoignage. Cela est vrai pour l'aéroclub, la FFA, ou la DGAC.

Le pilote peut d'ailleurs choisir de garder ou non l'anonymat lors de la déclaration. Dans la majorité des cas, il déclare son nom.

Peut-on utiliser le REX dans tous les cas ?

Non, sont exclus les faits directs en relation avec un accident, ou un incident qui font l'objet d'un traitement réglementaire particulier.

Concrètement, comment déposer un REX ?

Il suffit d'aller là : <http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/2203811015> Et déclarer le témoignage. Ensuite, le chef pilote ou le responsable sécurité commente les faits. Il lui suffit enfin de décider de la publication.

Comment les pilotes peuvent-ils profiter de ces REX ?

Il suffit de s'inscrire sur la plateforme, et à chaque publication de REX, le pilote sera prévenu par email automatiquement.

Sur la plateforme, vous pouvez aussi trouver des témoignages de toute la France.

C'est très instructif, et j'encourage tous les pilotes à aller lire ces témoignages.

Merci Luca, on n'hésitera pas à venir te voir en cas de question.

Propos recueillis par **Pierre BIGOT**

Bâche savais pas !

Les beaux jours approchent, les voyages se préparent, on entend parler de l'Autriche, de la Scandinavie, de Malte et autres destinations.

Dans nos préparatifs de voyages, il est indispensable de prévoir des protections lors d'escalades de plus de la ½ journée pour éviter les ennuis.

La bâche est la seule protection efficace pour empêcher la température de monter à l'intérieur de la cabine à des niveaux tels qu'EFIS, FADEC, ECU, électronique en général, n'en soient affectés.

En effet tous ces éléments électroniques sensibles derrière la cloison pare-feu sont en contact avec l'atmosphère de la cabine.



Illustration : Un superbe Morane Saulnier MS110 correctement bâché

Tous nos avions équipés d'EFIS (SR20, WT9, Sportstar,...), et d'unités électroniques de contrôle moteur (DA40, Ecoflyer) ont déjà été victimes d'anomalies de fonctionnement pour ces raisons.

Alors n'oubliez pas la bâche qui est plus efficace que les couvertures de survie posées à l'intérieur de la cabine, mais à utiliser en l'absence de bâche.

Vous ne pourrez pas dire que vous ne saviez pas ! Bons vols !

Michel BLANC

*NB : sont équipés avec des bâches : 2 DR 400
1 DA 40, 1 SR 20, 1 WT9, 2 Sporstars*

Roulette anti cheval de bois

Depuis le mois de février une nouvelle roulette de queue anti-cheval de bois est installée sur le Jodel D113A F-PJDP.

La roulette est constituée d'un système à double articulation avec levier de verrouillage dans le cockpit :

En position déverrouillée : la roulette est libre pour le parking, la direction se fait en utilisant les freins aux pieds.

En position verrouillée : la roulette est verrouillée et commandée par la dérive pour le décollage et l'atterrissage.



Si vous n'avez pas volé depuis l'installation de cette roulette, un vol avec instructeur est demandé.

Son fonctionnement est expliqué en détails sur le site Internet du constructeur :

<http://www.beringer.fr/images/NewsMot1/brevet%20roulette%20queue%20.pdf>

A PROPOS DE L'ASSURANCE DE NOS AVIONS

*U*n message de notre trésorier du Versoud

En fin d'année dernière, nous avons lancé un appel d'offres pour renouveler l'assurance de notre flotte. Notre courtier britannique d'alors, HAYWARD AVIATION, avait dû nous rembourser 243.000 € ces cinq dernières années, suite à plusieurs accidents.

Quelle ne fut pas notre surprise d'apprendre que quatre grands assureurs, dont AXA et ALLIANZ, refusaient de nous assurer. En effet, nous figurons sur une « liste noire » pour cause de sinistralité excessive. Le vol de montagne est particulièrement accidentogène.

En dehors de l'assurance Responsabilité Civile (RC), obligatoire, l'ACD ne souscrit d'assurance « corps » que pour un tiers de ses appareils, soit les avions de montagne - skis et roues – et tous les avions achetés à crédit, banques obligent. Pour les deux tiers restants de notre flotte nous ne sommes pas couverts en cas de casse.

Finalement, nous avons signé avec le courtier FILHET-ALLARD à Lyon. Les nouvelles conditions tarifaires sont correctes, mais les franchises viennent de passer à 6.000 € (!) en cas d'atterrissage et de décollage sur altiport, altisurface ou glacier. Au cas où le conseil de discipline considère le pilote responsable de l'accident, le règlement intérieur prévoit une participation financière du pilote allant jusqu'à 3.600 €.

Si nous voulons continuer à acheter de nouveaux appareils à crédit, nous n'avons donc pas d'autre choix que de diminuer sensiblement nos accidents.

Christian AHRENS

LE PÔLE VOYAGES VOUS PROPOSE

• Des balades-aéros (1 journée)

**prévu au départ de Saint-Geoirs*

- **Calvi (LFKC)*** Sam. 4 juin 2016
- **Semur en Auxois (LFGK)*** Sam. 30 juillet 2016
- **Castelnaudary (LFMW)**
Cassoulet Airport (Fête du cassoulet) : gastronomie et ambiance unique ! Sam. 27 août 2016
- **Sarlat Domme (LFDS)*** Sam. 21 mai 2016
- **Aosta (LIMW)**
Centre historique et gastronomie valdôtaine } (Date à définir)
- **Torino Aeritalia (LIMA)**
Histoire et gastronomie piémontaise }

• Des voyages (2 ou 3 jours)

- **L'île d'Yeu (LFEY)**
Forteresse, plage, vélo et patagos (2 jours) *Sam. 30 avril et dim. 01 mai 2016*
- **Pratello (Toscana) (ZZZZ)**
Florence, San Gimignano, etc. Visite d'une cave de Brunello di Montalcino (3 jours) *Sam. 14, dim. 15, et lun. 16 mai 2016*
- **Venezia et Dolomites (LIPV)**
San Marco, Dorsoduro, Lido, baccari et spécialités vénitiennes... (3 jours) *Ven. 3, sam. 4 et dim. 5 juin 2016*
- **Calvi (LFKC)**
La mer, la plage et le soleil... (2 jours) *Sam. 18 et dim. 19 juin 2016*
- **Chamois (ZZZZ) / Val d'Aoste**
Ballade en montagne et BBQ le soir sur altisurface (2 jours) *Sam. 25 et dim. 26 juin 2016*
- **Duxford (EGSU)**
IWM Imperial War Museum et Duxford Airshow (3 jours) *Ven. 9, sam. 10 et dim. 11 septembre 2016*
- **Mulhouse (LFSB)*** *Sam. 27 et Dim. 28 août 2016*
- **Quiberon (LFEQ)*** *Sam. 2 et Dim. 3 juillet 2016*

• Un grand voyage (9 jours)

- **International Air Rally of Malta (LMML) (20H de vol)**
Italie, Corfou, Croatie,... et bien sûr Malte *Du 24 juin au 2 juillet 2016*

*Si vous avez d'autres propositions n'hésitez pas à demander;
pour tout renseignement s'adresser à votre instructeur, au chef pilote, au secrétariat.*

Ils ont obtenu leur brevet en 2015

- Damien ARNAUD (PPL) 19 février
- Adrien CHEVALEYRE (BB&PPL) 23 janvier / 30 avril
- Nicolas MORAND (PPL) 11 juin
- Hédi BEN FAHRAT (PPL) 3 juillet
- Jander BOTELHO DO NASCIMENTO (PPL) 28 juillet
- Charles PEUROIS (PPL) 3 août
- Claude PETIOT (PPL) 29 août
- Antoine ANDRE (PPL) 29 septembre
- Martial GUILLOTIN (PPL) 4 novembre
- David LEO (PPL) 6 novembre
- Erwann COURAT (LFLS) (PPL) 26 août
- Thibaut FOULTIER (LFLS) (PPL) 10 septembre
- Marta RYBCZYNSKA (BB) 23 avril
- Olivier TRUC-VALLET (BB) 13 mai
- Nicolas BELHACHE (ULM) 17 août
- Christian BRUNET (BB) 18 août
- Thierry GHISOLFI (BB) 29 août
- Marc JOYEUX (ULM) 23 novembre
- Éric-Henri GILLIO (ULM) 3 décembre
- François-Xavier FONFREDE (PPL) 7 décembre

Ils ont obtenu leur brevet en 2016

- Frédéric SINFORT (PPL) 15 janvier
- Marie SIRACH (PPL) 10 février
- Thomas IZARN (BB) 15 janvier

UN GRAND BRAVO A TOUTES ET A TOUS !

RAID LATECOERE AFRICAIN du 25 SEPTEMBRE au 10 OCTOBRE 2016



JOURNEES PORTES OUVERTES DES SPORTS AERIENS AU VERSOUD LE 22 MAI 2016



MEETING AERIEN AU VERSOUD LE 10 JUILLET 2016



**CHALLENGE GRASS COCKPIT
10 et 11 JUIN 2016**

Les bulletins de sécurité, vous connaissez ?

A lire et à relire sur le site du club, espace membres, à l'adresse suivante :

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

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

Rédacteur en chef : S. Georges

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

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