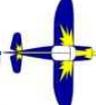
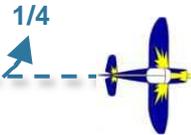
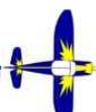
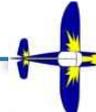
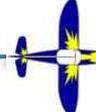


L'ACD vainqueur du Rallye Aérien Etudiant 2016 !



Editorial		3
Les actualités du club		4
<i>Compétition amicale de voltige au Versoud.....</i>		4
<i>Osez la musique.....</i>		5
<i>L'ACD vainqueur du Rallye Aérien Etudiant 2016.....</i>		6
Histoire de l'aviation en Dauphiné		9
<i>1912 : le second meeting aérien à Grenoble.....</i>		9
Voyages voyages...		13
<i>If you got time Toulouse.....</i>		13
Sécurité		16
<i>Du vent fort et/ou de travers.....</i>		16
L'agenda voyages 2016		18
Les dates à retenir		20



Nous sommes arrivés dans la dernière ligne droite de préparation du meeting **Grenoble Air Show 2016**.

En fait, cette dernière ligne droite n'est pas encore tout à fait un sprint, mais plutôt une épreuve de demi-fond. En effet, il reste beaucoup de choses à faire, et il y a du travail pour tous. La logistique est bien entendu le domaine le plus consommateur d'énergie et surtout de ressources.

Ces ressources sont d'ordre matériel bien sûr, mais sans volontaires pour nous épauler, il n'y a pas de meeting !

C'est pour cela que nous avons lancé une grande campagne de recrutement au sein du club, mais aussi au niveau de la plateforme qui accueille le meeting, et bien sûr à Saint-Geoirs (LFLS) où stationnera la Patrouille de France !

NOUS AVONS BESOIN DE VOUS pour réaliser notre fête aérienne.

Ce show aérien est pour vous, pour nous, la plateforme, le club, la région grenobloise.

Venez-vous inscrire au club sur la liste mise à votre disposition. Des tee-shirts et casquettes de couleurs bien définies par activité vous seront fournis par l'organisation du meeting. Ces attributs permettront de vous distinguer parmi la foule des spectateurs attendus en nombre et d'identifier facilement votre fonction.

Concrètement, le travail de préparation sur le terrain et aux alentours (parkings, panneauutage, etc) commencera à J-7.

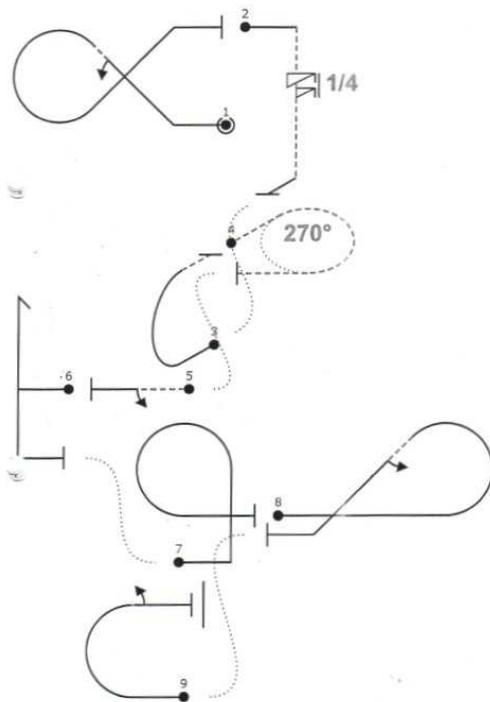
Merci d'avance à toutes et tous pour votre engagement.

Eric BELLINGHERY
Grenoble Air Show 2016

EDITORIAL

COMPETITION AMICALE DE VOLTIGE AERIEENNE LE SAMEDI 9 AVRIL AU VERSOU

Malgré la météo maussade et un plafond bas, cinq concurrents, du Versoud et de Saint-Geoirs, ont répondu présents. Notre CAP10BK, F-GDTA, est prêt, étincelant sous la grisaille. Les compétiteurs doivent exécuter le programme connu de la coupe espoir de voltige 2016, correspondant au niveau voltige élémentaire.



Le programme de la compétition

Tonneaux, renversements, rétablissements, vrilles et virages dos sont enchaînés sous le regard impartial et acéré des juges installés près de la tour. Un peu frigorifiés sous le vent du nord-est...

Après comptage des points, le grand vainqueur est Marc de Bouvier de Cachard. Un grand bravo !

Une coupe et cinq médailles distribuées, dont une à... Lucien ! pour le délicieux BBQ organisé le soir !



Bravo et merci à Luca notre chef pilote pour son implication dans l'organisation de cette compétition, et à tous les juges, stater et scribes qui ont permis cette fête.



Les juges



*Et le vainqueur est...
Marc de Bouvier de Cachard*



Belle affluence au Barbecue le soir même

N'hésitez pas à solliciter les instructeurs et/ou les pilotes de voltige pour découvrir ou redécouvrir cette activité fantastique, aux commandes ou en simple passager (relire par exemple ACDNews n°10).

OSEZ LA MUSIQUE

Ce dimanche 12 juin 2016, Benoit Bertet proposait toute la journée, dans le parc de la salle du Laussy à Gières, une animation musicale de tout premier ordre pour petits et grands : beaucoup de formations orchestrales en salle et en plein air.

Il a fait beau malgré une petite averse l'après-midi et nombre de membres de l'ACD étaient présents.

Ce fut un mémorable moment de paix et de musique sublime, merci pour ce rendez-vous et à l'année prochaine,
Bravo Benoit

Michel BLANC

L'ACD vainqueur du Rallye Aérien Etudiant 2016

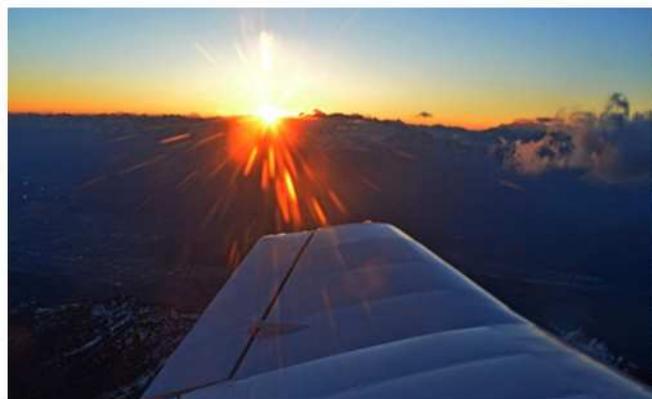
Quel jeune pilote fraîchement breveté n'a jamais rêvé de traverser la France en avion ? De partir à l'aventure, et de rencontrer d'autres jeunes pilotes venant d'autres horizons mais partageant la même passion ? Et bien c'est justement ce que propose le Rallye Aérien Étudiant ! Organisé par une association d'étudiants de l'EDHEC, il propose à des équipages formés de quatre étudiants de réaliser un quasi tour de France, tout en s'initiant aux techniques du rallye aérien. L'édition 2016 devait rallier Toulouse à Lille, en passant par Bordeaux, Amboise, et Morlaix.

Fin février, Théo et moi-même (Adrien) apprenons en retard que les inscriptions de l'édition 2016 sont ouvertes. En quelques jours nous vérifions tous les aspects logistiques et techniques, et montons un dossier. Nous présentons dans la foulée le dossier à notre instructeur Jean-Yves, au chef pilote Luca Fini, et au président Pierre Balme-Blanchon. C'est avec plaisir et soulagement que nous constatons leur enthousiasme face au projet. Nous avons donc l'accord de l'aéroclub pour réserver un Robin DR400-180 pendant une semaine en avril. C'est le F-GPAP que nous choisirons pour ses performances en vol.



Il reste encore deux places à pourvoir dans l'avion. Elles seront occupées par Aymeric et Océane. Océane est une de mes connaissances, avec qui j'avais passé le BIA en 2013. Quant à Aymeric, c'est un jeune pilote basé à Eyguières dans le sud de la France. Nous voilà avec un équipage, un avion, et un financement presque bouclé, prêts à partir à l'aventure.

Le départ pour Toulouse est prévu le 12 avril, tôt, vraiment très tôt. Nous nous retrouvons au Versoud à 5h45 pour un décollage à 6h45. Une couche nuageuse s'étendant à partir de Montélimar et sur tout le Sud-Est de la France nous interdit un vol direct vers Toulouse au-dessus du Massif Central. Après avoir assisté au lever de soleil derrière les Alpes, nous descendons donc la vallée du Rhône puis le long de la côte Méditerranéenne : Orange, Avignon, Montpellier, puis Béziers défilent sous nos yeux. Nous faisons ensuite route vers l'aérodrome de Toulouse Lasbordes après une pause petit-déjeuner à Carcassonne.



Le 13 avril, aucun vol n'est initialement prévu ce jour. Cependant en fin d'après-midi, décision est prise d'effectuer un vol aller/retour à Castres en vue d'y faire le plein d'essence (impossible pour nous à Toulouse, n'ayant qu'une carte BP) et de tourner des images avec un étudiant en journalisme à notre bord.

Le 14 avril, première journée du rallye : Toulouse-Bordeaux. Nous rencontrons pour la première fois les deux autres équipages du rallye, venant de Lognes et Lille. La matinée est dédiée à une visite du musée Aéroscopia à Toulouse Blagnac.



Après y avoir admiré de nombreuses machines mythiques, nous nous rendons à l'aérodrome de Lasbordes d'où nous nous envolons pour Bordeaux Mérignac. Nous longerons de loin les Pyrénées jusqu'à Tarbes avant de prendre cap au nord en direction de notre destination. Le grand ciel bleu qui nous suivait depuis Toulouse se laissera perturber par une couverture d'altostratus dès que nous quitterons les Pyrénées.

Le 15 avril, le voile nuageux est toujours présent en altitude. Nous décollons en milieu de matinée à destination d'Amboise. Après avoir pu admirer de près un avion ravitailleur KC-135 en approche de Bordeaux Mérignac, nous remontons l'estuaire de la Gironde puis la côte Atlantique en direction de la Rochelle.

Des cumulus apparaissent progressivement devant nous. Nous profitons des magnifiques paysages qu'offrent les survols du Fort Boyard et des îles (Oléron, Aix et Ré) avant de retourner vers les terres en direction d'Amboise, toujours sous une forte activité de cumulus qui nous ont maintenant forcés à descendre.

Le 16 avril, la météo est dégradée sur Amboise, et le dossier météo ne nous donne que peu d'espoir d'atteindre Morlaix à la pointe de la Bretagne. Nous décollons cependant en fin de matinée à destination d'Angers, après le

survol de quelques châteaux. Après une escale pour le ravitaillement des avions et des équipages, nous repartons en direction de la Bretagne. C'est avec plaisir que nous constatons que les observations et prévisions météo étaient totalement erronées, et nous trouvons le soleil en lieu et place des supposés nuages bas annoncés. Après un survol du Golfe du Morbihan et un transit côtier à Lorient, nous voilà posés à Morlaix au Nord de la Bretagne.



Le 17 avril, est une journée un peu spéciale : c'est le jour de réalisation du projet Graine de Pilote. Quelques enfants ont été conviés à venir découvrir le milieu aéronautique et échanger avec nous, avant de leur faire profiter de quelques minutes de vol. Dans l'après-midi, nous avons également la visite de participants de la fameuse Course Croisière de l'EDHEC avec lesquels j'effectuerai également un vol.

En fin de journée, nous sommes à nouveau dans les airs à destination de Lannion, cette fois-ci pour y faire le plein, avec Théo et deux membres de l'association du RAE que nous avons invité à se joindre à nous.



Le 18 avril, dernier jour du rallye, il nous faut rallier Lille. Le vol étant long, une escale ravitaillement est prévue à Caen. Le survol de la côte Nord-Bretonne nous promène en direction du Mont-St-Michel avant de rejoindre Caen. Pendant une bonne partie du vol, nous slalomerons joyeusement entre quelques cumulus, avec des conditions de visibilité exceptionnelles. Après Caen, nous suivons la côte au large du Havre puis des falaises d'Étretat, avant de monter au FL95 au-dessus de la mer, afin d'admirer au loin les côtes anglaises.



Encore une fois en regagnant les terres, il nous faudra nous glisser sous une couche nuageuse pendant la demi-heure de vol restante pour regagner Lille Marcq. Une fois tout le monde posé, vient l'heure tant attendue des résultats. C'est avec une grande surprise que nous apprenons notre victoire à cette deuxième édition du Rallye Aérien Etudiant.

Le 19 avril, voilà déjà une semaine que nous arpentons la France, il est temps pour chacun de rentrer chez soi.

Deux escales prévues pour nous aujourd'hui : Valenciennes au sud de Lille pour un plein d'essence, et Montbéliard. Le vol jusqu'à Valenciennes consiste en un simple contournement de la ville de Lille par l'Ouest. Le vol jusqu'à Montbéliard est simple : un cheminement de VOR en VOR au-dessus d'une couche nuageuse qui se déchire doucement pour finalement disparaître totalement. De Montbéliard, nous repartons sous plan de vol à destination du Versoud. Dans l'idée de se diriger vers le Mont-Blanc, nous transitons par la Suisse au-dessus du lac Léman.

Puis nous revoilà dans ces montagnes que nous connaissons bien. L'aventure touche à sa fin, il ne nous reste plus qu'à nous laisser guider par les vallées qui nous ramèneront tout droit à la maison.

C'est ainsi que se termine notre voyage, 20h51 de vol pendant lesquelles nous auront parcourus près de 5000 km, et visité 12 terrains aux quatre coins de la France. C'était pour nous une opportunité unique. Nous avons redécouvert les plaisirs de la navigation en environnement inconnu, et nous avons pu rencontrer et échanger avec d'autres passionnés de par la France. Participer au Rallye Aérien Étudiant a été une expérience humaine exceptionnelle, l'occasion d'enrichir considérablement nos connaissances aéronautiques, mais également de réaliser le rêve de tout jeune pilote : traverser la France en avion !

C'est pourquoi nous souhaitons remercier Luca Fini et Pierre Balme-Blanchon pour leur soutien et l'aide dans l'organisation de notre voyage, ainsi que l'équipe de maintenance pour l'aspect technique.

Enfin une mention spéciale à notre génial instructeur Jean-Yves Abadie, sans qui nous ne serions pas arrivés là.



C'est à lui que nous devons notre réussite, de par la qualité de sa formation et de ses conseils. Merci mon Major, vous pouvez être fier de cette victoire qui est également la vôtre !

Adrien CHEVALEYRE
Théo PETON-LANGOIS

1912

LE SECOND MEETING AERIEN A GRENOBLE

A moins d'un mois de notre grand meeting du 10 juillet, notre historien Pierre COURRIER retrace dans ce numéro d'ACDNews le second meeting organisé à Grenoble en 1912...

Dans le précédent numéro d'ACDNews, nous avons replacé le premier meeting aérien de Grenoble de mai 1911 dans le contexte de la découverte de l'aviation naissante. En 1912, l'enthousiasme de la population n'a pas fléchi, et les mêmes organisateurs – l'AVIO-CLUB DAUPHINOIS et l'AERO-CLUB DES ALPES – mettent sur pied une seconde édition, tenue dans le long week-end (de Pentecôte ?) du 16 au 19 mai, mais cette fois-ci avec deux fois plus d'« aéroplanes » en vol, et toujours au même endroit : le Polygone d'Artillerie, vaste étendue plane située dans la presqu'île au confluent de l'Isère et du Drac.

Ces "fêtes d'aviation de Grenoble" de mai 1912, selon la terminologie de l'époque, eurent un très grand succès de fréquentation.

Pour les spectateurs, émerveillement de voir à nouveau, après le meeting de 1911, des "machines volantes" dans le ciel grenoblois – 9 ans à peine après les premiers vols des frères WRIGHT. Et pas d'anachronisme : nulle évolution acrobatique, uniquement des passages bas plus ou moins "plongeurs" (photo 1) au-dessus de la foule (il n'y avait pas encore de réglementation contraignante !). Notre compatriote dauphinois PEGOUD n'inventera l'« acrobatie aérienne » et le premier "looping" que l'année suivante, en août 1913 ! Ambiance encore, il y avait, comme de nos jours, buvette et restaurant en plein air (photo 2).

Tous les détails de l'organisation – dont certains peuvent faire sourire aujourd'hui – apparaissent sur l'affiche de l'époque annonçant l'évènement, et reproduite ici (voir page suivante). Outre la défection de VIDART, remplacé par BUSSON, le lecteur attentif y notera avec curiosité le système des fanions de couleur répartis en ville pour savoir s'il y a vols ou non ! Enfin nos pilotes féminines liront qu'un homme vaut deux femmes pour les tarifs d'entrée ! Et pour la précision des dates, le meeting fut prolongé d'un jour (du 16 au 20 mai).



Photo 1



Photo 2

VILLE DE GRENOBLE

FÊTES D'AVIATION

Des 16, 17, 18 et 19 Mai 1912

ORGANISÉES PAR

L'AÉRO-CLUB DES ALPES - L'AVIO-CLUB DAUPHINOIS

L'AUTOMOBILE-CLUB et le SYNDICAT D'INITIATIVE

Au Polygone d'Artillerie de Grenoble

Sous la Présidence d'Honneur

De M. le Préfet de l'Isère ; de M. le Général Commandant la 27^{me} Division Militaire ; de M. le Maire de Grenoble

M. LEGAGNEUX, sur Monoplan Blériot

M. VIDART, Ecole d'Aviation Déperdussin (Ambérien), sur Monoplan Déperdussin

M. BILLE, Ecole d'Aviation de Lyon, sur Biplan Farman

M. TESTARD, Ecole d'Aviation des Loyettes, sur Biplan Dufour

Les Aviateurs emmèneront des Passagers

Tout vol qui serait effectué avec passager sera fait sous la responsabilité seule de l'aviateur, qui percevra directement pour son compte le prix du voyage, le Comité restant complètement étranger aux accidents survenant à l'aviateur et le passager.

Le Public est prévenu que les vols commenceront dès 7 heures du matin

Des drapeaux de différentes couleurs, placés au Jardin des Dauphins et en différents endroits de la Ville ultérieurement désignés par la voie de la Presse, indiqueront les conditions de vol :

Fanion Rouge : ON VOLE - Fanion Bleu : ON NE VOLE PAS - Fanion Blanc : ON VOLERA PEUT-ÊTRE

ENTRÉE DU CHAMP D'AVIATION : Porte du Polygone (côté de l'Isère)

Des **CONCERTS** seront donnés pendant les quatre jours de fête

PRIX DES PLACES :

PESAGE. — Entrée permanente avec visite des Appareils :

Hommes : 20 fr. — Dames ou Enfants : 10 fr.

Entrée permanente sans visite d'Appareils :

Hommes : 15 fr. — Dames ou Enfants : 10 fr.

Une Entrée : 5 fr. — Visite des Appareils : 1 fr. de supplément

PELOUSE. — Prix unique : 1 fr. par Entrée (Demi-Tarif pour les Militaires)



GARAGE D'AUTOMOBILES : 2 fr. par Entrée

En cas d'empêchement des vols aux jours prévus, les séances seront reportées aux jours suivants

BUFFET-RESTAURANT au Pesage et à la Pelouse, tenu par M. MATRICE, Café du Coq d'Or, rue de Turenne

Grenoble, imp. L. Reynard

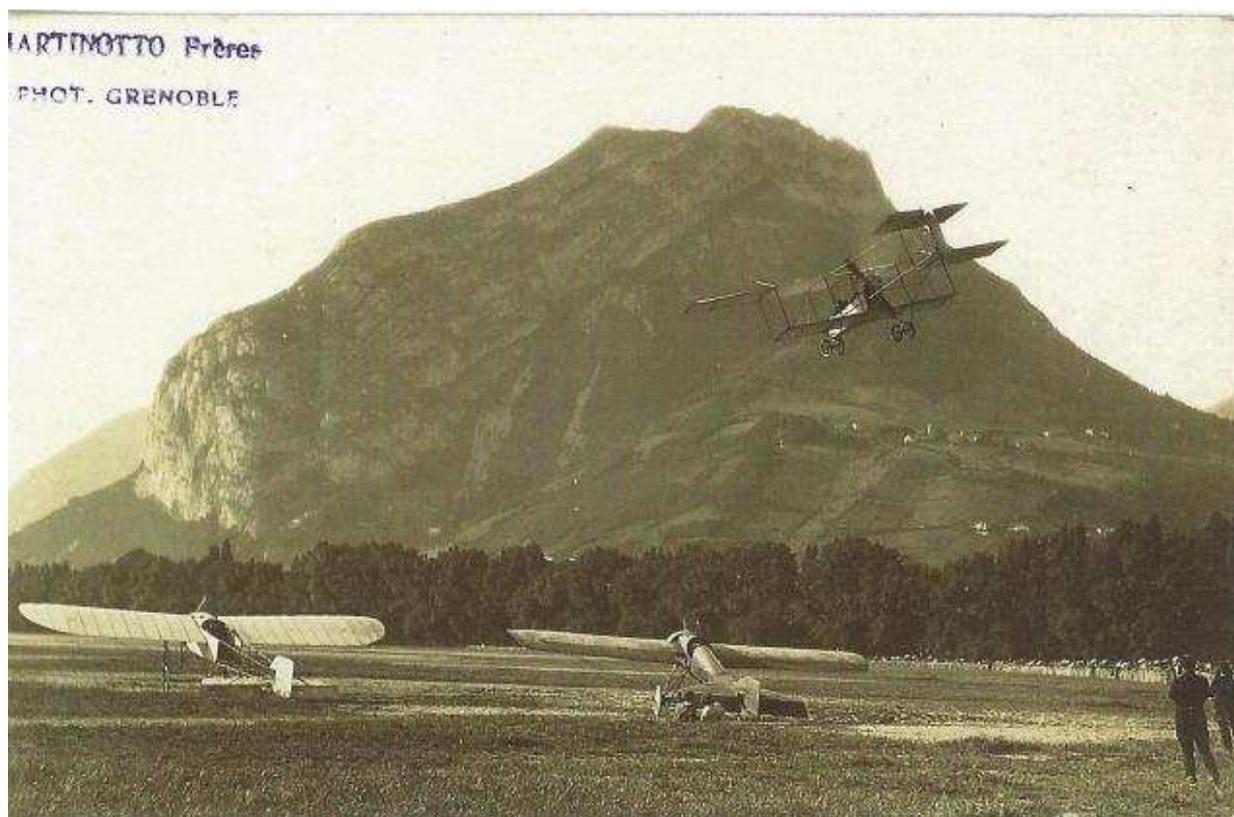


Photo 3

Nous avons retrouvé un article d'un journal local relatant ces journées mémorables, dont nous extrayons quelques lignes :

« tantôt favorisées par un soleil radieux, tantôt tourmentées par un vent trop fort, tantôt arrosées par une pluie importante, les fêtes d'aviation de Grenoble ont laissé malgré tout, dans l'esprit de la population de Grenoble et des environs une impression excellente. C'est qu'en réalité il fut accompli de belles prouesses au cours de ces journées : BILLE, TETART et surtout LEGAGNEUX et BUSSON firent des vols qui remplirent d'admiration le public, et l'on peut dire hardiment qu'en comparaison de celui de 1911, le meeting de 1912 fut infiniment supérieur ».

Puis après avoir rappelé les efforts du Président du Comité d'organisation (M. le Comte de GAUDEMARIS) et remercié le Général ESPINASSE commandant la 27^e DI pour la mise à disposition du Polygone militaire, l'article poursuit par une déclaration du Président du Comité des fêtes (M. le Marquis de VIRIEU) :

« Nous avons pu organiser les belles fêtes auxquelles vous venez d'assister et qui désignent définitivement Grenoble comme le centre d'une Haute Ecole d'Aviation ou tous les aviateurs de France viendront à l'avenir prendre leur brevet supérieur ».

Vœu sans lendemain, la guerre de 1914 va bientôt commencer, et il n'y aura jamais d'école.

Pour illustrer ce second meeting, nous avons sélectionné, parmi les très nombreux clichés et cartes postales disponibles, les plus spectaculaires :

Soit par leur cadre remarquable :

-photo 3 : trois des quatre avions présentés, sur fond de "Casque du Néron",

-photo 4 : le Blériot de LEGAGNEUX, en vol au niveau du pont de la Porte de France en longue finale pour atterrissage au Polygone.



Photo 4

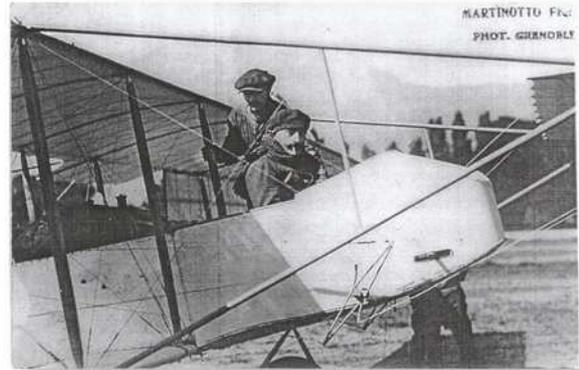


Photo 5

Soit pour montrer la diversité des morphologies des avions présents :
 -photo 5 : le pilote BILLE dans son biplan Farman de formule "cage à poules", abondamment pourvu en mâts et haubans.

-photo 6 : le très racé Deperdussin monoplan du pilote BUSSON, dont il faut admirer l'élégant fuselage monocoque en bois.

Ce retour dans le passé vous a plu ? Alors pensez à participer à l'organisation du meeting « Grenoble Air Show » du 10 juillet 2016 sur le terrain du Versoud, avec le même enthousiasme que vos ancêtres d'il y a 104 ans !

Pierre COURRIER
pierre.courrier0555@orange.fr



Photo 6

If you got time

Toulouse...

La ville de Toulouse occupe une place importante dans l'histoire de l'aviation. Depuis Clément Ader, originaire de Muret, à qui l'on doit le mot « avion » et qui aurait été le premier à faire voler un plus lourd que l'air en 1890, jusqu'à la mise au point de l'Airbus A380, ce sont plus de cent ans de défis, d'innovations et d'exploits aéronautiques ayant marqué le monde qui ont eu lieu dans cette ville.

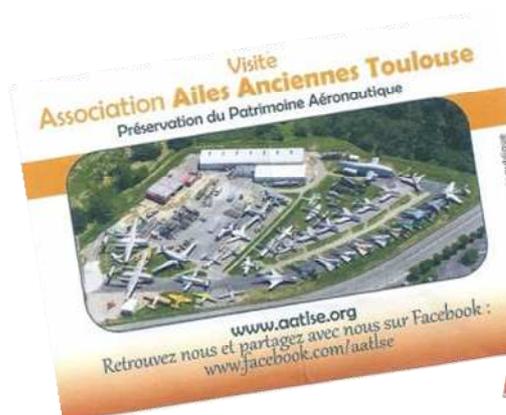
Toulouse vit naître la Société des lignes Latécoère, devenue Compagnie générale aéro-postale en 1927, basée sur le terrain de Montaudran. L'histoire est aujourd'hui préservée grâce au projet « Toulouse Montaudran Aérospatiale ».

C'est de Toulouse que s'élança pour la première fois Concorde, premier avion de ligne supersonique, le 2 mars 1969 aux mains d'André Turcat, récemment disparu.

C'est encore à Toulouse que sont installés le centre technique et opérationnel du CNES, le Centre National d'Etudes Spatiales et le siège de l'ENAC, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. On parle même de capitale aéronautique du monde...

Une ville à l'histoire aussi riche regorge forcément d'endroits fabuleux où les passionnés peuvent aller perdre un peu de temps.

C'est le cas du musée de l'Association « Ailes Anciennes Toulouse » jouxtant les immenses hangars d'assemblage des A380 sur l'aéroport de Blagnac.



Les « Ailes Anciennes Toulouse »

L'association créée en 1980 n'a d'autre but que de restaurer et de préserver tout matériel aéronautique, sans distinction, et de le présenter au public. Elle propose pour 5€ plus d'une centaine de machines ; avions, planeurs, hélicoptères, et laisse visiter librement les hangars de stockage qui débordent de merveilles diverses de toutes les époques.



Une caverne d'Ali Baba de l'aviation

Moteurs à pistons, à turbines, hélices, instruments de vols, équipements variés... On peut voir le planeur Castel C25S ayant permis à Bourvil et De Funès de s'envoler du terrain de Mende en 1966 dans « La Grande Vadrouille ».



Quelques-uns des chasseurs exposés

Quelques pièces rares peuvent être admirées, tel un SO 4050 Vautour IIB, appareil biplace de chasse tout temps à train monotrace, en service de 1958 à 1978.



SO 4050 Vautour IIB

Un Breguet 765 Sahara « Deux Ponts ». Cet avion, exploité dans les années 50 à 70, a été le premier à posséder deux étages. Un Gloster Meteor, premier avion à réaction britannique, et seul avion à réaction utilisé par les forces alliées pendant la seconde guerre mondiale. Le Gloster Meteor servit sous les couleurs tricolores dans les années 50 et 60. Comme toujours dans ces endroits, l'accueil est chaleureux et enthousiaste, et c'est avec un plaisir non dissimulé que les bénévoles présents partageront avec vous leur passion.

L'association organise plusieurs fois par an une « visite cockpit », journée spéciale où l'on peut s'installer pour 10€ aux commandes d'une cinquantaine d'avions et hélicoptères historiques.

Enfin, les plus belles pièces restaurées sont exposées dans le tout nouveau musée voisin « Aéroscopia ». Les Ailes Anciennes enregistrent quelque 15000 visites annuelles. L'association n'est financée que par les cotisations des membres, les billets d'entrée et quelques donateurs.

Aéroscopia

Aéroscopia est le fruit d'une volonté historique de doter Toulouse d'un grand musée aéronautique. Celui-ci a finalement ouvert il y a un peu plus d'un an. Le projet a été financé à hauteur de 15% par Airbus.

L'ambition affichée est de développer l'intérêt du public pour les programmes aéronautiques européens, de valoriser l'apport régional dans l'histoire mondiale de l'aviation pour finalement susciter des vocations scientifiques et techniques.

Le billet d'entrée à 11,50€ vous emmène dans un hall d'exposition de 8000 m² et 23 m de haut. Une passerelle surélevée livre un panorama sur une trentaine d'avions, dont les plus gros sont un airbus A300B et le concorde 201 F-WTSB, premier appareil de série.



Airbus A300B et réplique de Blériot XI

Concorde fut le premier avion civil à commandes de vol électriques. Le 201 servit entre autres à valider l'intégration du mini-manche en vue d'équiper le futur Airbus A320. L'appareil est en visite libre. Une grande partie de la cabine est encore équipée des capteurs et calculateurs qui permettaient d'enregistrer de nombreux paramètres lors des vols d'essais.

Sous l'aile d'un super Guppy SGT 201 restauré par les Ailes Anciennes Toulouse, se cache un exemplaire de Messerschmitt Bf 109 G2. Le Me 109 fut un chasseur allemand de la seconde guerre mondiale. Plus performant que les Dewoitine 520, Morane-Saulnier MS406 et Hawker Hurricane, il surclassa la chasse française et anglaise durant la bataille de France. L'histoire dit qu'il faudra aux alliés attendre l'arrivée du Spitfire pour prendre le dessus, tout au moins en Europe, et gagner la bataille d'Angleterre.



Super Guppy SGT 201 ; un film sur l'histoire de l'aviation à Toulouse est projeté dans la soute de 1100m³

A l'extérieur du hall, 5000 m² supplémentaires permettent d'exposer d'autres avions. Un deuxième Concorde, le 209, une Caravelle, et l'Airbus A400M Atlas MSN001, prototype du

transport militaire ayant assuré le premier vol en 2009, et largement contribué à l'ouverture du domaine de vol de l'avion.



Messerschmitt Bf 109 G2



Fouga et A400M

Le musée propose des espaces d'exposition thématiques et interactifs parmi lesquels l'îlot « archéologie aéronautique ».

On a ainsi pu retrouver, et exposer un morceau de verrière et une mitrailleuse du P51 Mustang d'un certain Chuck Yeager, abattu par les allemands le 5 mars 1944 à Romestaing, entre Bordeaux et Toulouse...

Samuel GEORGES

Du vent Fort et/ou de Travers

Bulletin de Sécurité des vols n°30

Nous avons tous des recettes apprises avec nos instructeurs ; ce sont des procédures à se rappeler lors du « briefing avant l'atterrissage » : vitesse d'approche à appliquer en finale ?

= 1,3vs + la valeur de la force du vent en kt supérieure à 10kt en km/h ou + la moitié de la rafale en km/h

Exemples :

- 1) vent dans l'axe ou travers force 20kts = 1,3vs + 10km/h (ou 5kts)
- 2) vent dans l'axe ou travers force 20 rafales 30kts = 1,3vs + 15kmh (ou 8kts)

Autre manœuvre : ne sortir que les demi-volets est recommandé, et préférer la piste en herbe.

Pourquoi cette augmentation de vitesse ? Il peut y avoir des « rouleaux » à l'entrée de piste dus à la configuration de terrain ou à la turbulence et sans une vitesse plus élevée permettant potentiellement de contrer les rafales verticales descendantes ou montantes subies à l'arrondi on peut se trouver plaqué au sol brutalement ou renvoyé en l'air avec peu de vitesse, ce qui est réhibitoire !

Quid avec du vent de travers ?

Il y a de la dérive ; cela ne change pas la valeur de la vitesse en finale, seule la procédure à l'arrondi est plus délicate, si l'approche est turbulente garder le même point d'aboutissement quels que soient les écarts de vitesse.

Par vent de travers, à l'arrondi il faut poser l'avion dans l'axe de piste ; la manœuvre consiste à « décrabrer » au palonnier et contrer l'élévation de l'aile opposée par une pression aux ailerons pour garder les ailes horizontales, éventuellement on peut être amené à incliner un peu l'avion dans le vent, toucher sur une roue par vent de travers fort.

Après l'atterrissage rester sur l'axe aux palonniers et toujours maintenir le manche dans le vent d'autant plus quand la vitesse diminue.

Au décollage par vent de travers il faut mettre du manche dans le vent et du pied contraire pour rester dans l'axe, le braquage du manche au vent diminue au fur et à mesure que la vitesse augmente,

Il est toujours bon d'augmenter la vitesse de rotation (10 à 15 km/h) pour contrer les turbulences s'il y a lieu, et effectuer une rotation nette,

Ces rappels ne sont pas toujours faciles à appliquer dans la réalité.

Il faut s'y entraîner chaque fois que l'on peut avec un instructeur.

Récemment un pilote face à des conditions de vent avec des rafales à 36 kts au Versoud après une première remise de gaz, a manqué son atterrissage en piste 22 et ne maîtrisant ni la dérive ni l'assiette. Il a touché en dérapage causant des dégâts importants à la roulette de nez.

Soyez vigilants et rappelez-vous des vitesses limites démontrées de vent plein travers de votre avion.

Michel BLANC

Retrouvez tous les bulletins de sécurité, et relisez-les régulièrement

sur le site du club, espace membres, à l'adresse suivante :

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

LE PÔLE VOYAGES VOUS PROPOSE

• Des balades-aéros (1 journée)

**prévu au départ de Saint-Geoirs*

- **Semur en Auxois (LFGK)*** ----- Sam. 30 juillet 2016
- **Castelnaudary (LFMW)**
Cassoulet Airport (Fête du cassoulet) : gastronomie et ambiance unique ! ----- Sam. 27 août 2016
- **Aosta (LIMW)**
Centre historique et gastronomie valdôtaine]
- **Torino Aeritalia (LIMA)**
Histoire et gastronomie piémontaise] ----- (Date à définir)

• Des voyages (2 ou 3 jours)

- **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 ou inscription, s'adresser à votre instructeur, au chef pilote, au
secrétariat.*

COCORICO !



RAID LATECOERE AFRICAIN du 25 SEPTEMBRE au 10 OCTOBRE 2016



MEETING AERIEN AU VERSOUD LE 10 JUILLET 2016

**INSCRIVEZ-VOUS SUR LA LISTE AU
SECRETERIAT POUR ETRE ACTEUR DE
CETTE SUPERBE AVENTURE !**



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/securite>

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

Rédacteur en chef : S. Georges

Comité de Rédaction : P. Courrier, A. André

Rejoignez le comité de rédaction d'ACDNews !

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