



Aéronews N° 9



Septembre 2009

Heures de vol



Hommage à Jean-Luc Peurois

(par Christian Roy et Serge Blanc)



Notre Ami Jean-Luc Peurois nous a quittés.

Après des mois de lutte contre la maladie, celle-ci a finalement eu le dessus. Pourtant Jean-Luc y a cru jusqu'au bout et n'a jamais baissé les bras malgré l'inégalité et l'injustice du combat.

Nous connaissons tous l'énergie et le courage aussi bien moral que physique dont Jean-Luc était capable de faire preuve. Il l'a démontré pendant sa maladie, mais nous nous souviendrons particulièrement de ses qualités pour ce qu'elles ont apporté au Club et dont nous profitons tous aujourd'hui.

En fait, nous pouvons dire qu'il a fait le Club que nous avons aujourd'hui.

Entre le moment où Jean-Luc en a pris la Présidence au début des années 1990 et le moment où il l'a quitté quelques dix années plus tard, les heures de vol ont quasiment doublé jusqu'à un pic de 10 000 heures et la flotte s'est enrichie de nombreux nouveaux avions.

Nous lui devons aussi d'avoir créé notre unité d'entretien et indirectement la flotte remarquable que nous avons aujourd'hui.

Jean-Luc était un entrepreneur et un leader. Il aimait se donner des objectifs ambitieux ainsi que les moyens de les atteindre. Il réussissait tout ce qu'il entreprenait, sur le plan professionnel, pour l'ACD bien sûr, mais aussi sur le plan familial et privé qui lui tenait tant à cœur.

Jean-Luc était un homme jovial, qui aimait la vie par-dessus tout, qui aimait prendre du bon temps autant qu'il aimait travailler et qui plus que tout aimait faire plaisir à son entourage. A titre d'exemple, un des derniers cadeaux de Jean-Luc a été un avion qu'il a offert à son épouse Patricia pour son anniversaire. Cet avion a été confié au Club pour son exploitation. Ainsi, lorsque vous volerez sur le magnifique F-GPAP, respectez-le et vous respecterez ainsi sa mémoire.

Jean-Luc était un homme fidèle, dans ses engagements et dans son amitié. Un homme sur lequel nous pouvions tous compter quoi qu'il arrive.

Il nous sera bien difficile de continuer sans lui et c'est bien sûr à sa famille à laquelle nous pensons en premier lieu.

Jean-Luc, sache si tu nous vois, que nous resterons, nous aussi, fidèles à ta mémoire et à nos engagements.

Adieu Jean-Luc

Activités, Fêtes et Meetings (été 2009)

- 5^{ème} Fête de l'Air de l'Alpe d'Huez 18 et 19 juillet



Samedi matin
t°=1°, il neige sur la plateforme



Samedi apm et dimanche : Ouf !
Tempête de ciel bleu. Que la fête commence !

Ce fut, aussi, l'occasion de rendre hommage à **Henri Giraud**, sur un stand qui lui était dédié et en présence de sa fille Françoise. Un ouvrage « *Carnet de vol* », à paraître au printemps 2010, à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de son atterrissage au sommet du Mont Blanc, réunira souvenirs et anecdotes de ce pilote d'exception (info et souscription au Club)

Au total, une fête magnifique, un grand succès, et un résultat financier positif.

Merci encore, à tous les bénévoles qui ont apporté leur concours.



Henri Giraud au sommet du
Mont Blanc le 23 juin 1060

- **et ... Courchevel 14 et 15 août**
(par Myriam Noll)



"Fête de l'air" très confidentielle à Courchevel, la commune a considérablement restreint son partenariat et souhaité

s'orienter cette année sur une animation aérienne uniquement à l'occasion de la Coupe du Monde de saut à ski le 14 août. Il n'était plus question, dès lors, d'organiser un meeting avec un budget réduit de 3/4.

Pour profiter des avions de la patrouille des WIP'S présents sur le site, le Club a organisé 2 journées portes ouvertes, essentiellement consacrées aux vols baptêmes, histoire de ne pas perdre la date du 15 août traditionnellement associée à une manifestation aéronautique organisée par le Club sur l'altiport, Cependant, malgré le soleil et la bonne humeur de tous ceux qui étaient présents, le meeting, ses bénévoles et son ambiance ont beaucoup manqué ...!



les valeureux WIPS

- **Stage à St Geoirs** (par Thomas Fontanel)

Neuf jeunes ont répondu présents pour la semaine de formation au brevet de base organisé, à Saint Geoirs du 24 au 28 Août, par Florence LONDOS. Cinq jours de totale immersion qui ont permis d'associer cours théoriques et vols, visite de la tour de contrôle, découverte de la vie du club (nettoyage des avions...) dans une ambiance studieuse et très sympathique.

Au total 36 heures de vol ont été réalisées. Les cours théoriques ont été assurés le matin par Paul BOMEL et l'après midi par Thomas FONTANEL.

Le dernier jour, un test blanc théorique a permis de constater une réelle progression des connaissances.

Un grand merci à Albert HATCHADOURIAN, Ben CRETIER et Jean François GRABOWIECKY pour l'instruction en vol et à Daniel JOLIVET pour son accueil à la tour et sa contribution.



**Mécanique du vol,
quelle prise de tête !!**



**Une partie des élèves fiers
de poser devant le ZI.
La relève du Club est assurée !!**



**Arnaud mange un peu plus de soupe !!!
tu pourras vérifier le niveau d'huile.
Pour l'instant ce n'est pas gagné !!**

⇒ **Une « journée portes ouvertes » à St Geoirs** : aura également lieu le dimanche 25 octobre

Félicitations (Brevets, Licences et Qualifs du 1^{er} Mai 2009 à ce jour)



	Au Versoud	À St Geoirs
PPL	LAURIE Sarah GEOGES Samuel JANET Denis FOLLIC Stéphane COLLIGNON Philippe STAUB John QUIDOZ Philippe CUGAT Ulysse	TOURNIER Julien FUMA Martin
BB	JAMIN Lucien TROUILLON Alain LE HEN Christine PILON Alexandre BRUNO Jimmy BAUDEQUIN Guy HAMM Jean-Marc	
Qualif Mont Roue	JEAN ALBERT Loic FRANK Armand	
Qualif Mont Ski	BONHOMME Isabelle CHABANNAS Bernard	

Bravo ! à tous



Sélection finale des Cadets de l'Air



Félicitations encore ! à Arnaud RIVOIRE qui a été sélectionné pour participer à l'échange 2009 des Cadets Internationaux de l'Air. Il a représenté la jeunesse aéronautique française lors de cet échange qui a eu lieu au Canada du 19 juillet au 6 Août 2009

La lettre de Vancouver

Sylvie (ARQUES)



vous la reconnaissez ? nous écrit :

Bonjour à tous!

Désolée pour le retard mais je n'ai pas eu le temps de souffler depuis mon arrivée. J'habite la banlieue sud de Vancouver (Delta) à 2 km de Boundary Bay Airport (vous pouvez regarder tout ça sur google earth).

L'école (Professional Fligh Center) dirigée par John Montgomery (photo) est vraiment bien mais c'est un peu l'usine !

Les instructeurs sont très sérieux et mon training avance à grands pas. J'enchaîne cours au sol et vols tous les jours au Canada ou aux US. C'est sans surprise, les avions sont essentiellement des C152 et C172. Il y a un Citabria pour la voltige à train classique et les vols multi se font sur Beech Dutchess. Dernièrement, j'ai survolé Vancouver et Seattle à 300 m d'altitude en C172, un truc de dingue!!!! L'environnement est particulier mais fantastique. D'un côté l'océan et les îles, de l'autre les montagnes comme chez nous. Je viens tout juste de faire mon mountain checkout dans les canyons et les petites vallées de la chaîne des Cascades Canadiennes. Survol à 2000 feet QNH (oui ! oui ! du rase motte) et 3 atterrissages de précaution sur des strips en gravier et herbe pas plus grosses que des serviettes de bains (oui ! oui ! ils sont un peu dingues par ici).

J'espère passer mon CPL cet automne et commencer le multi-IFR pendant l'hiver. Bref ! tout va bien pour l'instant, mais nos montagnes me manquent un peu tout de même. Je pense venir passer quelques jours en France pour la Noël.

Grosses bises à tous, je pense à vous
Sylvie.



Une prise en main efficace !

Sécurité à St Geoirs (par Henry Cucherat)

Après des mois de négociation, nous avons enfin obtenu un accès privatif au tarmac Lima pour l'Aéroclub. Cette mesure évite de passer au contrôle du PIF affaire distant de 350 m des locaux du Club. Elle nécessite qu'un certain nombre de pilotes soient badgés (badge couleur saumon !) après un cours de sensibilisation à la sûreté. Chaque badgé devient, de ce fait, agent de sûreté et pourra donner accès au parking par l'ouverture et la fermeture d'une seule porte et émargement sur un registre de traçabilité.



Rappels et conseils pratiques

- **Saisie de vol dans les carnets de route des avions.**

Trop de pilotes n'inscrivent qu'une seule ligne avec LFLG / LFLG alors qu'ils ont atterri sur un autre aérodrome, à Lyon Bron par exemple, comme constaté récemment sur une facture de taxes d'atterrissages. Les pilotes concernés ont d'ailleurs été avertis par mail.

Rappelons que la réglementation de la DGAC exige qu'il y ait autant de lignes que d'interruptions de vol y compris « un touché » sur un terrain autre que Le Versoud.

- **Annuler une réservation :**

Il arrive encore fréquemment qu'une réservation, qui n'est pas honorée, ne soit pas annulée en temps utile. Ce comportement est préjudiciable au bon fonctionnement du Club et au rendement de la flotte. Une MTO défavorable pour une nav permet souvent un vol local ou des TDP.

- **Le Bulletin de Sécurité des vols N° 5** : édité par Michel Blanc est paru sur le site :

http://www.aeroclubdauphine.asso.fr/html/1_info_membres/bulletin_securite_04.pdf

Pénétration dans les espaces aériens contrôlés

Un élève pilote a fait récemment une intrusion sans s'en rendre compte dans les espaces C et D de Saint Exupéry et sans contact radio.

Le contrôle de St Ex. a mis en attente les IFR et retardé les décollages pendant 10 minutes.

Cet incident sera commenté par tous les instructeurs à leurs élèves.

Ils leur rappelleront les consignes à appliquer, les fréquences radio et les altitudes à pratiquer pour pénétrer et transiter dans ces espaces.

Le Chef Pilote et les instructeurs n'autoriseront les navigations élèves en solo qu'après une vérification précise de la préparation de leurs vols et de leur log de navigation.

- **Immobilisation des avions : minimum d'heures de vol et tarifs coque nue** (rappel du règlement par le Président)

. Les minima exigés par ½ journée d'immobilisation sont :

Jours concernés	Heure d'été	Heure d'hiver
Samedi, dimanche et jours fériés	1h15 par ½ journée *	0h45 par ½ journée *
Autres jours	1h00 par ½ journée *	0h30 par ½ journée *

* ½ journée matin = de 18h au lendemain 14h

* ½ journée après-midi = de 12h au lendemain 9h

Au dessous de ces minima, le pilote paiera le complément, entre son temps de vol réel et le minimum exigé, au prix de l'heure de vol coque nue.

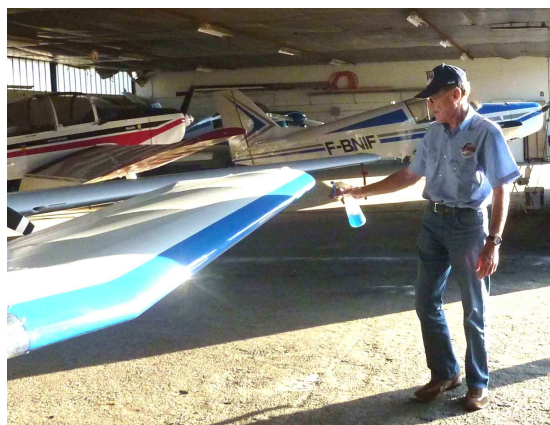
PS : *Il est sous-entendu que la période entre 18 h et la nuit aéronautique et celle entre la nuit aéronautique et 8 h sont une tolérance pour ceux qui souhaitent passer une nuit quelque part. Autrement dit, la période entre le lever du jour aéronautique et 14 h représente bien une ½ journée.

Une nouvelle rédaction de ce paragraphe du règlement intérieur sera proposée au CA pour lever toute ambiguïté.

. Immobilisation supplémentaire pour raisons MTO ou mécanique : les dispositions ci-dessus ne seront pas appliquées au-delà de l'heure de retour prévue après avis du Chef Pilote

- **Un avion propre c'est beau et ça vole mieux !**

Faisons tous ! un effort pour y penser à la fin de chaque vol.



Ils donnent l'exemple

- Avitaillement :

Changement d'Automate au Versoud. A cette occasion le « passe » du trousseau de clés et son code sont remplacés par une carte BP qui se trouve dans le carnet de route de chaque avion. Elle sera utilisable sur tous les terrains équipés de l'Automate BP.

Il est indispensable d'utiliser la propre carte de l'avion pour faciliter le suivi de consommation et de maintenance.

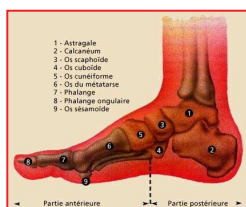


Règles de remplissage après chaque vol :

Avions écoles (Rallyes + DR 420)	2 heures d'autonomie
Avions de voyage (DR460, DR480, Cessna)	3 heures d'autonomie
Mousquetaires	Plein avant et ½ arrière
Rallye montagne	100/120 litres max
Jodel	Plein après chaque rotation
Cap 10	Plein si niveau inférieur à 2 cm du rebord intérieur du réservoir (cf Michel)

N'oubliez-pas de renseigner le litrage précis sur le carnet de route (règle DGAC), même après un plein.

- **Le**



du



Chef

Un traître nid de poule dans le gazon et **Crac !** les ligaments de la cheville du Chef n'ont pas résisté à ce malencontreux faux pas.

- Diagnostic : entorse grave de la cheville gauche.
- Prescription : 1 mois d'immobilisation.

Un voile de morosité plane, dès lors, sur le Club. Les journées sont longues voire insupportables pour tous ceux qui n'entendent plus la douce voix de notre Chef Pilote vénéré nous inviter, si affectueusement, « *d'aller nous faire ... au Bois Français.*

Nous lui souhaitons tous un prompt rétablissement pour le retrouver rapidement aux commandes de notre valeureuse école de pilotage,

- **L'incendie du Club de vol à voile**

Le lundi 7 septembre, vers les 6h30 du matin, un incendie d'origine criminelle a détruit les locaux administratifs, les archives, le local à parachutes, l'atelier et une quantité importante de matériel du Club de Grenoble Vol à Voile, sans compter la perte d'un remorqueur DR 400 (QG) que l'incendiaire a « crashé » au Mont Rose.



<http://www.montagna.tv>

Rémi Le Hen, Président d'Is'Air Promotion nous confirme l'importance des dégâts qui mettent à mal l'avenir de GVV : « *Grenoble Vol à Voile est en effet dans une situation très délicate. A ce jour, il ne sait pas encore ce que les assurances rembourseront mais c'est certain que la valeur du préjudice ne sera pas entièrement couverte.*

Tout est perdu : de la chaise de bureau, au simple tournevis, en passant par les ordinateurs, les livrets machines, etc. Des aides ponctuelles, dont la fédération de Vol à Voile et l'Ecole des Pupilles de l'Air ont permis de redémarrer un minimum d'activité mais ça ne pourra pas rester dans cet état longtemps.

Is'Air Promotion suit de près cette affaire et nous avons décidé d'étudier, avec GVV, comment nous pourrions les aider efficacement.

En attendant, nous organisons une collecte de dons en nous adressant aux pilotes du Versoud. Ils peuvent donner de l'argent dans une urne mise en place au club. Des dons en matériel sont aussi possibles mais nous attendons que GVV nous communique la liste de leurs besoins.

Je rappelle que GVV et l'ACD ont été créés dans les années 1930 sur l'aérodrome d'Eybens et qu'ils ont constitué un seul et même club pendant des dizaines d'années. Les relations sont restées très étroites entre ces deux clubs».

L'ACD adresse à nos amis vélivoles son soutien et ses vœux pour un prompt rétablissement de l'activité planeur sur la plateforme du Versoud.

Histoire de l'aviation en Isère

Eloi VILLE (1896-1932) pilote de l'Aéropostale

(Sources **Paul Mathevet** : Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges (Lyon) et Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien (ARSA),

Eloi VILLE voit le jour le 12 mai 1896, dans le village triévois de Saint Martin de Clelles (Isère). Ses parents sont agriculteurs et rien ne prédestinait ce jeune garçon à la vie aventureuse qui allait être la sienne, si ce n'est la passion surprenante qu'il porte, dès sa prime jeunesse, à l'aviation.

Incorporé dans le génie au cours de la Grande Guerre, Eloi apprend le métier de mécanicien. Il a l'occasion de côtoyer des aviateurs et fait une demande pour rejoindre l'aviation. Très motivé, il passe le 10 septembre 1918 son brevet de pilote militaire (n°15829) à Istres. Il n'aura guère le temps de voler, car 2 mois plus tard (le 11 novembre), l'armistice est signée.



Eloi Ville reprend la vie civile et exerce son métier de mécanicien sans perdre l'espoir de piloter.

Le 12 décembre 1924 il obtient, avec succès, sa licence de pilote d'avion de transport public, sous le numéro 839 et rejoint l'entreprise de transport aérien Latécoère menée d'une main de fer par Didier Daurat où il sera rejoint par Jean

Mermoz.

Après bien des déconvenues, la ligne Toulouse-Casablanca est établie et le projet de prolonger la ligne jusqu'à Dakar se concrétise. Dans un article du Dauphiné Libéré, le célèbre journaliste R.L. Lachat raconte que Didier Daurat rassembla ses pilotes et déclara : « J'ai choisi Ville », puis, se tournant vers notre Triévois, il ajouta : « Tu peux prendre Mermoz avec toi si tu veux ».

L'histoire est belle, mais c'est en réalité un autre pilote de l'Aéropostale, Emile Lécivain, qui ouvrit la ligne Casablanca-Dakar, le 1er janvier 1925. Il n'empêche qu'Eloi Ville et Jean Mermoz firent souvent équipe et assurèrent régulièrement l'acheminement du courrier sur la ligne.

Latécoère et son associé Bouilloux-Lafont créent bientôt la ligne d'Amérique du Sud. Le courrier circule entre Brésil et Argentine et c'est sur cette ligne que sont effectués les premiers vols de nuit. En 1928, Eloi Ville part pour l'Amérique du Sud et pendant quatre ans assure la liaison de Natal à Buenos Aires, en passant par Rio de Janeiro. Son carnet de vol, précieusement conservé par sa famille, révèle qu'en 1932, Eloi Ville comptait à son actif 4400 heures de vol dont 400 de nuit. Il a volé sur tous les appareils de l'époque : Caudron, Nieuport, Morane, Breguet, Spad, Latécoère...

Le destin n'aura pas permis à Eloi Ville, à l'instar de Mermoz, Reine, Guillaumet, Saint Exupéry et bien d'autres, de périr en plein vol dans l'exercice de sa passion. Atteint par une maladie du foie incurable, Il est rapatrié et hospitalisé à Paris où il décède le 10 juin 1932. Il sera inhumé dans le petit cimetière de Saint Martin de Clelles, Eloi Ville mériterait d'être mieux connu et n'a pas obtenu, jusqu'à ce jour, la moindre reconnaissance de la part de ses compatriotes.

Le 18 septembre 2009 à 17h 30, la Municipalité de Saint Martin de Clelles (38930) a inauguré sa salle polyvalente qui prend le nom d'Eloi VILLE (1896-1932), pilote pionnier de l'Aéropostale, natif de cette localité.

A cette occasion, le Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges (Lyon) et l'Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien (ARSA), ont rendu un hommage à ce pilote en inaugurant une plaque commémorative dans cette localité.

A bientôt pour d'autres brèves et bons vols à tous.



***Ce petit bulletin du Club est le vôtre.
Adressez-nous vos idées, réflexions et annonces.
beraph@club-internet.fr***