



Éditorial



Bernard Raphaël



Marie-Françoise Lavillat

Votre journal revient après 3 années d'interruption.

Ce premier numéro « d'essai » n'a d'autre ambition que de vous donner les dernières nouvelles du Club en attendant la nouvelle formule qui, nous l'espérons, répondra à vos attentes.

- Son objectif: établir un lien régulier entre nous tous, pilotes de l'ACD et de ses 4 plateformes.
- Son titre: pourrait être ACD News comme souhaité par la majorité d'entre-vous, mais le scrutin n'est pas encore clos et vous pouvez encore vous exprimer sur ce choix.

Merci donc à tous ceux et celles qui ont répondu à notre sondage: nous avons pris bonne note de vos idées et suggestions pour les futurs numéros du journal

Votre collaboration sera précieuse, qu'elle soit ponctuelle ou permanente, et nous adresserons à tous ceux qui nous l'ont proposée une invitation pour nous rencontrer.

A très bientôt donc.

Sommaire

- *Le «nouveau CA» est arrivé*
- *Des commissions et des groupes de travail : pour quoi faire ?*
- *Le mot du Président*
- *Agenda : été 2013*
- *Visite de George Kissaun, organisateur du Rallye de Malte*
- *Exercice au St Sorlin*
- *Bulletin de sécurité des vols n° 19*
- *Hangar : une place pour chaque avion, chaque avion à sa place*
- *Dernière minute.*

Le CA nouveau est arrivé ! A l'issue d'une campagne mouvementée et contradictoire, l'AG du 15 mars a tranché.

Le nouveau CA, passé à 15 membres, a élu chacun de ses administrateurs aux postes de responsabilité suivants :

Président



Eric Chaillot

Vice-Président



JP Triqués

Le Bureau

Secrétaire général



Michel Blanc

Trésorier com. informatique



Hédi Ben Farhat

Secrétaire général adjoint



Arnaud Pécher

... et les responsables plateformes

Le Versoud



Pierre Balme Blanchon

Grenoble Isère



Jan-Luc Apprieux

Courchevel



Myriam Noll

Huez



Christian Roy

.....et les autres

Commission flotte



Yves Cotte

Com externe



Christian Triolaire

Politique tarifaire



Pierre Bigot

Jeunes /nouveaux arrivants



Noël Jackse

Formation/sécurité



Philippe Bannay

Communication interne



Bernard Raphaël

Des commissions et des groupes de travail : pour quoi faire?

Conscient de la charge de travail que représente la gestion d'un Club de la taille du nôtre, le CA a mis en place différentes commissions et groupes de travail. Leur rôle est d'impulser des idées, étudier leur faisabilité, les proposer au CA pour leur validation et leur éventuelle mise en application; bref, faire vivre notre club dans la collégialité.

Chaque commission ou groupe de travail a un référent au CA :

- *Finances* : Hedi Ben Farhat
- *Formation/Sécurité* : Philippe Bannay
- *Communication externe* : Christian Triolaire
- *Communication interne* : Bernard Raphaël
- *Animation /Meetings /Voyages* : Jean-Pierre Triquès
- *Informatique* : Hedi Ben Farhat
- *Safetyplane* : Jan-Luc Apprieux
- *Atelier* : Eric Chaillot
- *Politique tarifaire* : Pierre Bigot
- *Jeunes/Nouveaux arrivants* : Noël Jakse
- *Permanences* : Arnaud Pêcher
- *Commission flotte* : Yves Cotte

Un certain nombre de membres se sont déjà inscrits dans l'une ou l'autre de ces commissions. D'autres volontaires seraient les bienvenus !

Le mot du Président



Eric Chaillot

Cher(e)s ami(e)s pilotes,

Un très grand merci à tous pour votre confiance et votre amitié. Depuis ma prise de fonction à la présidence de l'ACD, toute l'équipe en place n'aurait été rien sans une étroite collaboration avec nombre de bénévoles, très actifs, très productifs, et très conscients des difficultés que notre association vit. Merci beaucoup pour chaque pierre apportée à l'édifice.

Vous attendez tous des changements, et c'est compréhensible. Vous voulez voler tout autant que moi, avec un environnement économique difficile pour tous, difficile pour notre club. J'ai

mis la priorité sur nos dépenses dont certaines devraient être maîtrisées assez facilement avec un peu plus de rigueur et de bon sens. D'autres seront plus complexes et sûrement plus longues à maîtriser. Vous serez bien évidemment clairement et régulièrement informés de nos travaux, grâce aux nouveaux outils de communication que nous sommes en train de développer.

Vous le subissez depuis des mois, la météo n'incite pas à voler, faisant chuter dangereusement les heures de vol. Vous êtes brevetés et responsables de vos vols, mais avez-vous pensé qu'une météo un peu dégradée (vent de travers, quelques gouttes de pluie, un plafond ne permettant pas de belles balades mais suffisant pour travailler la mania...) pourrait être le moyen de réviser votre technique avec un instructeur ? Pour vous aider, et dans la limite de disponibilité des instructeurs, nous vous proposons l'instruction gratuite certains jours (surveillez vos téléphones mobiles, vous serez informés par SMS sur quelle plate-forme et avec quels instructeurs cette gratuité vous sera proposée - dans la limite des places disponibles... Réagissez vite dès réception du SMS).

Et puis... la maîtrise des dépenses (et des recettes du club) vous appartient également par la recherche d'un meilleur rendement des avions. Le temps de vol moyen par réservation est de l'ordre de 25%. En clair, merci de ne pas réserver un avion durant 2 heures si vous prévoyez 30 minutes de vol (cela est particulièrement vrai le WE, où tout le monde ne peut disposer d'un avion alors qu'une meilleure optimisation de notre parc permettrait -au moins les jours de beau temps- de doubler nos heures de vol. Pensez-y, la meilleure gestion de notre association passe aussi par une modification de nos habitudes, cela ne coûte rien en dehors d'un tout petit effort de partage. Pensez également à annuler vos vols même si la météo maussade vous fait penser que personne ne volera ce jour là ! Et pour clore ces mesures simples applicables par tous, limitez le nombre de réservation à 3 créneaux (en dehors, bien sur, des vols d'instruction ou de voyages)

L'été approche, vous manquez d'idées, nos équipes d'animation sont actives sur toutes les plateformes pour vous proposer des vols à thèmes et dans l'amitié partagée.

Venez, participez, échangeons, partageons... nous sommes près de 600 adhérents et on se connaît si peu

Je vous souhaite un très bel été, rempli de jolis vols et de belles histoires.

Agenda été 2013



Au départ du Versoud



- **1^{er} juin** : **Pierrelatte** : Visite de la *ferme aux crocodiles*.
- **15 juin** : **Dijon Darois** : Visite des *ateliers Robin*.
- **22 juin** : **Valréas** : Visite du *château de Grignan*

Infos et inscriptions **Alain Bergerioux** 06 85 94 56 30

Au départ de St Geoirs

- **9 Juin : Traversée maritime / transit côtier.** Destination la Corse si météo favorable. Découverte du survol maritime, avec assez souvent perte de horizon naturel, vol école indispensable avant de se lancer seul vers la Corse.

- **23 Juin : Les espaces aériens complexes environnants.** Un vol St Geoirs – Annemasse – verticale St Ex – Bron – St Etienne. Apprendre/se perfectionner à évoluer dans les espaces contrôlés de la région tout en restant en permanence en contact avec les services de la circulation aérienne.

- **21 Juillet : Radio Navigation.** Révision/perfectionnement de la radio navigation. Vol à destination de Rodez.

- **25 Août :** A la demande.

- **8 Septembre : Traversée maritime / transit côtier.** Destination la Corse si météo favorable avec possibilité baignade à Propriano. Découverte du survol maritime, avec assez souvent perte de l'horizon naturel, vol école indispensable avant de se lancer seul vers la Corse.

*La personne à contacter pour ces vols : **Jean-Yves Larnaudie** - jean-yves@larnaudie.net.*

Cheers Captain George (par MF Lavillat)



Retrouvailles fort sympathiques samedi 20 Avril au Versoud avec George Kissaun organisateur et président du Rallye Aérien International de Malte, venu en ami saluer les pilotes dauphinois qui y participent depuis de nombreuses années.

Nul doute que pour cette 44^e édition, ces derniers enrichiront encore un palmarès déjà bien fourni : 3^e en 2010, 1^{er} en 2011, 2^e en 2012

Cette manifestation rassemble, chaque année fin juin, des équipages venus de toute l'Europe, chaleureusement accueillis sur le tarmac de LUQA (La Valette) où les épreuves se terminent par un concours d'atterrissage, après un passage chronométré et un parcours en temps imposé. Sont également récompensés (entre autres) la meilleure préparation de vol aller et la tenue du log de navigation.

Les pilotes peuvent ensuite profiter pleinement de leur séjour dans un superbe hôtel à St Julian's Bay pour découvrir cette île au patrimoine très riche et apprécier les festivités organisées tous les jours par l'équipe de George.

Si l'aventure vous tente, n'hésitez pas! Il est encore possible de s'inscrire mais il faut le faire très vite : contactez Michel BLONDEAU au 06 87 39 98 27

A noter que ce voyage d'environ une semaine ne se limitera pas au Rallye mais inclura d'autres étapes (en cours de définition)

Parmi les possibilités : aller via la Corse, Pantelleria, la Sardaigne ou



la Tunisie, retour par l'Italie, la Croatie etc... (budget tout compris d'environ 2500 euros)

Plus d'infos sur le rallye sur le site : www.maltarally.org où une page est d'ailleurs consacrée à l'ACD !

Une journée au Saint Sorlin (par A. Pêcher)



L'an dernier, quelques farfelus du Club avaient voulu se rendre compte pour de vrai de ce que pouvait représenter une nuit sur neige. Sait-on jamais, un avion planté là-haut en fin d'après-midi ! Saint Sorlin, notre terrain de jeu favori, nous avait donc vus un soir du 1er avril creuser quelques trous dans la neige, tenter de construire deux igloos (on n'a jamais su faire le toit, dommage..). Et le lendemain matin, on a tous été convaincus qu'il valait mieux ne pas voler trop tard, car finalement, si la soirée avait été une bonne partie de rigolade, on s'est quand même aperçu que les nuits étaient fraîches en altitude...Même les quelques bouteilles pourtant partiellement remplies d'antigel n'avaient pas pu jouer leur rôle de réconfortant. Donc finalement, il est peut-être plus confortable de redescendre un glacier plutôt que d'y coucher dessus. Mais pas forcément plus sûr, pour nous pauvres pilotes, qui ne connaissons pas toutes les subtilités de l'amarrage d'un avion sur neige ou de l'assurance sur glacier, et qui avons quelques chances de voir notre épopée se terminer au fond d'une crevasse ! Les mêmes farfelus avaient donc décidé de remettre ça cette année, sans pousser le vice jusqu'à vouloir re-dormir là-haut, mais avec un thème à l'esprit : si je suis planté dans la pente, comment puis-je amarrer mon avion, comment puis-je m'aider d'un éventuel mouflage pour le redresser, et si je dois l'abandonner sur place, comment puis-je redescendre sans prendre trop de risque dans mes zigzags entre les perfides crevasses ?



On s'est donc fixé un jour, on a entraîné dans l'aventure Antoine, qui est guide, et le jour venu, miracle il fait grand beau ! Quand même quelques hésitations pour partir : isotherme zéro à 3400 m, 70 cm de neige fraîche qui ne peut que devenir lourde et collante, vent du Sud annoncé... Finalement, on adopte le vieil adage de Dominique ("on peut toujours aller voir"), et on part direction le haut du Glacier de Saint Sorlin: 3 avions depuis le Versoud (FT, PT et YR), et deux d'Huez (Jack avec le HU, et Jean Louis dans son avion personnel).



Si le FT semble monter assez bien malgré sa charge (il n'y avait pas que les plus maigres dedans), et réussit à se poser juste sous le col des Quirlies, si le Jodel réussit lui aussi à atteindre les 10000 ft nécessaires, grâce aux ruses de Jean-Pierre qui gratte le moindre caillou pour trouver l'ascendance, j'ai plus de mal avec le BOPT, qui refuse obstinément de dépasser 9000ft. Ce sera donc un détour par Huez pour déposer un de mes deux passagers, que le FT viendra récupérer peu après.

Arrivé enfin au Saint Sorlin, effectivement la neige est collante et lourde, et malgré les conseils sûrement avisés de ceux déjà posés, je réussis à planter l'avion, qui refuse de terminer son virage. Bien sûr, j'ai essayé de faire croire aux copains que c'était fait exprès, pour rendre l'exercice à venir plus réaliste, ils ont été de mauvaise foi et n'ont jamais voulu me croire... L'amitié sincère n'existerait-elle plus ? ...



... Mais tant mieux, il y a au moins un avion pour la démonstration (en réalité, d'autres avions sont arrivés d'ailleurs, et il y a du choix pour un exercice pratique très réaliste). Sous la chaleur déjà très forte, dans une lumière d'Avril éblouissante, avec certains qui commencent déjà à réclamer à manger, l'exercice commence.

Première partie, remettre l'avion dans la pente. Donc mettre un ancrage dans la neige molle, et faire un mouflage pour le redresser. Antoine s'affaire, devant un public qui s'est élargi aux pilotes d'autres avions arrivés de Chambéry ou d'ailleurs (on aura même droit à un pilote inspecteur qui nous gratifiera d'un "enfin je vois quelqu'un s'exercer à ça, c'est bien"); du matériel technique bizarre est sorti (poulie, mousquetons, autobloquants, sangles...), du plus rustique aussi (une pelle, un bout de liteau); on s'entraîne à faire des nœuds subtils : alors, la boucle, elle est dans ce sens, ah non, ça file, alors c'est peut-être ça... (heureusement, il y a même des marins parmi les élèves, pour qui les nœuds n'ont pas ou moins de mystère). Et finalement démonstration est faite que l'ancrage tient assez pour résister à la traction du mouflage, et que celui-ci démultiplie assez nos efforts pour envisager de redresser seul l'avion, même dans cette neige lourde et profonde (il ne faut quand même pas oublier la pelle, pour dégager les skis et éviter qu'ils ne forcent en torsion).

Deuxième partie, marcher encordé sur glacier, pour que la corde ne soit pas synonyme de "tous ensemble dans la crevasse". Les mêmes ont toujours faim. Mais cela n'empêche pas là aussi une démonstration assez probante, où on retient surtout qu'avoir des raquettes aux pieds, ce n'est pas l'idéal pour rattraper quelqu'un qui met la jambe (et éventuellement le reste) dans un pot (une crevasse).

Sur ce, l'heure a tourné, il fait de plus en plus chaud, le vent du Sud fait mine de se lever, il va falloir partir vite si on ne veut pas pousser le réalisme trop loin. Tant pis pour ceux qui ont faim, il faut presque sacrifier le casse-croûte !

Et là, oh surprise (non, vraiment pas une surprise du tout), tous les avions restent scotchés, et refusent obstinément de bouger. Heureusement, à 15 ou 20 sur le glacier, on arrivera à les soulever, les tourner, les pousser. Presqu'aussi efficace que les manœuvres vues ce matin, mais nécessite plus de main d'œuvre ! On arrivera finalement tous à redécoller, mais j'ai rarement vu des décollages aussi longs au Saint Sorlin ! Au final, encore un bien beau moment en montagne...

Note :

- Cette sortie ne se faisait pas dans le cadre "officiel" du club, entre autre pour des raisons de responsabilité de notre guide (qui était là tout à fait bénévolement). Par contre un retour d'expérience sera fait dans un prochain article, et on envisage des exercices réguliers au Versoud pour assimiler la technique assez particulière du mouflage. Cette sortie nous a aussi permis de voir le kit glacier minimum à avoir dans l'avion, on en reparle...

- Ont participé à cette sortie : Jean-Louis Brissaud et son fils, Eric Chaillot, Dominique Hubert, Michel Mémier, Jean-Pierre Mollard, Arnaud et Antoine Pécher, Jack Porte, Philippe Puig, Jean-Pierre Triquès, et Hervé Vidal.

Les derniers « Bulletins de sécurité des vols »



Michel Blanc

N° 18 Rappel des consignes d'aérodrome

Une réunion d'échange d'information en présence d'une équipe de contrôleurs et de représentants du Club (Mr BLANC, JP SPREUZE) s'est tenue le 15 avril sur l'initiative de Yvon Chalayer, Chef de la circulation Aérienne.

Voici le résumé des points abordés qu'il nous faudra respecter.

1 – Les contacts radios :

Le passage de la fréquence sol à la fréquence tour et vice versa correspond aux limites de sécurité de piste définies par la ligne stop. :

Le pilote doit automatiquement passer, à ce point précis et lorsque prêt à s'aligner, sur la fréquence Tour si au cours du premier contact, le contrôleur a spécifié de « rappeler prêt sur la fréquence tour ». A l'arrivée, une fois la piste dégagée, demander les instructions de roulage après le passage du stop sur la fréquence tour ;

De mauvaises habitudes ont été constatées, appliquons simplement la réglementation.

2- Vols solo élèves :

Comme sur la plus part des terrains importants, il est convenu de préciser au cours du premier contact (départ intégration sur un terrain ou transit dans une TMA), qu'il s'agit d'un vol élève solo.

Dorénavant, sans être une obligation réglementaire, au premier contact l'élève devra indiquer dans sa phraséologie ce mot

Ex : Le Versoud sol de F-GAYO « solo » bonjour.

Merci de mettre cette consigne en application. Cela permettra au contrôleur d'apporter éventuellement une attention particulière dans la gestion du vol identifié.

3 – Gestion du trafic :

Rappel : le commandant de bord a la responsabilité d'assurer sa séparation.

Ainsi il arrive que le contrôleur, pour des besoins d'écoulement du trafic, invite le pilote à prolonger la vent arrière pour assurer la séparation entre les avions. Il nous a bien été rappelé qu'au regard de la réglementation le contrôleur sépare les avions sur la piste mais qu'il ne doit que l'information de trafic en circuit d'aérodrome et qu'il est du ressort du pilote d'assurer sa séparation afin de s'éviter une remise de gaz en finale en cas de piste occupée.

C'est au pilote de décider par exemple le moment qu'il juge opportun de prolonger le vent arrière pour assurer son espacement et de le mentionner auprès du contrôleur.

Attention aux arrivées directes :

C'est au pilote de demander au contrôle l'autorisation de procéder à une arrivée directe, par le vent arrière, semi-directe ou par la verticale. Néanmoins pour gérer les problèmes de nuisances ou de fluidité de trafic, le contrôleur peut proposer une trajectoire d'arrivée que le pilote est libre d'accepter ou non.

Attention également de bien s'annoncer en « longue finale » au bon moment. La longue finale se situe au plus tard à l'altitude du tour de piste (1700 pieds soit 3.2nm du seuil ou 6km). Ne pas s'annoncer en longue finale lorsqu'on est encore verticale Eybens pour gagner une place !

4 – Décollages des planeurs à contre QFU en service :

Un débat a eu lieu sur l'opportunité de faire décoller ou atterrir les planeurs à contre QFU. Il nous a été dit que pour ne pas avoir à déplacer toute l'organisation planeur d'un QFU à l'autre, si le vent permet aux planeurs de décoller avec vent arrière cette pratique

est souvent appliquée. Cela demande une vigilance particulière du contrôleur et des pilotes afin de maintenir le niveau de sécurité requis.

Le chef CA indique que le contrôle a la consigne dans son manuel d'exploitation de ne pas faire décoller d'attelage en présence d'un appareil engagé dans le vent arrière du QFU en service.

N° 19 **Nos avions, nos amis !**

Il est réjouissant de voir une flotte d'avions comme ceux de l'AC Dauphiné bien entretenus, rénovés souvent par une équipe de mécaniciens particulièrement attentive à l'état et à l'aspect de nos avions.

Tout un chacun, pilote, élève, instructeur, se doit d'avoir la même attention, quand nous utilisons nos avions, par là j'entends :

- les précautions à prendre pour sortir ou rentrer les avions dans les hangars

1) se mettre à 2 au moins : le nombre d'incidents relevés dans ce genre de manipulations est absolument intolérable.

2) des marques de peinture précisent les emplacements où les avions doivent être rangés, ceux-ci doivent être respectés.

- **avoir le souci de signaler toute anomalie** constatée, là aussi il ne faut pas oublier de rendre compte : la sécurité est en jeu, ne soyons pas à l'origine d'incidents graves !

- **un avion se bichonne** et la sécurité des vols s'en trouve améliorée

Le soin que l'on apporte à nos avions relève du bon sens, de l'esprit club et du respect des autres.

Michel et Serge (qui s'essouffent!)

Relisez tous les bulletins de sécurité en allant sur le site de l'Aéroclub, « Menu Membre », rubrique « Sécurité » ou en utilisant le lien ci-dessous :

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

Hangar : une place pour chaque avion !



Sortie des avions



Marquage au sol



Avions à leurs places

Une bande de "lève-tôt" : Albert, Bernard, Christian, Francis, Hédi, Jean-Pierre, Jean-Philippe, Jérémie, Lucien, Pierre ..., cornaqués par Arnaud, ont un samedi matin, organisé le hangar en marquant au sol l'emplacement de chaque avion avant les premiers vols.

Merci de respecter ces emplacements après avoir nettoyé votre avion, vérifié qu'il reste au moins la moitié du réservoir et remis les flammes en place.

Merci à tous.

Bon anniversaire**Jérémie !**

Un beau jour, haut comme 3 pommes, Jérémie pousse la porte du Club avec l'aplomb que l'on peut avoir à cet âge (13 ans) quand on est animé par une passion. La sienne, c'est l'aviation et en attendant de pouvoir atteindre les palonniers et commencer à voler, il s'impose petit à petit par sa présence. Aussitôt l'école finie il est là pour rêver devant un avion, le toucher, et surtout se rendre utile sur le terrain, dans les hangars, au secrétariat ... Instruit par Michel Blanc il obtient son BB en mai 2011. Il a fêté samedi 18 mai ses 18 ans et ses 170 cms.

Bon anniversaire Jérémie, et bons vols !

**Dernière minute**

- **Qualif anglais:** Félicitations à tous les nouveaux titulaires du FL.055 (compétences linguistiques anglais VFR) obtenu lors de la session spéciale ACD organisée par Pierre Bigot le samedi 18 mai dans les locaux de St Geoirs. Bravo aussi à leurs "entraîneurs" Jean-Yves Larnaudie, Danièle Martin, Albert Scius et Alain Mouflard pour cette belle réussite !
Nous y reviendrons plus en détail dans le prochain numéro du journal.



- **Une buvette à Courchevel :** vous pourrez en profiter à partir du mois de juillet et serez accueillis par Stéfanie. Soleil et parasols garantis.



Bons Vols à tous



Ce journal est le votre.

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