

# ACD News

n°9

avril 2015



## Notre patrouille : Les WIPS

Vous avez le bonjour des WIPS que vous connaissez sûrement tous pour les avoir vu à l'œuvre.

Concernant son activité, la patrouille en dehors des manifestations internes au club ou extérieures, s'entraîne mensuellement sur le terrain du Versoud pour que tous les pilotes gardent la « main ».

Sa charte se trouve dans les annexes du MANEX club et vous permettra en la lisant d'appréhender les « us et coutumes » qui régissent la patrouille.

La patrouille serrée est une discipline où il faut concentration et précision, et de voler les uns près des autres en toute sécurité reste l'apanage d'une cohésion et d'un niveau d'entraînement adéquat. Tout un chacun dans l'équipe, y compris leader et députés-leader y prend le plus grand plaisir :

Briefings, débriefings et autres rencontres sont l'occasion de créer cohésion et bonne entente entre tous.

Si vous êtes intéressés, venez voler avec l'un de nous et si vous êtes accrochés comme le sont déjà plusieurs adeptes à l'entraînement, vous pouvez prendre RDV pour débiter à deux avions.

Au planning, les WIPS sont prévus pour se produire à la coupe Icare et à la biennale à Pégoud en septembre prochain.

Pour plus amples renseignements, venez nous voir nous, les équipiers, John ARCHER, Albert SCIUS, Philippe BANNAY, Sebastien MAZARE, Pierre VARNET, J-P TRIQUES et Eric BELLINGHERY députés-leader, et Michel BLANC, leader.

### Les bulletins sécurité, vous connaissez ?

Sur le site de l'ACD, là où vous trouvez toutes les informations utiles, il existe une rubrique fort intéressante et non moins importante.

.....Un incident sur Grenoble Isère.....l'utilisation des skis sur D140.....l'attention sur la chauffe ultra importante des Rotax.....les cailloux sur les hélices.....les spécificités et prescriptions des vols montagne.....

Vous trouvez ces bulletins sécurité à l'adresse suivante:

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

## Démystifier la complexité du Pilotage et améliorer la sécurité des vols

L'Aéroclub du Dauphiné propose une formation d'Accompagnant-Pilote. Sa dénomination précise est PINCH HITTER (\*).  
Il vous arrive de voler en compagnie de votre conjoint, de vos enfants ou d'amis.

Nous mettons en place une formation afin de faire comprendre à un non-pilote le fonctionnement de base du pilotage (sans jargon technique) et de pouvoir éventuellement acquérir les bases nécessaires lui permettant de ramener au sol dans les meilleures conditions possibles en cas de défaillance du Pilote.

Cela permet aussi aux accompagnants réguliers de participer de manière plus active aux vols et pourquoi pas de révéler une vocation...

Les modalités pratiques de cette formation sont les suivantes :

- 10 heures de formation dont :
  - 5 heures de formation au sol (cours et simulateur)
  - 5 heures de vol (environ 7 vols) dont un petit test de 30 minutes facultatif).
- Remise du certificat d'Accompagnant-Pilote. (Ce n'est pas un document officiel).

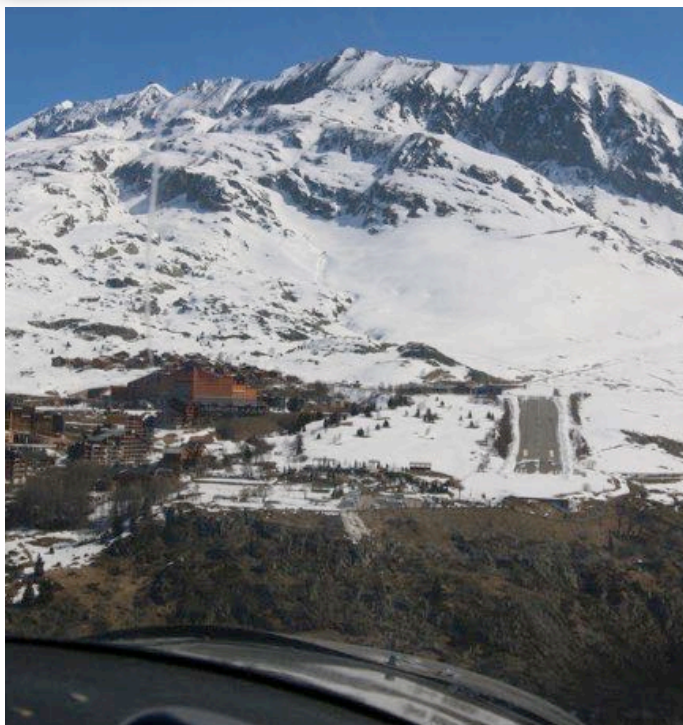
Le coût de cette formation est de 1000 euros comprenant :

- L'inscription au club.
- L'assurance fédérale.
- La documentation.
- les 10 heures de cours et de vol en place passager avec un instructeur.

Les stages débutent fin avril ; les dates seront données prochainement. Sur le site de l'ACD prochainement, le programme détaillé.

(\* Pinch Hitter est un terme américain tiré du Base Ball : littéralement il signifie « Frappeur d'urgence » ou « Frappeur de remplacement » (source wikipédia)

## Quelle sensation... le vol montagne... !



Ça dégage fort la montagne !  
Voici le récit de cette merveilleuse journée.

Rendez vous Le Versoud pour un voyage vers Huez. La boule au ventre. J'avais observé cette piste le week-end précédent lors d'un séjour ski. La piste ressemble plus à un toboggan.

Je monte dans ce D140. Pas un mousquetaire, une abeille, et pas n'importe laquelle, celle d'Henri Giraud. Ma pilote me rassure. Me voilà sanglé comme si j'allai sur la lune.

L'abeille bourdonne. Nous voilà dans les airs en montée vers Huez. CAVOK, les yeux écarquillés face à la beauté d'une montagne d'un blanc manteau de neige immaculée.

La piste est toujours là, toujours aussi courte et pentue. L'étape de base et de vent arrière sont rapides. La finale déjà...

Et puis, rien. Un atterrissage tout en douceur sur le bitume.

Je sors trop content d'être aussi rapidement à un endroit où j'avais mis deux heures pour monter en voiture dans des bouchons interminables.

Après un délicieux « chou-farci-saumon-quinua », nous repartons... Oui, mais vers le glacier de Saint- Sorlin. Le décollage n'est guère plus impressionnant car l'avion décolle en fait très rapidement laissant les 21 virages et Bourg d'Oisans sous nos ailes.

Le paysage n'en est que plus fascinant faisant défiler de vastes étendues de neige fraîches en ce mois d'avril. L'approche sur le glacier me semble long. Mais les distances sont difficiles à évaluer et le glacier est si étendu. Les skis sortis, nous atterrissons, ou plutôt nous glissons au milieu de... rien, que du blanc !

Le retour en slalomant dans les vallons et cols est chargé d'adrénaline et de magie.

Voilà, chers amis ma première sortie en montagne, 6 mois après mon PPL. J'ai découvert et compris ce que les montagnards expriment sur leur passion : « La montagne, ça se vit ».



Merci à Isabelle pour cette magnifique journée.

Merci à Jack pour son accueil chaleureux.

Reste à découvrir, quand j'aurai un peu de courage, mon exercice voltige... Mais chaque chose en son temps !

*Pierre Romani*

**d'huez**  
au soleil

**Ecole de Vol Montagne**

**A<sup>CD</sup> Aéroclub du Dauphiné**

Membres de l'ACD, venez découvrir la montagne.  
Vols en double possibles au départ du Versoud ou de Saint Geoirs.  
Vols possibles aussi au départ de Huez : 04 76 11 35 81 ou 06 88 48 70 49

## La montagne, ça vous gagne !

Ce texte est une compilation des réflexions émises lors des réunions du pôle montagne, créé pour faire face à la baisse d'activité dans ce domaine, qui devrait pourtant être l'un des principaux moteurs de l'aéroclub eu égard à notre situation géographique au cœur des Alpes.

Il fallait dans un premier temps analyser les facteurs de la tendance baissière. Tout d'abord, le vol montagne est une compétence plus exigeante que le voyage. Il requiert une formation spécifique, un temps d'apprentissage prolongé avec d'inévitables périodes de découragement. Il faut également au pilote des aptitudes et de l'entraînement pour accéder à ces compétences par l'examen en vol, et ensuite des heures de pratique pour entretenir ces mêmes compétences.



La réglementation nationale est contraignante. S'y ajoute en interne celle du club, exprimée dans le Manex, qui implique des plans de vol, des renouvellements d'autorisations site par site en chaque début de saison. Certes, c'est là le prix d'une sécurité renforcée après des incidents, mais

inévitablement cela complique les choses. Le tarif de l'heure de vol est déjà élevé compte tenu des machines utilisées le plus fréquemment, et s'y ajoute celui de la double commande, plus nécessaire que jamais dans cette activité on vient de le voir.

Aussi, peut-être ne communiquons-nous pas suffisamment autour de cette activité magnifique, mais qui reste confidentielle. Est-ce parce qu'en tant que pilotes de montagne nous craignons de faire de notre activité un phénomène de masse ? Le risque est pourtant inexistant. Nous avons une ample marge de progression sans pour autant couvrir d'avions nos massifs montagneux. Un autre facteur, enfin, pourrait être le nombre réduit d'instructeurs qualifiés, particulièrement en début de chaque saison, où ils sont très sollicités.

Certes, certes ! Mais la réflexion du groupe, franchement positive, est que nous avons de tout combinés dont aucun club de France ne dispose.

Nous sommes, nous le disions en introduction, au cœur des massifs alpin et préalpin, à bien moins d'une heure de

vol d'un grand nombre de terrains variés tant au niveau de la difficulté que des paysages. Dès que nous quittons la vallée, nous avons le plaisir d'évoluer au sein de paysages époustouflants.

Le vol montagne est dans notre ADN. C'est ici, avec des pilotes de haut niveau, à forte personnalité comme Henri Giraud, Marcel Collot, Serge Blanc, qu'ont été explorées, élaborées et éprouvées les techniques d'évolution en montagne maintenant accessibles à des pilotes moins expérimentés.

Nous disposons d'une flotte magnifique en nombre et en qualité, avec trois Jodel D140 (2 mousquetaires et 1 abeille), le type d'avion de montagne vaste et sécurisant par

Et enfin, le plus crucial, des instructeurs compétents et dévoués, Alain Serrado, Dominique Hubert, Olivier Gerbier, Jack Porte, Etienne Rouquette et Florence Londos (montagne roues), auxquels vient de se joindre Luca Fini, futur leader montagne, en passe d'obtenir ses transferts de qualifications pour la France, et, en perspective, Denis Janet, pilote professionnel en train de se qualifier montagne.

Il s'agit là de nos réserves et de nos atouts, mais ce n'est pas suffisant ! D'où une démarche pro-active, comme disent les



excellence, un Jodel D113 pour les longs terrains herbeux, un autre Jodel D113 récemment acheté, équipé du moteur du F-PIYR, que l'atelier nous prépare pour tous types de terrains. Un ULM Savannah, machine rustique aux gros pneus pour la montagne d'été. Et, last but not least, un rallye 150cv basé à St Geoirs, l'avion pour débiter en montagne roues, celui qui pardonne tout et se pose comme un parachute !

Et puis nous avons un fonds rare : les effectifs de notre club, 600 membres, qui induisent un fort potentiel de développement, puisque nous ne comptons à ce jour que 57 pilotes qualifiés montagne.

Américains... Alain Bergerioux a mis en route ce mois de février une série de vols découverte et un stage montagne promotionnel, bien accueillis mais encore trop confidentiels. Sept pilotes se sont inscrits au stage. Dix stagiaires ont participé aux stages ouverts sur l'extérieur, dont deux Britanniques, quatre Hollandais, un Italien et quelques Français de chez nous.

Certes cela pourrait sembler peu eu égard aux efforts déployés par les bénévoles, mais en termes statistiques, tous pilotes montagne confondus, malgré une saison hivernale épouvantable, nous avons déjà enregistré bien plus d'heures que dans la même période l'an dernier.

"Faire c'est bien, montrer qu'on fait, c'est mieux", dit-on, d'où nos efforts dans ce domaine, en lançant une opération de communication à plusieurs niveaux.

Par invitations d'abord : "Qui veut faire un tour en montagne avec moi ?" va-t-on entendre dans la salle de départ du club dans les mois à venir. D'une part le Manex nous y incite, puisqu'en montagne skis nous devrions être deux à bord, pour vérifier que le ski droit (invisible du pilote sur Mousse) est bien sorti

récemment touchés par nos stages, mais surtout nos non-montagnards ; les clubs de France et de Navarre ; Tom Horne, Managing Director d'AOPA, revue homologue d'InfoPilote aux States ; Ian Seager, Managing Director de medias spécialisés aviation au Royaume Uni. Nous avons contacté ces deux derniers, qui ont déjà décidé de parler de nous dans leurs publications, d'autant qu'ils ont participé à des formations montagne chez nous et partagent notre addiction malgré la distance...



ou bien rentré. Ensuite, c'est toujours une joie pour un pilote montagnard d'emmener un collègue pilote plaine pour aller se poser sur nos champs de neige ou nos alpages. C'est évidemment une façon indirecte de susciter des vocations montagnardes.

En donnant une existence visuelle à l'aviation de montagne, ensuite. Nous construisons un site qui pourrait être intégré au site de l'ACD, [www.acdmtn.org](http://www.acdmtn.org), déjà actif, trois ou quatrième dans le listing si vous googlez *acd montagne*. Ce site sera relié aux "usagers potentiels" par une newsletter envoyée régulièrement par mail, et connectée sur une page qui renverra sur les éléments récemment mis à jour.

Quelles en sont les cibles ? Les montagnards de l'ACD, bien sûr, y compris ceux

Ce site sera fondé sur un principe d'*interaction* avec les usagers déjà qualifiés, à qui nous demandons d'envoyer leurs récits d'aventures, photos et vidéos de leurs escapades en montagne. Les événements pittoresques (bivouac au Saint-So, rassemblement de Méribel, etc.) feront l'objet d'une couverture visuelle et rédactionnelle, résultant largement des contributeurs, mais sous modération éditoriale, l'idée étant de montrer le *plaisir* qu'il y a à explorer la montagne. Chaque contribution sera clairement attribuée à son/ses auteur/s, et nous entendons que le site soit un lieu d'expression de ceux qui ont trouvé du bonheur à voler en montagne...

Bref, la montagne, ça vous gagne !

Bernard Moro



La commission flotte à trois objectifs :

- 1- Optimiser la flotte afin de limiter (voir réduire) les coûts d'exploitation.
- 2- Renouveler la flotte, afin de pérenniser le club pour les années futures.
- 3- Garder une flotte la plus homogène possible.

En 2014, nous avons commencé l'année par faire un calcul des coûts d'exploitation des avions sur les 4 dernières années. Cela nous a permis de procéder à un premier ajustement des tarifs de l'heure de vol en novembre 2014. L'étude a également montrée que des nouveaux avions, équipés de Rotax ou de moteur diesel de nouvelle génération, le coût d'exploitation n'est pas plus élevé que sur des avions anciens.

L'exemple a été fait sur l'achat du Sport star. Il peut être loué à un tarif comparable au Rallye avec un équipement de dernière génération. Pour le moment, il s'agit d'un avion de location. L'avion définitif est prévu d'atterrir au Versoud le 8 mai 2015.

Pour les avions de voyage, nous souhaitons renouveler une partie du parc. Nous avons quatre DR 400 de plus de 25 ans. La maintenance de ces avions nous coûte de plus en plus cher. Cirrus, DA 40, DR 400, WT9, les choix restent encore à confirmer. Dans tous les cas, le DR400 reste une valeur sûre pour le club car très apprécié.

Nous sommes souvent sollicités pour acheter tel ou tel avion. Tout est possible, mais nous devons toujours garder en tête que pour être rentable, un avion doit voler minimum 350 h de vol par an. C'est une préoccupation majeure pour la commission avec pour but l'homogénéité de la flotte.

Merci aux représentants des pôles (voyage, croisière, voltige...) mais aussi aux instructeurs, chef pilote, chef d'atelier, pour la pertinence de leurs propos toujours très constructifs pour l'avenir de notre flotte. Enfin, merci aux trésoriers pour leur professionnalisme dans les montages financiers nécessaires à tout investissement.

*Pierre Bigot*

## Inauguration des deux nouveaux avions et du local formation

Le samedi 28 mars, étaient inaugurés nos deux nouveaux avions et le local destiné aux formations.

Cet événement a été accompagné d'un survol de l'aéroclub par la patrouille WIPS composée en plus de ces deux avions.

Des personnalités étaient présentes et de nombreux membres sont venus assister à cette rencontre.



L'objectif du pôle Voyages est de proposer des idées, des recommandations, des actions pour développer l'activité « voyages » au sein de l'Aéroclub du Dauphiné.

Pour ce faire, nous sommes partis d'un état des lieux de l'activité « voyages » sur la plateforme du Versoud, sur 6 mois, du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 2014, correspondant à la période de l'année où les voyages sont les plus nombreux. Sont enregistrés comme « voyages » sur Safetyplane tous les vols non « locaux », non « montagne », non « voltige »... bref des vols comme Grenoble Le Versoud - Albertville ou bien Grenoble Isère - Saint Rambert d'Albon sont considérés comme des « voyages ». Nous avons donc fait le choix de prendre en compte uniquement les vols effectués à une distance supérieure ou égale à 60 NM à vol d'oiseau ainsi que les vols à l'étranger. Nous avons ainsi dénombré 90 voyages, représentant 507 heures de vol, soit seulement 14,30 % des heures de vol effectuées sur la période concernée...

### Quelques freins identifiés

Nous avons donc cherché à comprendre les raisons du relativement faible niveau de l'activité voyages au sein de l'ACD par une rapide enquête. Voici un florilège des réponses obtenues : « J'y pense pas », « Voyager pourquoi pas mais pour aller où ? pour faire quoi ? et puis avec qui ? », « J'aimerais bien mais ça revient cher », « Je ne peux pas aller à l'étranger, je n'ai pas la compétence linguistique », « Je voudrais bien voyager plus, mais chaque fois que je veux un avion de voyage, il est pris », « Je n'ose pas, c'est compliqué, il y a les zones, la radio, les notams... Je ne suis pas sûr d'y arriver », « Je voudrais bien mais c'est difficile », « Pour l'étranger, la doc. internationale, je ne sais pas où la trouver »

### Quelques pistes de réponses

#### La réservation des avions

C'est à chacun d'entre nous d'adopter un comportement responsable... et surtout d'appliquer le règlement intérieur !

#### Un vol à l'étranger dès la formation, pourquoi pas ?

Afin d'inciter les jeunes brevetés à sortir des frontières de l'hexagone et de démystifier le voyage à l'étranger, il pourrait être envisagé de proposer un vol à l'étranger, pour les élèves et les instructeurs qui le souhaitent, par exemple, à Aosta, à Lausanne, à Sion... dans le cadre de la formation au PPL.

#### L'anglais aéronautique

Comment acquérir et entretenir ces compétences ? Faute de candidats en nombre suffisant, il n'y a pas de formation FCL.055 VFR organisée en 2015 dans le cadre de l'aéroclub. Toutefois, un certain nombre de pilotes déjà titulaires de la compétence FCL.055 VFR souhaiteraient la mise en place d'ateliers de « maintien des compétences linguistiques ».

#### Une aide à l'organisation

Afin d'aider les pilotes qui souhaitent « se lancer », les membres du Pôle Voyages sont prêts à apporter leur aide logistique et méthodologique à tous ceux qui en feraient la demande.

De plus, nous travaillons à la création de fiches « tripkits » par destination, avec des trucs, des conseils pratiques sur la nav., la logistique, les centres d'intérêts et les activités possibles sur place, les restos, l'hébergement éventuel...

#### Quelle tarification pour les vols « voyages »

Nous avons demandé au C.A. de proposer un tarif incitatif pour les heures de vols pour les balades-aéros et les voyages organisés par le Pôle Voyages et le club. Ce geste, à l'instar de de la promotion qui a été proposée pour les vols montagne, pourrait servir peut-être d'élément déclencheur pour un certain nombre de pilotes qui hésitent pour des raisons financières.

Aux dernières nouvelles, le sujet est encore à l'étude...

## Programme de voyages 2015

« Le Pôle Voyages vous propose ... » un programme de balades-aéros d'une journée, de voyages de 2 ou 3 jours, des « grands voyages » « accessibles à tous » : d'une part sur le plan financier, d'autre part sur le plan technique, plusieurs instructeurs ayant d'ores et déjà accepté d'accompagner des élèves-pilotes ou des BB/LAPL intéressés.

### les balades-aéros (1 journée)

- Villefranche de Rouergue : Ville médiévale et gastronomie (sam. 13 juin)
- Castelnaudary : Cassoulet Airport, ambiance unique ! (sam. 29 août)
- Un circuit aéro : LFLG - Nîmes Courbessac (LFME) – Cannes (LFMD) – LFLG avec des épreuves à définir (photos, énigmes, ...), (sam. 19 septembre)
- Aosta : Centre historique et gastronomie valdôtaine (date à définir)
- Torino Aeritalia : Histoire et gastronomie piémontaise (date à définir)

### les voyages (2 ou 3 jours)

- Bar-sur-Seine : « Champagne pour tout le monde » (sam. 25 et dim. 26 avril)
- Hydravion au lac de Como (ven. 8, sam. 9 et dim. 10 mai)
- Venezia San Nicolo : San Marco et spécialités vénitiennes (ven. 5, sam. 6 et dim. 7 juin)
- L'île d'Yeu : Forteresse, plage, vélo et patagos (sam. 20 et dim. 21 juin)
- Alghero : Falaises de Capo Caccia et spécialités sardes (sam. 12 et dim. 13 septembre)
- Luxembourg : Accueil par Aero-Sport en vue d'un jumelage Centre historique, châteaux et vin de Moselle... (3 jours, dates à définir)

### un grand voyage

- International Air Rally of Malta ( environ 20H de vol ) Suivant les années : Tunisie, Italie, Corfou, Croatie,... et bien sûr Malte (9 jours : du 26 juin au 4 juillet)

## Quelle communication autour des voyages

Communiquer sur les voyages peut faire rêver et susciter l'envie de voyager ! Communiquer sur les voyages peut faire naître l'envie d'apprendre à piloter... pour en faire autant !

Vous verrez donc bientôt sur les écrans TV des club-house des montages-photos ou vidéo sur les voyages effectués par des membres du club avec des avions du club. Réaliser des livres-photos consultables dans les club-house est aussi un moyen de faire connaître notre activité. Un panneau d'affichage « Voyages » a également été placé dans le club-house du Versoud. Le site web de l'aéroclub propose maintenant un accès en «un clic » à une rubrique « Voyages » dans la partie publique, avec présentation de l'activité, carnets de voyages, photos, vidéos. Quant à vous, membres de l'ACD, vous avez accès à la rubrique « Pôle Voyages » dans la partie réservée aux membres. Vous y trouverez le calendrier, le programme des voyages, la présentation de chaque balade-aéro et voyage (programme, modalités pratiques,...) ainsi que les modalités d'inscription sur Safetyplane et bientôt des fiches « tripkits ».

## Comment faire se rencontrer l'offre et la demande

Nous envisageons la création d'un outil **intégré au site web de l'ACD** qui permettrait de provoquer la rencontre entre les offres de voyages ainsi que les places disponibles et les souhaits de voyages des membres, qu'il s'agisse d'un voyage planifié ou d'une opportunité de (presque) dernière minute.

Cet outil pourrait également être utilisé pour gérer l'offre et la demande pour d'autres activités : montagne, voltige, balade,...

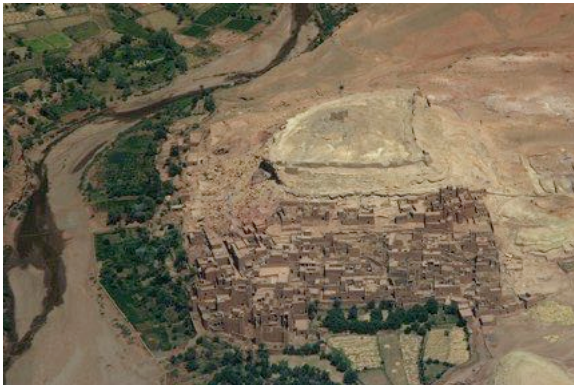
Mesdames et Messieurs les pilotes-voyageurs, faites-un geste pour le développement de votre activité : offrez des articles, des photos, des montages photo ou vidéo... Merci à vous !

Pour en savoir plus : [www.aeroclubdudauphine.fr/voyages](http://www.aeroclubdudauphine.fr/voyages)  
[www.aeroclubdudauphine.fr/pole-voyages](http://www.aeroclubdudauphine.fr/pole-voyages)

Nous sommes à votre disposition pour vous aider à concrétiser vos projets de voyages ! N'hésitez pas à nous contacter : [polevoyages.acd@gmail.com](mailto:polevoyages.acd@gmail.com)

## Le pôle Voyages vous propose un Quiz

1



2



3



4



5



6



7



8



Si vous identifiez au moins 7 de ces photos, envoyez vos réponses au Pôle Voyages avant le 26 avril à l'adresse suivante : [polevoyages.acd@gmail.com](mailto:polevoyages.acd@gmail.com)

Un cadeau surprise pour toutes celles et tous ceux qui auront plus de 7 réponses exactes !

9



10



11



12



13



14



10



16



Les réponses à ce quiz et le nombre de gagnants seront communiqués dans le prochain ACD News.

Ca y est , l'hiver est terminé. Mais petit retour en arrière...

Pour les plus jeunes qui n'ont pas connu l'hiver 44/45 rigoureux, il y a 70 ans ! A l'époque, les gamins marchaient dans la neige avec leurs "galoches" à semelle de bois – et les avions partaient de l'aérodrome Jean Mermoz à Grenoble-Eybens ...

Où en était-on à cette époque ? La deuxième Guerre mondiale n'était pas encore terminée. Depuis les débarquements alliés en Normandie (6 juin 1944 – opération Overlord) et en Provence (15 août 1944 – opération Dragoon), la libération du territoire français progressait rapidement (jonction des deux fronts le 12 septembre au nord de Dijon), avant l'avancée par l'Alsace vers le territoire du III<sup>e</sup> Reich. A noter que les fronts alliés, dans leur rapide progression, ont laissé de côté des zones allemandes non réduites : les « poches de l'Atlantique » (Lorient, Saint Nazaire, La Rochelle, Royan – centrées sur les bases de sous-marins allemandes) et, dans notre région, tous les cols alpins (Petit St Bernard, Montcenis , Montgenèvre, Larche...) protégeant toute l'Italie du nord, encore tenue par les troupes de l' Axe. Pour ces deux zones, la libération sera très tardive , en mai 1945 (11 mai pour La Rochelle, trois jours après la reddition générale du 8 mai, et le 2 mai pour la conquête et le franchissement des cols alpins).

Sur le front des Alpes, confié par les Alliés à la 27<sup>e</sup> DIA française (reconstituée à partir des éléments des maquis alpins et commandée par le Général Doyen), l'hiver voit le statu-quo des positions (les cols sont toujours tenus par les Allemands), avant l'offensive alliée de printemps, à partir de mars, jusqu'au passage en Italie le 2 mai 1945.

Les 22000 hommes de la 27<sup>e</sup> DIA étaient appuyés dans les airs par une formation d'abord appelée génériquement « Aviation du Secteur des Alpes » puis, à partir de novembre 1944, « Groupe de reconnaissance GR 1/35 ». Le groupe, basé à Lyon-St Laurent de Mure (inclus aujourd'hui dans l'aéroport de Satolas) essaiera, pour se rapprocher des zones de combat, des détachements à Grenoble-Eybens (nos photos), à Gap et au Fayet-Chamonix. Sa dotation était de six Morane 500 (Fieseler 156 « Storch ») et quelques avions civils légers réquisitionnés, avec un renfort ponctuel de trois ou quatre chasseurs-bombardiers Douglas A-24 « Dauntless » (moteur en étoile de 1200 cv ).

Tous les avions arboraient, outre les cocardes nationales, les fameuses « bandes de débarquement » noires et blanches sur les ailes et le fuselage. Pendant cette Bataille des Alpes, le GR 1/35 assura 263 missions pour 539 heures de vol. Il faudra attendre début 1946 pour la reprise d'une activité civile sur le terrain de Grenoble-Eybens .

*Pierre Courier*



Légende de la photo :

Porte monumentale d'entrée de « Jean Mermoz » avec en arrière-plan l'aérogare (style art nouveau des années 30 – même époque et style que le Palais de Chaillot à Paris, avec en arrière plan, le St-Eynard enneigé. Deux édifices construits en 1936, et malheureusement détruits pour les JO de 1968 !

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs avions de l'Aéroclub du Dauphiné participent à l'« International Air Rally of Malta », avec à leur bord des pilotes brevetés ou des élèves-pilotes accompagnés d'un instructeur. Ce rallye qui a lieu tous les ans à la même période, fin juin-début juillet, attire depuis 1969 de nombreux participants de toute l'Europe.



Les équipages de l'ACD se sont de nombreuses fois distingués en remportant tout ou partie des épreuves de ce rallye relativement complet.

Voici les différentes épreuves qui le composent :

- ★ ARRIVAL COMPETITION : Arrivée à la seconde près à la verticale d'un point d'entrée.
- ★ TIMED SECTION COMPETITION : Contrôle du temps de vol entre deux points en fonction de la vitesse déclarée de l'avion.
- ★ FLIGHT PLANNING COMPETITION : Préparation de la navigation et tenue du log de nav .
- ★ CONCOURS D'ELEGANCE : Concours de beauté (de l'avion, pas des pilotes !)
- ★ AERO CLUB COMPETITION : Prise en compte du score obtenu par les deux avions les mieux classés d'un même aéroclub.
- ★ LONGEST DISTANCE FLOWN COMPETITION : Distance la plus importante parcourue pour se rendre à Malte
- ★ SPOT LANDING COMPETITION : Concours d'atterrissage à l'arrivée à Malta-Luqa
- ★ GEORGE CROSS COMPETITION : Mots croisés, en anglais bien sûr !

**Le classement aux quatre premières épreuves, « Arrival », « Timed Section », « Flight Planning » et « Concours d'Elegance », est pris en compte pour l'attribution du « Air Rally Trophy » qui récompense le gagnant du rallye.**



Les parcours d'arrivée à Malte et de retour sont entièrement libres. Depuis Le Versoud, par exemple, l'itinéraire aller peut être : Grenoble Le Versoud - Figari - Monastir - Malte ou bien Grenoble Le Versoud - Figari - Pantelleria - Malte. Pour le retour, on peut opter pour : Malte - Rome - Cannes - Grenoble Le Versoud ou encore Malte - Corfou - Tivat - Portoroz - Cannes - Grenoble Le Versoud.

Le départ du Versoud se fait le vendredi avec retour le vendredi ou samedi de la semaine suivante, selon l'itinéraire choisi pour rentrer. En 2015, pour la 46<sup>ème</sup> édition du rallye, le

départ du Versoud est prévu le vendredi 26 juin avec retour le samedi 4 juillet. Le parcours n'a pas encore été décidé. Toutes vos suggestions sont les bienvenues !



VFR-Jeppesen, dites « Bottlang », sont disponibles au clubhouse du Versoud.

Comment préparer ce rallye ? Il suffit de :

- ★ S'inscrire (les inscriptions se prennent dans le courant du mois d'avril).
- ★ Se procurer les cartes aéronautiques des différents pays survolés.
- ★ Se renseigner en temps utile sur la nécessité de PPR et la disponibilité de carburant sur les terrains envisagés.
- ★ Prendre connaissance des SUP AIP et des notams sur le parcours.
- ★ Préparer sa navigation. Pour info, les cartes de terrain



- ★ Ne pas oublier veste et cravate pour les hommes, robe pour les femmes, pour la cérémonie de remise des prix et le dîner de gala.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter Michel Blondeau, habitué du rallye et vainqueur du « Air Rally Trophy » en 2011 et 2013.

Si vous voulez en savoir plus :

<http://www.maltarally.org/>  
<http://www.visitmalta.com/fr/>

*Michel BLONDEAU*



## ACD News, notre journal... votre journal

Dans le prochain ACD News, un article sur l'ATO, sur la voltige... Et bien d'autres... !

A vos plumes. Et bravo à Tous pour votre précieuse collaboration à ce journal. Le Vôtre.

Pierre Romani - 06 22 63 03 63 - [pierre.romani@cegetel.net](mailto:pierre.romani@cegetel.net)