

ACDNews

n°16

septembre 2016

GRENOBLE AIR SHOW

2016

Voyage dans les Causses
aveyronnaises





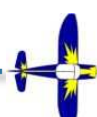
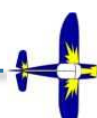
L'ACD au HTJP

Les Cadets de l'ACD

La fin des Rallye au
Versoud



redaction.acdnews@gmail.com

<i>Editorial : De l'engagement associatif</i>		3
<i>Les actualités du club</i>		4
<i>Le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA).....</i>		5
<i>Les pilotes de permanence au Versoud.....</i>		5
<i>Sortie Corse</i>		6
<i>L'ACD au HOP ! TOUR.....</i>		10
<i>Les Cadets de l'ACD</i>		14
<i>Histoire</i>		16
<i>La fin des Rallye au Versoud.....</i>		16
<i>Le départ du GAYO.....</i>		18
<i>Voyages voyages...</i>	 1/4	20
<i>4 jours dans les Causses aveyronnaises en DA40.....</i>		20
<i>Secours Aérien Sans Frontières (SASF)</i>		23

D E L'ENGAGEMENT ASSOCIATIF

L'Aéroclub du Dauphiné. Quelle belle association humaine !

Six-cent passionnés, réunis autour de trente machines au cœur de notre activité.

Deux QFU et combien de massifs, combien de chaînes de montagnes ? Combien d'altiports, d'altisurfaces ? Combien de vallées à explorer ? Combien d'aventures à vivre ensemble ?

Certains parmi nous consacrent du temps et de l'énergie, sans autre moteur que la passion de l'aviation et du bonheur partagé. Faisant ainsi vivre l'aviation associative.

Combien d'évènements organisés ? Une sortie en Corse, un grand meeting aérien ! Un barbecue... Et encore un barbecue... Une soirée disco, une visite, un pique-nique, un concours de voltige...

A ceux qui consacrent une minute, une semaine, un an,

A ceux qui participent, qui aident, qui transpirent gratuitement pour les autres,

A ceux qui cuisinent, qui instruisent, qui réservent, qui président, qui vice-président, à ceux qui calculent sans calcul, qui écrivent, qui veillent sur les autres, à ceux qui nettoient, qui administrent, qui organisent, qui rangent, qui planifient...

A ceux en somme, qui œuvrent désintéressés, et pour qui le bonheur de soi se mesure aussi dans le bonheur de l'autre,

A tous ceux-là, et sans oublier nos salariés, merci.

Samuel GEORGES

LE BREVET D'INITIATION AERONAUTIQUE (BIA)

Projet piloté par le lycée Marie Curie à Echirolles et l'Aéroclub du Dauphiné au Versoud ouvert à tous les élèves de Lycées et Collèges (3èmes) du bassin Grenoblois



Bravo à tous les élèves pour une réussite au-dessus de la moyenne nationale.

18 élèves se sont présentés à l'examen :

Taux de réussite de 94% soit 17 sur 18.

72% des élèves ont eu une mention dont 11% de mention Très bien (> à 80% des réponses justes), 8 mention Bien et 3 Assez Bien.

Certains peuvent penser que « c'était facile ».

Voici quelques questions pour vous permettre d'en juger et vous rappeler des bons souvenirs au moment de bachoter votre PPL ou Brevet de base :

- La transformation de l'eau de l'état gazeux à l'état liquide s'appelle ?
- La surface atmosphérique se situant vers 11000 m d'altitude s'appelle ?
- Un aérodrome se situant à l'altitude de 2800 ft, l'écart de pression avec le niveau de la mer y est de ?
- Le pilotage de la sonde spatiale Philae nécessite ?
 - Une poussée permanente et l'exploitation de l'attraction des astres
 - Une poussée ponctuelle et l'exploitation de l'attraction des astres
 - Uniquement l'attraction des astres
 - Uniquement une poussée permanente
- La sustentation d'un aérostat est basée sur quel principe ?
- Pour profiter de la vitesse d'entraînement de la base spatiale de Kourou, la direction du tir de lancement d'un satellite doit se faire :
 - Vers le Nord
 - Vers le sur
 - Vers l'Est
 - Vers l'Ouest
- Pour un moteur à 4 temps, la phase qui produit de l'énergie mécanique est ?

Les élèves encadrés par leurs instructeurs BIA bénévoles ont aussi réalisé cette année 25 heures de vol au club et feront chacun, suite à leur réussite au BIA, un autre vol l'an prochain.

Encore félicitations à ces jeunes dont certains vont poursuivre avec un brevet de base ou PPL au club.

Albert SCIUS

Les pilotes de permanence au Versoud



Quelques chiffres sur les permanences

- Une équipe de 6 à 8 bénévoles
- 112 permanences par an
- 350 vols de découverte chaque année dont une centaine pour les colonies de vacances Fol'Isère
- 4 types d'avions baptêmes : DR400 / C172 / DA40 / D140 (pour un emport de 3 à 4 Pax)



Qu'il fasse grand beau ou que la météo

soit mauvaise à ne pas sortir son nez dehors, les pilotes de permanence seront toujours fidèles à leur poste au secrétariat, les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que souvent le midi et le soir pendant les congés de Caroline. Ils assurent notamment :

- L'accueil et l'information pour les visiteurs, y compris la vente de vols baptêmes et VIA
- L'assistance aux pilotes du club et aux pilotes de passage
- L'inscription des nouveaux membres
- La vente de fournitures
- L'aide à la sortie et à la rentrée des avions au hangar
- la vérification et la fermeture du hangar le soir...
- Et la cerise sur le gâteau : les vols de découverte (nouvelle appellation EASA des baptêmes de l'air) du jour de permanence (ainsi que ceux en semaine suivant leur disponibilité)

Faire découvrir la 3^{ème} dimension et bien souvent donner l'envie de se faire pousser des ailes aux nouveaux baptisés est ce qui nous enivre le plus à l'issue des baptêmes.

Ce sont de belles expériences humaines, enrichissantes et uniques à chaque vol.

Vous voulez rejoindre l'équipe des pilotes de permanence ? Faites le savoir au Président et au Chef Pilote, en ayant au préalable vérifié les conditions suivantes pour pouvoir effectuer les vols de découverte

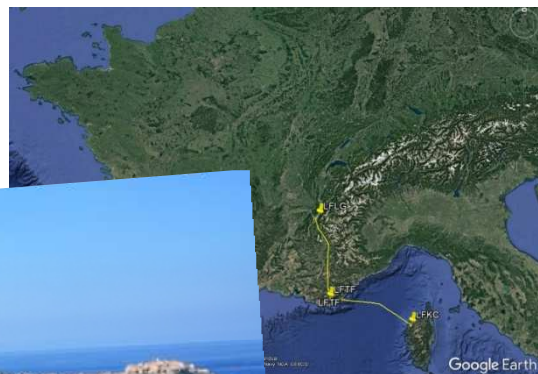
- 200h de vol mini (cdb + instruction) depuis le PPL (ou LAPL)
- 25h de vol mini dans les 12 derniers mois

Et bien-sûr le certificat médical en cours de validité.

François ZANIER

SORTIE CORSE

24-25 septembre 2016 - 5 avions - 15 (ou 16) participants - Environ 30 HDV



Photos
S. Georges
Y. Bigay



*Relire l'article de Corinne SEIGNEURET dans ACDNews n°12



Une histoire incroyable mais vraie...

C'est l'histoire d'une progression élève qui laisse à penser que l'apprentissage de pilote d'avion ne convient pas à tout le monde.

Au troisième vol il met son avion sur la tranche au grand dam de son instructeur qui lui dit que sa manœuvre est dangereuse.

Réponse : j'ai l'habitude je fais de la moto !

Quelques 20 heures de vol plus tard, préparation d'une navigation sur Grenoble Isère avec son instructeur...

La météo du jour est moyenne avec une base de nuages assez basse. Après le décollage en QFU04 pas de virage à gauche, on continue tout droit : l'instructeur laisse faire, il n'y a pas danger.

Arrivé à Pontcharra, l'élève s'annonce : « à la Bastille pour quitter » et vire à droite pour suivre la vallée de l'Isère qu'il confond manifestement avec la cluse de Voreppe.

Il prend la prison d'Aiton pour la ZIT de Grenoble et en vue de la piste d'Alberville, et, tout de même, il annonce qu'il ne reconnaît pas St Geoirs à cause des nuages.

Il vire de 90° ; l'instructeur déjà trop patient reprend les commandes :

- « qu'est' ce tu fais » s'écrie l'élève
- on est à Albertville !
- c'est pas possible, c'est St Geoirs !

Désorientation complète de l'élève.

Allez donc y comprendre quelque chose. Comment cela peut-il arriver ? Et pourtant.

Depuis l'élève est retourné s'occuper de motos.

Décès de Quentin Bonhomme

Ce 15 aout 2016, Quentin Bonhomme, inscrit au club depuis peu pour faire de l'instruction montagne avec Dominique, s'est tué en voltige sur Extra 200 à Salon Eyguières. Jeune pilote breveté de 22 ans passionné d'aéronautique et très qualifié en voltige, nous garderons de lui le souvenir d'une personnalité sympathique, attachante et très professionnelle. L'Aéroclub du Dauphiné adresse ses condoléances à la famille de Quentin.

GRENOBLE AIR SHOW 2016



Derniers brevets en 2016

- | | | |
|-------------------------------|-------|--------------|
| ▪ Robin MINETTI | (BB) | 18 mars |
| ▪ Frédéric GILARDOT | (PPL) | 16 mai |
| ▪ Camillien SCHWEITZER (LFLS) | (PPL) | 24 juin |
| ▪ Philippe MORELLE | (BB) | 30 juin |
| ▪ Frédéric DUCHEMIN | (PPL) | 29 juillet |
| ▪ Hugo ODOS | (PPL) | 29 juillet |
| ▪ Mayeul REBOUD | (PPL) | 10 août |
| ▪ Manon WOLF | (BB) | 29 août |
| ▪ Stéphane BOURDIN (LFLS) | (PPL) | 29 août |
| ▪ Candice LASSALLE (LFLS) | (PPL) | 24 septembre |

UN GRAND BRAVO A TOUTES ET A TOUS !

Deux nouveaux instructeurs au Versoud



Samuel GEORGES
Instruction : BB, PPL,
Voltige



Éric VUILLERMOZ
Instruction : BB, PPL
Ex-pilote militaire
Instructeur Multimoteur réserviste au
sein de l'Armée de l'Air

Hop ! Tour

Cet été, Boris Odièvre, jeune pilote de l'ACD basé à Saint-Geoirs, a été sélectionné pour participer au « Hop ! Tour », il raconte :

Qu'est-ce que le Hop ! Tour aérien des jeunes pilotes ?

Comme son nom l'indique, c'est un tour de France aéronautique organisé tous les deux ans par la fédération française aéronautique (FFA). A chaque étape du tour, 60 avions sont déployés pour le public. 40 pilotes âgés de moins de 24 ans sélectionnés par la FFA peuvent alors transmettre leur passion aux petits et aux grands. Le but du tour est de promouvoir notre fédération. Pensé comme un véritable instrument de promotion et de découverte de notre passion du pilotage, j'ai eu l'immense plaisir d'être retenu et de pouvoir représenter ainsi les couleurs de notre aéro-club.

Pourquoi as-tu décidé de participer à ce tour et comment faut-il faire pour être sélectionné ?

Passionné d'aéronautique depuis ma plus jeune enfance, j'ai obtenu mon brevet de pilote PPL en 2014 au sein de l'aéro-club du Dauphiné, sur la plateforme de Saint-Geoirs. Ayant moins de 24 ans et membre de la FFA (ce sont les conditions pour participer à ce Tour !), j'ai eu envie de relever le défi qui se présentait à moi cette année : participer à cette aventure.

Je me suis inscrit pour les phases de sélections début janvier 2016. Durant cette période, la précision et les capacités de pilotage de chacun des candidats sont étudiées via un "logger" GPS. Il faut réaliser une navigation, en sécurité, avec un survol de points géographiques de façon très précise. Après cette première partie, il reste une soixantaine de pilotes invités à Paris le temps d'un week-end.

Là-bas, notre comportement en groupe, nos connaissances aéronautiques, mais aussi notre capacité à communiquer, sont notés. A la fin, seulement 40 pilotes sont retenus pour participer au Tour.



Me voilà donc sélectionné ! Commence alors une longue phase de préparation pendant laquelle il faut rechercher des sponsors pour boucler un budget de 5800€ ! Avec mon statut d'étudiant, cette étape est cruciale et j'y passerai donc de nombreuses heures et plusieurs semaines ! !

Les marquages des personnes et entreprises acceptant de m'aider sont collés sur l'avion, puis, le 16 juillet, c'est parti !!

8h, direction l'aéro-club, plateforme de Saint-Geoirs, pour récupérer le F-GLKU, un dr-400 120, qui m'est mis à disposition par notre club.



Décollage direction Clermont-Ferrand. Arrivé dans les espaces aériens de ma destination, je me retrouve déjà avec de nombreux collègues du Tour. Les espacements sont très rapprochés et je suis numéro 5 pour la piste 26. Une dizaine de parqueurs nous attendent déjà sur les parkings. J'affiche déjà un énorme sourire qui ne va pas me quitter pendant les 2 semaines que dure le Tour. Je retrouve quelques copains rencontrés pendant les sélections et on nous distribue la fameuse combinaison bleue qu'il faudra garder en permanence.



Comment se déroulent les journées pendant ce Hop ! Tour ?



Le rythme du tour est répétitif mais intense. Tous les matins, nous nous levons à 7h30 et quittons notre hébergement pour rejoindre l'aéroport ou aérodrome d'étape. Nous commençons par un briefing météo auquel succède un briefing réalisé par le commissaire général du tour, Eric Savetero. C'est à lui qu'incombe la lourde responsabilité d'approuver le décollage des 40 jeunes et leur avion. Chaque activité de la journée est ensuite définie. S'il y a vol, les instructions à suivre pour celui-ci sont également données et doivent être respectées à la lettre. La journée

se déroule alors en respectant le programme prédéfini.

Nous partageons notre temps entre vols, visites en lien avec l'aéronautique et accueil du public pour le meeting aérien en cours sur la plateforme. Nous mangeons presque tous les jours avec les officiels. Pour participer au Tour, il faut être prêt à déguster des petits fours tous les jours (ah dur) ! Le soir, nous nous réunissons encore dans un hangar et effectuons le débriefing de la journée. Le tracé du vol du lendemain est donné pendant cette réunion. Nous ne rentrons jamais à l'hébergement avant 22h et une fois arrivés, nous ne nous couchons que très rarement avant 1h du matin ! L'ambiance est bonne entre nous mais une bonne partie de la nuit est consacrée à la préparation du vol du lendemain et à l'écriture du récit du jour afin de tenir nos sponsors informés et les remercier.

Quels ont été les moments marquants pour toi ?

L'ensemble du Tour est quelque chose d'inoubliable pour plusieurs raisons. L'ambiance entre les jeunes, et aussi avec les organisateurs et les commissaires a quelque chose de magique. Tout simplement parce que l'on partage tous la même passion et qu'on a tous le sentiment que l'expérience que l'on est en train de vivre est rare et ne se reproduira pas de sitôt ! On passe 15 jours à voler et à faire des meetings aériens à travers toute la France. Beaucoup de vols auront marqué ma mémoire. Le survol des Alpes, des Falaises d'Etretat ou encore du Mont Saint-Michel avec mon père (qui m'a rejoint pour faire le dernier vol avec moi) sont autant de moments inoubliables.



public pendant les meetings sont très enrichissantes. On prend du plaisir à faire découvrir l'intérieur de notre avion à un enfant ou à un adulte, à le faire s'asseoir en place pilote et à découvrir le sourire s'affichant sur son visage. Un des moments qui m'aura rendu le plus heureux, j'étais bien le seul et pour cause, c'est la mauvaise météo à Chambéry qui nous a obligés à tous venir nous poser sur notre plateforme de Saint-Geoirs.



De plus, les journées sont ponctuées par des découvertes pendant lesquelles nous nous rendons compte du privilège que nous avons. Nous avons visité les ateliers de HOP à Clermont dans lesquels se trouvaient plusieurs avions en grande visite. A Orléans, nous avons fait un tour dans l'A400M, puis nous l'avons piloté dans les simulateurs d'entraînement de l'armée. A Nevers, nous avons pu découvrir les similitudes entre l'aéro et l'automobile en assistant à une démo privée sur le circuit de Magny-Cours. A Chambéry, nous avons pu discuter avec la PAF. Ils n'ont pas hésité à nous faire monter dans leur avion malgré les protestations de la BGTA de Chambéry. Nous avons même eu le droit à une demi-heure de vol tactique dans un NH90 « Caïman » sur la base du premier régiment d'hélicoptère de l'armée de terre à Phalsbourg. Avant le Tour, je n'étais jamais monté dans un cockpit autre que celui d'un DR-400 ou d'un Rallye. En 15 jours, je me suis assis dans au moins 25 cockpit différents !

Au-delà de toutes ces choses extraordinaires, même les rencontres avec le

Il y a un classement, comment êtes-vous noté ?

L'ensemble du tour est noté sur 2000 points. Chaque préparation de navigation (log de nav, fiche de briefing, masse et centrage, performances) est ramassée et notée sur 20 points. Chaque navigation est étudiée grâce à un logger GPS et notre tracé est noté sur 100 points. Pendant le vol, des photos doivent être reconnues au sol (ça c'était dur!) et peuvent rapporter 50 points si elles sont correctement placées sur la carte à l'arrivée. En revanche 20 points de pénalités sont donnés pour les photos incorrectement placées. A l'atterrissage, des points sont donnés sur notre capacité à estimer la quantité d'essence que

nous avons consommée (au litre près, pas facile non plus).



On obtient aussi des points pour notre qualité d'ambassadeur pendant les meetings ce qui est l'un des aspects essentiels du Tour. Enfin 200 points sont aussi réservés à une épreuve théorique qui est effectuée un jour où la météo est mauvaise.

Et toi, quel a été ton classement ?

Non seulement je suis arrivé dans les 10 premiers mais je suis monté sur la plus haute marche du podium, avec mon ami premier au classement, car j'ai été nommé meilleur ambassadeur de notre fédération ! Cette place m'a valu de beaux cadeaux dont une semaine de voltige tous frais payés à l'ENAC.



Mais tous ces cadeaux ne sont qu'un petit bonus car l'essentiel du tour est ailleurs. Il est dans le plaisir qui remplace l'esprit de compétition pendant le Tour. Nous sommes vraiment tous soudés et nous nous entraînons en permanence. C'est cette notion de partage que j'ai pu expérimenter et qui est une vraie valeur pour moi. Le partage permet d'acquérir une connaissance. Ce fut la chose la plus belle à gagner à mes yeux pendant ce tour.

Un dernier mot pour résumer ?

Mon tour aérien aura été une expérience unique que je n'oublierai pas. J'y ai fait de nombreuses rencontres marquantes et qui m'ont ouvert des portes dans l'aéronautique.



On vole tous les jours, et même dans des conditions météo qui peuvent paraître parfois inquiétantes. Mais nous sommes super bien encadrés et la sécurité est maximale. Des avions commissaires sont toujours en vol avec nous. Nous pouvons demander un instructeur dans notre avion en cas de fatigue. En bref, c'est une atmosphère qui ne vise qu'à nous faire progresser. Je recommande à l'ensemble des jeunes de l'aéro-club de tenter leur chance pour la prochaine édition. Je laisserai un album au club résumant l'ensemble de mes journées pendant le Tour si vous souhaitez le consulter.

J'aimerais terminer en remerciant notre aéro-club qui m'a mis à disposition un avion pour réaliser ce rêve. Remercier l'ensemble des membres qui ont versé une somme sur le compte solidarité jeune sur lequel une bourse m'a été accordée. Remercier aussi l'ensemble des personnes ou entreprises qui m'ont aidé et enfin mes instructeurs de Saint-Geoirs ou toutes les personnes qui m'ont aidé à me préparer.
Merci !!!

Boris ODIEVRE
Propos recueillis par Noël JAKSE

Qu'est-ce qu'un cadet en aéroclub aujourd'hui ?

Selon la tenancière de mon pressing et mon coiffeur, un cadet est un petit être, chétif et innocent, les yeux remplis de rêves et de battements de cils dans la vue de ses ainé(e)s, en se disant au fond de lui-même : « Je te salue, oui toi qui m'apprends, tu en es un aussi, je sais, tu gueules, mais ça ne fait rien, un jour je serai un des tiens aussi ».

L'idée est que nous avons tous à apprendre de quelqu'un, et notre objectif, voler. Voler oui, cependant, voler propre, voler bien. Etre rigoureux. Notre passion commune reste une activité dangereuse. Comme disent nos ainés: « Il n'y a pas de bons pilotes, il n'y a que des vieux pilotes ». Le groupe des cadets est actif, des binômes sont nés, notamment entre brevetés qui veulent voyager, pas forcément loin. La richesse de notre région nous offre un dépaysement garanti à moins d'une heure de vol de notre plateforme du Versoud ou de Grenoble-Isère.



A l'aéroclub du Dauphiné, un groupe a été formé sous l'impulsion de notre responsable pédagogique Jean-Pierre Spreuze, ainsi que plusieurs instructeurs bénévoles, dont Son Excellence Pierre Varnet, qui anime avec un dévouement et une bonne humeur sans failles depuis plus d'un an, des stages, sorties club, et cours théorique, entre autres.

Le groupe, formé au début de jeunes élèves, s'est rapidement étoffé de jeunes, d'anciens, nouveaux élèves... des brevetés, des professionnels ou non.

Une idée est née au printemps par un jeune breveté de l'ACD du Versoud, Adrien Chevalere, qui a eu l'initiative d'organiser une sortie club, avec le groupe sur un terrain à moins d'une heure de chez nous. Saint Rambert est choisi, pour sa proximité, en moyenne 35 min de vol, et son musée rétro, où des machines historiques sont basées là-bas, en restauration, en état de vol. Un voyage dans le temps.

Les bénévoles d'Aéro-Rétro sont prévenus de notre arrivée par Pierre Varnet.

Nous voici donc dans la préparation de cette sortie, qui occupent une après-midi, 8 machines, des DR400, Rallye, SportStar, Jodel D113, DA 40NG sont réservés. Les équipages sont formés.



Elle est intéressante pour tous, animée par les bénévoles d'Aéro-Rétro ainsi que Pierre Courrier.

Des machines splendides sont là, rangées dans des hangars où il fait bien chaud. L'Histoire est faite sur ces beaux oiseaux, dont certains volent encore aujourd'hui. La visite se termine, des boissons sont offertes par les bénévoles que nous remercions ici, chaleureusement. L'heure du retour arrive, nous regagnons nos avions, les visites sont faites et le départ organisé en auto-info. Chacun est libre de choisir sa route pour rentrer à la maison, la tête pleine de souvenirs.

Il fait très beau, un peu chaud en ce début juillet, mais la météo est excellente pour entreprendre ce vol.

L'arrivée pour nous au Versoud est un régal, le contrôleur très efficace nous intercale les uns les autres pour

Le jour du départ, briefing avec les pilotes, responsable de leurs vols et de leurs passagers, élèves ou non. Et les derniers conseils de Pierrot qui animera cette sortie avec le concours de notre « pépé » à tous, Pierre Courrier, mémoire vivante et humain délicieux.

Le départ se fait, le vol est un plaisir pour tous, les cadets de Grenoble-Isère nous rejoignent sur le terrain de Saint Rambert dix minutes après notre arrivée. Les salutations sont faites, heureux de se retrouver ensemble et la visite du musée débute.



une arrivée optimisée pour tous. Les machines sont lavées, rangées, heureux d'avoir fait « comme les grands » que l'idée était vraiment chouette, et que vivement la prochaine !

Antoine ANDRE

LA FIN DE L'ERE DES RALLYES-ECOLE AU VERSOUD

Début mai 2016, le Rallye F-GAYO a quitté définitivement le parking du Versoud, ou il se languissait depuis de nombreux mois, presque au chômage depuis l'arrivée des Sportstar école en 2015... Et s'il reste encore deux Rallye à Saint Geoirs (GGBR et GBKT), il nous paraît intéressant d'évoquer brièvement la famille des Rallye, dont de nombreux exemplaires ont fait les beaux jours de l'ACD.

Question 1

Combien de Rallye à l'ACD et depuis quand ?
Votre langue au chat ?

Réponse : 24 exemplaires au "Dauphiné" ; le premier (BKLV) est apparu en 1962 à "Grenoble-Eybens", il y a 54 ans !
24 Rallye, une grande famille !

Question 2

Pour quelle utilisation ?

Réponse : sans rentrer dans la liste des ultra-nombreuses versions et sous-versions et appellations variées, il y a deux grandes familles de Rallye : les **gros** et les **petits**, selon la puissance du moteur :

- les **gros** (quadriplaces) ont des moteurs de 145 à 235 CV, pour un usage voyage ou montagne (12 exemplaires à l'ACD), sans oublier le remorquage des planeurs (le BKBR présent à l'ACD avant la dissociation de 1991 entre ACD-VM et GVV),
- les **petits** (bi- ou triplaces) avec des moteurs 100 ou 110 CV pour l'école (11 exemplaires à l'ACD).



Avec le départ du GAYO, dernier Rallye du Versoud, saluons la fin de l'ère des Rallye-école sous le ciel du Grésivaudan ! C'est la fin des avions-écoles de base à pendules ... place aux "glass cockpits" des Sportstar, à qui l'on souhaite une même longue vie. Petit retour pour les pilotes nostalgiques, ceux qui ont mouillé leur chemise lors de leur premier lâché solo sur Rallye, sur les Rallye-école de l'ACD :

- o 1^{ère} période : de 1967 (encore à Eybens) à 1989 : cinq Rallye (BOVK, BRRX, BTIC, BUXV, GAKK)

- o à partir de 1984 : deux nouveaux Rallye-école (GBSG, GBSX)

- o achat en 1998 de trois Rallye-école (BPGP, BXTL, GAYO), complété en 1999, lors de la fusion avec l'AC de Grenoble-St Geoirs, par le GBKT.

Bariolés de diverses couleurs, en général les déco-usine d'origine, nos Rallye prendront peu à peu l'uniforme bleu, caractéristique aujourd'hui à l'ACD. Et puisque le GAYO est le prétexte de ces pages, quelques photos de notre vieux serviteur, parti sous les cieux vendéens (voir le récit du convoyage dans ce même numéro d'ACDNews).

1 Le GAYO en janvier 1999 : déco blanche et dorée, bande rouge, et sigle sur la dérive **ACD-VM** pour ACD-Vol Moteur (les deux sections, VM et Vol à Voile vont se séparer en fin d'année).

2 Uniforme bleu discret ...

3 Le GAYO tout blanc en aout 2015 se languit sur le parking du Versoud, ça sent la fin...

4 L'ancien (GAYO) se cache derrière le nouveau (HMBL) en janvier 2016. Passage de témoin !

5 Dernier départ du Versoud du GAYO le 2 mai 2016, direction les Sables d'Olonne ; avant de partir, l'atelier du club lui a redonné quelques couleurs : casquette bleue sur le moteur, déco discrète sur le fuselage ...



2



3



4



5

Pierre COURRIER

LE DEPART DU GAYO

Lundi 2 Mai 2016. 06h45 locale. Le Versoud, les deux compères sont à l'heure. Premier dialogue matinal : « Coucou mon Pierrot, bien dormi? » - « Salut ma poule, fais pas suer, il est tôt!, t'as pris la météo, les NOTAM et tout le toutim? »

Le dossier météo sous le bras, nos sacs, les gâteaux et hop! Objectif du jour : le convoyage du Rallye 100 ST F-GAYO vers sa nouvelle maison, les Sables d'Olonne. La météo, parlons-en! Elle n'est carrément pas terrible en ce lundi matin. C'est broken à 3000 pieds sur le départ, cependant, elle s'améliore vers Montluçon, notre escale pour refueler.

Décollage à 07h15. Le GAYO fait son dernier décollage du Versoud, discrètement comme il peut l'être. Virage à gauche et un au revoir au terrain. Pas le temps de lambiner, nous arrivons déjà au-dessus de Voreppe, et le ciel est de moins en moins engageant. Nous regardons devant nous, il y a de la route à faire encore.

« Regarde !, on voit de l'orange vers le Rhône, il fait beau là-bas! ». Effectivement, nous voici verticale du Rhône et l'azur du ciel se dessine devant nous. On va enfin pouvoir monter, le contrôle de Lyon nous y autorise jusqu'à 6500 pieds. Virage vers le nord-ouest et cap sur Montluçon au-dessus du Massif Central, la chaîne des Puys, les volcans...

Petit déjeuner à bord, Pierre sort gentiment de son sac d'hôtesse de l'air une boîte de biscuits à la saveur réconfortante. Etant sans transpondeur à bord, Pierre assure la radio avec le contrôle et notre report de position tous les ¼ d'heure. On regarde la carte, le log... et on confirme notre position lorsque un trou apparaît dans les nuages vers le sol. Enfin, le Puy de Sancy, 1885m, s'offre à nous et annonce notre début de descente vers Montluçon-Guéret. Nous avons prévu 2h15 de vol sur la première branche. On ne fera pas une minute de plus. L'agent AFIS du terrain nous passe les paramètres et nous voici posés pour faire le plein de la machine. Pierre s'occupe des formalités, je nous fais couler deux chocolats bien chauds. L'escale fait du bien.



Dernier roulage à LFLG – Une petite main sortie pour un ultime adieu

Décollage de Montluçon à 10h30. Il fait très beau et nous voici reparti pour 2 heures 15 de vol vers les Sables. On ne volera plus qu'à 2500 pieds sur tout le long du trajet, l'objectif étant d'être sous ou au-dessus des zones « R » ou « P », nombreuses sur le branchement. Cap vers l'ouest et l'océan! Le vol est calme, ponctué du classique appel des contrôleurs : « F-GAYO, vous pouvez nous donner votre « position? » - Mais bien sûr ma bonne dame! « Alors on est ...blablabla » Ici, dans le Limousin, pas grand-chose niveau paysage, des champs, des villages ou des villes qui, vue du ciel, paraissent identiques, heureusement des champs d'éoliennes, nombreux, nous donne des références d'orientation et de confirmation pour la navigation. Travers Niort, surnommée « la ville des assureurs » par Pierrot, voici le Marais Poitevin qui commence. C'est beau! C'est vert. Notre machine se porte comme un charme. Tout dans le vert, elle aussi. Et voici l'océan au loin! Si si! La baie vers la Rochelle se dessine, quelques nuages se forment dû à la mer qui se retire. Petit coup d'œil à la montre, au cap et à la carte. On s'estime pour 12h45 à destination. On descend d'un millier de pieds car les nuages commencent à nous barrer la route. Et la jolie ville des Sables d'Olonne nous apparaît enfin.



Bon, il est où ce terrain alors? Oh oui! Il est là, le bougre! On fait la reconnaissance du terrain par sa verticale, ouuuuuuh c'est joli cette arrivée face à la mer dis donc! Et oui, on n'a pas l'habitude au Versoud de voir ça. On s'intègre, arrivée en finale, on regarde loin devant. Clac! : «Ah oui, ça, c'est les becs ! » «Ils marchent vachement bien dis donc! ». Deux crans de volets, la pompe, la check-list est faite, la piste est identifiée, et tchouf! Les roues de notre beau Rallye touchent enfin le

bitume de sa nouvelle maison, son nouveau terrain de jeu.

Un atterrissage très soigné par mes soins, j'y tenais. Il faut être beau et fier à l'extérieur. On freine à peine, nous remontons la piste et sortons à droite vers le parking. Arrêt moteur.

Après un peu plus de quatre heures de vol, nous sommes arrivés à LFOO – les Sables d'Olonne Talmont.

Voilà donc l'histoire de ce voyage, un super moment. Un super moment car le Rallye est l'avion qui m'a appris à avoir des ailes. Un autre super moment car le voyage s'est fait avec Pierre Varnet, instructeur au club, délicieux humain et ami. Et c'était juste magique de pouvoir traverser la France de cette façon. Un grand merci à mon Major aussi qui nous a accompagnés par l'esprit pendant ce vol, en tout cas, il était tout près de moi. Et un grand merci à l'atelier de l'ACD qui ont livré une machine en parfait état

et grâce à laquelle avons pu effectuer ce vol sans prier Saint Continental.

Maintenant il faut penser au retour sur le Versoud. Après un frichti dans la zone des Sables d'Olonne, direction Nantes Atlantique où un beau bi réacteur CRJ1000

de « HOP ! AIR France » nous a transportés en 55 minutes jusqu'à Lyon. Rentrés au Versoud, 12 heures à peine après l'avoir quitté. Crevés, heureux surtout, d'avoir fait cette expérience extraordinaire, des images et des souvenirs plein la tête.

Salut et adieu GAYO, après 18 ans de bons et loyaux services à l'Aéroclub du Dauphiné.

Antoine ANDRE dit Pantoufle

4 jours dans les Causses Aveyronnaises en DA40...

Mon entreprise a la particularité et la chance d'avoir, dans le cadre de son CE, une branche qui promeut les activités aéronautiques de tous types pour ses salariés dans tout le pays : avion, ULM, vol à voile, vol libre, parachutisme, aéromodélisme...

Fin août était organisé un rassemblement, sur le site de l'aérodrome de Saint Affrique – Belmont (LFIF) à une vingtaine de nautiques au sud-ouest de Millau. J'avais donc réservé mon ami le HOUI de longue date, et par chance, la météo était au rendez-vous pendant ces 5 jours... Parti du Versoud le mercredi en début d'après-midi avec les pleins, une courte pause à LFLS pour prendre 2 collègues paras. Tous deux déstabilisés de mettre leur voile dans le coffre arrière, et d'apprendre que cette fois-ci, ils vivraient un atterrissage...



Le Zèbre

Première navigation du WE qui nous emmène par une route Nord : le Mont Gerbier de Jonc, Langogne, Mende Brenoux, puis les Gorges du Tarn. Météo magnifique, visi illimitée, et sur les fréquences FIS traversées, plusieurs avions ayant la même destination... Virage d'évitement non loin de Millau : un voutour, droit devant à 4500 ft : majestueux, mais ça fait un peu peur de l'imaginer dans une aile ou dans le pare-brise...

LFIF est d'un accès restreint aux usagers des aérodromes du voisinage : qu'à cela ne tienne, le NOTAM qui va bien, et la plateforme est « privatisée » pendant ces 5 jours pour 21 avions, une dizaine d'ULM, une dizaine de planeurs / motoplaneurs, 25 paras et le Pilatus « zèbre » venu de Pamiers... Arrivée en auto-info, reconnaissance, début de vent arrière en 12. Ça brasse un peu en finale, une dizaine de kt de composante travers droit. Accueil au sol et placement au parking. Le collègue para en place arrière me demande si c'était pour la visi que je volais en travers en finale....

Au sol, au fur et à mesure des arrivées, ça s'organise. Premières rotations du Pilatus.

La deuxième va être pour moi une expérience speed +++ : un décollage, non suivi d'un atterrissage : testez le vol tandem : s'asseoir sur le bord de l'avion à 4000 m ASFC et vivre les 50 secondes qui suivent....



Le lendemain, jeudi, CAVOK, avec l'influence du bon coup de vent d'Autan qui décoiffe Carcassonne et Castres. Ça sera 45° à droite, avec des rafales à 20 kt. L'organisation a prévu pour les motorisés un premier vol rallye : 4 points tournants à identifier : le cap, la montre, des indices... Tout ceci va mener environ 25 équipages au point SE de Béziers (Le cap d'Agde, rafraichissant...) à 1500 ft, un court transit le

long de la côte. Recherche d'une particularité à proximité du canal du midi ...



Le Cap d'Agde



La Grande Roue

Puis re-cap au nord avec un dernier point tournant sur Ambialet, un magnifique village coincé dans un méandre du Tarn.



Ambialet



PAX heureux

Avec 2 sacs de sable et un navigateur de talent, on boucle la boucle en 1h24, avec une 5ème place au général et des belles images dans les yeux. Alors que les DR400, C172, Rallye, PA28 et autres vont à l'abreuvoir, c'est l'abreuvoir qui viendra à moi : le Pilatus était suivi d'une fourgonnette avec 1500 l de JET A, son équipage m'en réserve 80 l, ce qui m'évite d'aller sur Castres ou Albi...

Comme quoi, les choses peuvent être simples parfois....Vendredi, idem pour la météo.

En fin de matinée, la PAF, en route vers l'entraînement pour le meeting de Sadournin, nous fait le plaisir d'un passage, avec les fumigènes...



Pour le rallye, le thème du jour est « les plus beaux villages de France ». Dans l'Aveyron, si l'on veut tous les faire, ce n'est pas 4 points tournants qu'il faut...

Avec un nouvel équipage, cap à l'ouest sur Albi puis Najac, et nord sur la célèbre St Cirq Lapopie dominant le Lot. Dommage, les turbulences nous maintiennent à 3000 ft : avec ce spectacle, on aurait envie de volet à 1000 ft...

le sud des Cévennes : On distingue les rentrées maritimes qui bouchent Béziers ; le Mont Aigoual laissé (loin) à notre gauche, Alès, Aubenas, LFLS pour droper mes PAX et rentrée au bercail...



Cheminement le long du Lot. Là, on se plante, on va jusqu'à Estaing au lieu de Conques... Bah, un plus beau village en remplace un autre... Cap au sud maintenant dans la TMA de Rodez, survol de Pareloup : on a envie de s'y baigner. Arrivée baston : 1/ je suis trop haut => remise de gaz ; 2/ joli vent de travers, ça travaille en courte finale... 15 ème...

Mais que du bon.

Le samedi sera repos. Dommage que j'ignorais le RDV Cassoulet à Castelnaudary... Je serais venu en voisin...

Dimanche, la météo nous épargne, ce qui est moins le cas pour les collègues rentrant sur Bordeaux, Paris, la Normandie... Take off vers 9h00 avec mes 2 paras, un retour dans une atmosphère d'huile. Mon navigateur sera PF durant une bonne moitié du vol. Route par

Bilan : 7 h de vol en frais partagés, de jolies navs, des lieux nouveaux, des survols inédits, l'ambiance rassemblement, toutes les activités aéro en un même lieu...

Confort, perf, vitesse... Cet avion, quel plaisir... Et qui ne passe pas inaperçu : j'ai dû enchaîner une dizaine d'amphi cockpit... Je suis aujourd'hui à ma 35ème heure sur HOUI (et 230 au total) :

Collègues pilotes : Faites-vous lâcher ! Vous ne le regretterez pas !!!

Amis du CA et instructeurs : Laissez tomber ce projet de vente qui repousse tout amateur au lâcher, faites de la pub pour cet avion : l'horamètre tournera tout seul ***...

Bruno LECOMTE

Ah oui, encore un truc : trouvons lui une place plus aisée à entrer et à sortir du hangar...



Secours Aérien Sans Frontière (SASF) C'est quoi ?

SASF s'est donné comme mission depuis 2008 de participer au sauvetage de vies en péril, en assurant la prise en charge gratuite, sous contrôle du SAMU Sénégalais, des urgences médicales nécessitant un rapatriement aérien sur Dakar. C'est une association à but non lucratif, constituée uniquement de membres bénévoles.

Quels moyens ?

Mise en place au cœur du Sénégal oriental appelé parfois le Sénégal oublié, d'un Piper Saratoga PA32T entièrement médicalisé avec brancard, masque à oxygène etc...mis gracieusement à notre disposition par un généreux mécène Isérois.



Cet avion est stationné à Tambacounda ville située à 470 Km au sud-est de Dakar, peu éloignée de la frontière du Mali et de la Guinée Bissau.

SASF assure la maintenance de l'avion, sa certification ainsi que son assurance et fournis des pilotes bénévoles qualifié(e)s avec leur hébergements et acheminement sur Dakar.

Quelle situation locale ?

Des études réalisées par des organismes de santé au Sénégal ont mis en exergue que 5 à 7.000 personnes, plus particulièrement des femmes enceintes et des enfants en bas âge, sont victimes de l'éloignement des centres de santé adaptés (500 ou 700 kms et jusqu'à 10 à 15 heures de route/piste) et ont un besoin continu de secours d'urgence.



Comment aider SASF ?

En apportant du temps, des compétences et/ou des moyens financiers.

Temps :

- En devenant volontaires pour diverses tâches tel que :
 - Secrétariat, recherche de financement, secrétariat général, présidence de l'association, suivi technique avion, recherche fournisseurs ...

Compétences :

- En gestion d'association, recherche de financement, connaissance de l'Afrique.

- Comme pilote volontaire bénévole
- Pilotes privés (minimum 900 heures)
- Pilotes professionnels (minimum 500 heures)

Financièrement : Particulier ou Entreprise (crédit d'impôts)

- Adhésion à l'association : 30 Euros
- Don libre
- Parrainage de situation spécifique :
- Hébergement du pilote en cours de mission
- Nuit d'hôtel en transit à Dakar
- Frais de déplacement d'un pilote en mission

- Fourniture et acheminement d'un fût d'essence

Comment contacter l'association?

Par mail : sasfgrenoble@gmail.com

Site internet : <http://www.sasf-humanitaire.org/>

Merci pour votre support.

Avec vous nous pouvons beaucoup!

Albert SCIUS

Le Rallye Aérien de l'Aéroclub a débuté!

PROLONGATION JUSQU'AU 05 NOVEMBRE

Réservez vos avions et groupez vous par deux.

Venez retirer les enveloppes pour préparer la navigation une heure avant le départ au secrétariat.

Le règlement du concours est affiché au club house.



Aéro'Déj au Versoud le dimanche 16 octobre

Réservation obligatoire au secrétariat avant le jeudi 12 à midi

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. Courier, 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

