

ACDNews

n°20

Novembre 2017

L'interview du président

La Dream TIM de l'ACD !

Heures de vol 2015-2017

Moment de détente chez les
cadets

Cadets de l'air 2017

Cassoulet Airport

La Voltige de 17 à 77 ans

Visite des ateliers Robin

Histoire - L'escadrille
d'hydravions des Alpes


Le TETRAS



Un nouvel
ULM à l'ACD



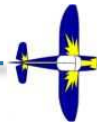
Le coin officiel

-----		3
<i>Editorial : Interview du président.....</i>		3
<i>Heures de vol 2015-2017.....</i>		5
<i>La Dream TIM !.....</i>		6
<i>Moment de détente chez les Cadets</i>		7

Les actualités du club

-----		8
<i>La voltige de 17 à 77 ans.....</i>		8
<i>Les cadets de l'air 2017.....</i>		13
<i>Cap Cassole.....</i>		16
<i>Sortie club à Darois.....</i>		18

Histoire de l'aviation en Dauphiné

-----		21
<i>L'escadrille d'hydravions des Alpes.....</i>		21

Derniers brevetés en 2017

-----		23
-------	---	----

* couverture : Alain Serrado et Marc Nowotny après le premier vol du TETRAS pour l'ACD
le 4 octobre 2017 - Photo © Pierre VARNET

redaction.acdnews@gmail.com

INTERVIEW DU PRESIDENT



L'ACD EN 2018

EDITORIAL

Depuis l'AG d'avril 2017 – tenue dans une période conflictuelle, due notamment à la situation à St Geoirs – la nouvelle équipe du Conseil d'administration a observé, agité, décidé... Le point avec John STAUB, notre Président.

Pierre COURRIER pour ACDNews

Rentrons dans le vif du sujet. Depuis la fin 2016, l'annonce de la création d'un nouveau club sur la plateforme de Saint Geoirs par quelques membres de l'ACD a semé la discorde et ouvert le champ à de nombreuses spéculations parmi les membres du club. Tout et son contraire a été dit sur les intentions de ce nouveau club et sur la ou les réponses apportées par l'ACD. Le paroxysme a été atteint avec l'éviction de P.BALME-BLANCHON peu avant la dernière AG. Qu'en est-il aujourd'hui ?

John STAUB

Ces quelques mois de "silence" de la part de la direction de l'ACD (nécessaire au déroulement des discussions avec les divers intervenants) ont permis d'arriver – enfin – à une solution claire. L'ACD poursuit sa présence et son activité sur la plateforme de St Geoirs, dans les mêmes bureaux et hangars et avec la même flotte d'avions. Seul changement, Florence LONDOS ne fait plus partie du personnel salarié du club depuis le 14/10/17. Sous la responsabilité d'Etienne ROUQUETTE chef-pilote ACD, Laurent JAPHET, instructeur FE (commandant de bord Air France à la retraite) prend le relais de l'instruction en tant que bénévole. Outre l'activité basique (école, voyage), notre projet prévoit l'organisation de "stages PPL", c'est-à-dire une formation accélérée et groupée dans le temps, à destination d'une population tournée vers une carrière professionnelle ou tout simplement pressée.

PC. *Outre ce dossier difficile, désormais derrière nous, dans quelles directions travaillent le CA et son Président ?*

JS. A noter d'abord une activité 2017 équivalente (malgré un début d'année "météo" catastrophique) à celle de 2016 (en légère baisse par rapport à 2015) – voir le tableau ci-joint pour le détail. Première action, appliquée dès le 1^o juillet : une refonte des tarifs HDV, en fonction de plusieurs critères :

- i) cout de revient de chaque type d'avion (gros travail sur la compta analytique, désormais mieux affinée – merci Sophie BONNEVILLE et autres !)
- ii) Fin de certains tarifs "promotionnels" antérieurs qui n'avaient plus lieu d'être ;
- iii) encouragement à l'activité montagne ;
- iv) soutien au vol "économique" (ULM, D113, Robin 120 ...).

PC. *Un mot souvent avancé dans les CR du CA : "pôles d'activité". Ou en est-t-on ?*

JS. Première remarque, être un club avec une flotte importante (26 machines à ce jour) et variée est un atout : chaque membre peut ainsi s'adonner à sa passion favorite : voyage (local ou au long cours), voltige, montagne, ULM... Il s'agit de mieux structurer ces activités. Un des axes prioritaires de développement concerne la montagne : l'ACD doit (re)devenir un pôle majeur en ce domaine (roues et skis) compte tenu de notre environnement géographique privilégié. Quelques pistes et actions déjà entreprises dans ce sens : tarifs aménagés, double commande gratuite, achat d'un ULM "Tétrás", et renforcement prévu de l'encadrement instructeur montagne.

PC. *le tableau des heures de vol montre une activité "voltige" en forte hausse...*

JS. là-aussi, axe de développement à privilégier. Une poignée de jeunes dynamiques ont participé cet été à plusieurs compétitions ou sélections régionales ou nationales (voir l'article dans le présent numéro d'ACDNews). Il faut poursuivre dans cette direction, soutenue par des instructeurs motivés.

PC. *les choses bougent, les "dossiers" avancent... Philosophie du Président ?*

JS. L'ACD a besoin d'un projet qui s'appuie sur l'enthousiasme et l'implication de ses membres et personnels. Nous sommes porteurs des valeurs héritées de nos prédécesseurs (l'ACD aura bientôt 90 ans !). Forts de cet ADN et d'une rigueur budgétaire affirmée, nous avançons méthodiquement pour renforcer nos processus en vue du développement de l'école (dossier en cours) et du club, au service de nos adhérents.

PC. *le mot de la fin ?*

JS. L'ACD est plein de talents. C'est une chance exceptionnelle de travailler au quotidien avec des salariés, des professionnels de l'aéronautique et des bénévoles aussi. Ils sont de plus en plus nombreux à s'impliquer et pouvoir compter sur eux est une véritable aide et nous permet de renforcer nos processus nécessaires dans un environnement règlementé.



ACDNEWS CONTINUE D'EVOLUER !

2017 ayant été une année fertile en événements marquants pour la vie du club, il nous a semblé nécessaire de consacrer une partie de notre journal à l'information et à la communication entre le Conseil d'administration, les instructeurs et les membres. Cette refonte d'ACDNews présentée devant le CA du 12/9 a été validé par celui-ci.

Vous trouverez dorénavant en début de journal une partie présentant les informations officielles, où le président, le secrétaire général, le chef pilote ou le responsable pédagogique s'exprimeront et vous informeront des grandes décisions engageant l'avenir de notre club.

La seconde partie vous est réservée. Nous y relaterons tous les récits que vous enverrez à la rédaction d'ACDNews.

Nous vous souhaitons une agréable lecture de ce numéro 20.

La rédaction

Vous vous posez des questions sur l'utilisation de nos avions ?

Le tableau suivant donne la répartition des heures de vol effectuées sur tous les avions de la flotte de l'aéroclub pour toutes les activités : école, voyage, montagne, voltige et ULM sur les trois plateformes, en 2015, 2016, et jusqu'en septembre 2017.

		2015			2016			> sept. 2017		
HDV - ACD		8114			7618			5692		
Le VERSOUD		6679			6435			5077		
Rallye	GBSG	255	497	2504	-	41	2446	-	-	1817
Rallye	GAYO	242								
Sportstar	HDLI	535								
Sportstar	HPBB	275	812							
Sportstar	HMBL	2								
Robin 120	GTPY	616								
Robin 120	GTZI	579	1195							
Robin 120	GIKM	-			92			-		
Robin 135	HAGR	403	1686	2624	458	1621	2399	455	1453	1847
Robin 140	GSBS	285								
Robin 160	GSRE	380								
Robin 180	GPAP	282								
Robin 180	GTPT	336								
F172	GDIX	163	938							
DA40NG	HOUJ	241				126				
WT9	HVFM	298			195	778		5	394	
SR20	GTCI	236			276			252		
					181			137		
D140	BMFT	69	699	910	-	623	867	-	523	771
D140	GSCD	74								
D140	BNIF	333								
D140	BOPT	223								
D140	HJLB	-								
D113	PJDP	211	211			244		244		
CAP10BK	GDTA	285		285	246		246	260		260
Savannah	JSTV	205		356	220		477	172		382
Okawango	JXRD	151								
Tétras	JPMX	-				-				
Saint-GEOIRS		1052			1047			615		
Robin 120	GLKU	371	653		320	635		296	377	
Rallye 100	GBKT	282			315			81		
Robin 140	GGSL	188		399	203		412	165		238
Rallye 150	GGBR	146								
SR22	HGPZ	65			68			9		
L'Alpe d'Huez		367			134			-		
D140	HUEZ	367			134 (>5/16)			-		



La Dream « TIM » de l'ACD en séminaire...

Samedi 21 octobre François Lagarde, responsable de la commission formation à la FFA et Didier Perot correspondant de la commission formation FFA au CRA ont animé une session de formation au Versoud consacrée à la mise en place des nouvelles organisations de formations (ATO/DTO)* qui doivent être en place dans les Aéro-Clubs avant le 08 avril 2018.

Merci à ces deux brillants intervenants.

Un article de fond sera prochainement consacré à la mise en place de cette nouvelle organisation.

**ATO : Approved Training Organisation, DTO : Declared Training Organisation*

Jean-Pierre SPREUZE, responsable pédagogique



Alors que la fin de l'été commençait à se faire sentir et que les préparatifs pour la rentrée des classes démarraient, les Cadets de l'ACD se sont retrouvés dans une ambiance joyeuse le 24 août en fin d'après-midi dans l'annexe de l'ACD pour boire un dernier verre avant de chacun se relancer dans ses études ou ses projets d'avenir.

autres membres de ce groupe et pour ceux qui sont là depuis plus longtemps de se retrouver dans une ambiance détendue.

Cela a aussi permis de se regrouper afin de fêter un pas de plus dans les découvertes aéronautiques de chacun comme par exemple le BB de Billal Mersali, le retour de Mélanie Larose des Cadets de l'Air ou encore le retour



Les Cadets de l'ACD c'est quoi ? C'est un groupe qui rassemble les jeunes de l'ACD, et quelques autres membres jeunes depuis un peu plus longtemps, autour de la pratique du pilotage au sein de l'ACD. On y trouve tout de l'élève pilote au pilote professionnel avec pour tous la même volonté de profiter ensemble du cadre superbe qu'offrent nos installations.

Cette rencontre, initiée par Pierre Varnet a été l'occasion pour les nouveaux membres des cadets de faire connaissance avec les

des voltigeurs de Pierrelatte avant leur départ pour Châteauroux (voir les articles correspondants dans ce numéro d'ACDNews).

Après avoir arrosé les succès de l'année écoulée, tous les cadets sont repartis pour une nouvelle année riche en découvertes et en aviation avec l'objectif de réitérer l'opération par des rencontres futures, que ce soit en vol pour découvrir la région ou au sol pour fêter les différents succès en vol.

Pierre COOPER

LA VOLTIGE DE 17 A 77 ANS



La voltige est une discipline à part

entière du pilotage, comme l'est par ailleurs le vol en montagne. Elle a ses exigences, et requiert de la part des pilotes qui la pratiquent de la méthode, de la précision, de la réactivité, une attention de tous les instants et une concentration sans faille.

L'Aéroclub du Dauphiné est un des rares clubs de la région à posséder un CAP10, dont le volume d'évolution dédié (le « box ») est situé à la verticale du terrain, au Versoud. C'est un privilège rare et un avantage certain, car cela évite des transits couteux sur un axe qui serait plus éloigné.



Adrien avant sa qualification en catégorie
« Promotion » à Châteauroux.
© Photo X. CHABOUD

L'entraînement

La voltige est le domaine des perfectionnistes, car tout vol est fait d'une séquence de figures qui sont autant d'expériences exigeantes. Elles s'enchaînent rapidement et sont toujours perfectibles : la tenue d'axe, de trajectoire et des paramètres de l'avion sont tous importants et ils doivent toujours être contrôlés au mieux simultanément. Leur précision permet l'exécution (plus ou moins) parfaite des enchaînements prévus. Cette précision est évidemment le but visé... et pas toujours atteint...

Un entraînement régulier est donc souhaitable, voire nécessaire quand on veut progresser, car comme toute activité qui allie l'aisance technique à la disponibilité mentale, la précision est ce que l'on perd en premier lorsqu'on maîtrise les fondamentaux, mais qu'on relâche un peu la pratique.

A ce titre, la voltige est une activité exigeante, qui procure aux pilotes des plaisirs inégalés.

Elle marie à la fois l'habileté gestuelle, faite du dosage précis des actions sur les commandes et de leur bonne synchronisation, la conscience permanente et précise de chaque situation et une très bonne réactivité.

Elle vous permet alors d'enchaîner des figures que vous ne pourrez jamais réaliser avec aucune autre machine, volante ou pas... (avalanches, tonneaux en virage, passage par l'avant, remontée dos, etc).



Robin se pose à Pierrelatte : en arrière-plan, le village de La Garde Adhémar
© Photo Photoclub Pierrelattin, avec son autorisation

Les compétitions

De jeunes pilotes de l'aéroclub sont aujourd'hui des pratiquants très réguliers de la voltige sur notre CAP10 (F-GDTA). Leur motivation et leur maîtrise ont permis la participation de trois d'entre eux à la « Coupe Sud » à Pierrelatte, début août, et aux Championnats de France Biplane à Châteauroux, fin août.

Ainsi, Fanny, Adrien et Robin ont participé pour la première fois avec panache à des compétitions officielles de la FFA en catégorie « Espoir », avec le soutien de l'aéroclub. Une équipe de près de quinze grenoblois(es) les encourageait sur place à Pierrelatte : pilotes, voltigeurs, instructeurs, familles, amis... et un mécano, venu tout spécialement par la route du Versoud pour changer un pneu : merci Dorian, qui a été dans les bouchons sur l'autoroute pendant 4 heures...

Les conditions météo étaient pénibles pour les vols : chaleur (35° à l'ombre et 45° au soleil) et vent (20 nœuds) tous les jours.

Pour cette première participation à une compétition, et moins d'un mois après l'obtention de son « aptitude à la voltige élémentaire », Robin a obtenu un très beau résultat : il remporte sa qualification pour la catégorie supérieure « Promotion »...

Un seul mot s'impose ici : « Chapeau » ! Il se classe 9e sur 14 concurrents. Adrien se classe 10e et rate de très peu (0,79%) sa qualification. Fanny est 12e.

Mais Pierrelatte n'était que le début de nouvelles aventures : tous les trois ont ensuite participé aux Championnats de France Biplane à Châteauroux organisés par la FFA, fin août.

Le programme Libre, troisième et dernier vol après les programmes Connu et Inconnu, a dû être annulé car 4 concurrents n'ont pas pu voler à cause de la météo. Adrien et Robin y avaient fait un excellent score, qui n'a malheureusement pas été pris en compte. Au classement final, Adrien termine 8e sur 19 concurrents, Robin est 17e et Fanny 19e.

Adrien gagne lui aussi sa qualification en catégorie « Promotion », avec un très bon résultat et un très bon classement.

Un grand « Bravo ! » à lui aussi.

Très beaux résultats pour l'aéroclub, qui voit donc deux de ses trois candidats promus dans la catégorie supérieure dès leur première participation à des compétitions nationales.

Seul aéroclub à présenter trois compétiteurs en catégorie « Espoir », l'Aéroclub du Dauphiné se classe par équipe 7e sur 11 concurrentes aux Championnats de France Biplane.

Belle performance, car le club présentait pour la première fois depuis 20 ans des candidats à une compétition nationale.

Félicitations à tous les trois pour leurs belles prestations. Ils ont porté haut les couleurs de l'aéroclub, malgré un incident mécanique qui a rendu le CAP10 indisponible pendant 10 jours, juste avant Châteauroux.

Quatre autres pilotes très motivés étaient également candidats, mais ont été contraints de renoncer pour des raisons techniques, professionnelles ou familiales (Martin, Sophie, Stéphane et Timothé).



Débriefing au Versoud après un entraînement, deux jours avant la Coupe Sud (Michel, Adrien, Fanny, Toan) © Photo P. VARNET

Les formations

La voltige est ainsi une activité ouverte à tou(te)s, que l'on peut débiter très jeune, et un brevet de base suffit pour progresser très rapidement. On peut aussi la pratiquer régulièrement jusqu'à un âge beaucoup plus avancé... C'est un peu, comme dirait Tintin : « la voltige pour les jeunes de 17 à 77 ans »...

Citons enfin nos pilotes qui sont devenus « aptes à la voltige élémentaire » (ex-premier cycle) à l'issue d'une douzaine d'heures de vol, pendant le mois de juillet 2017

- **Robin** (BB 2016, LAPL mars 2017, concourait en catégorie Espoir à Pierrelatte et s'est qualifié pour la catégorie Promotion...)
- **Sophie** (PPL 2012)
- **Timothé** (BB 2016, PPL juillet 2017, Aéroclub d'Annecy)





Pierrelatte, Coupe Sud : premier vol d'Adrien qui se prépare, devant Michel, Fanny, Robin et Toan, © Photo. F. QUIERA



Robin, qui va se qualifier © Photo Sandra S

Pour conclure, il faut remercier Michel Blanc qui a créé l'activité voltige moderne à l'Aéroclub du Dauphiné en 1987 en faisant venir le CAP10 F-GDTA au Versoud, il y a tout juste trente ans. Sans Michel, tout ceci ne serait pas possible.

Notre CAP10, construit en 1983, a toujours très fière allure. Il a permis de former des dizaines de voltigeurs, et très probablement plus d'une centaine.

Après avoir été transformé en 2013 en CAP10BK par renforcement du longeron avec des semelles en carbone, il sert imperturbablement les

membres du club, qui doivent en prendre soin et le préserver à tout prix.

Les vidéos

Pour voir à quoi cela ressemble vu de l'intérieur du CAP10, de belles vidéos sont disponibles sur les pages Facebook et Youtube de Fanny et de Robin :

<https://www.youtube.com/watch?v=ofomqeRTQ4w&spfreload=5>
https://www.youtube.com/watch?v=5O85AXZV2t4&feature=em-subst_digest
<https://www.facebook.com/robin.minetti/>



Merci à eux pour ces images et bons vols à tou(te)s en CAP10 !

Les NOTAM

Ci-dessous, les NOTAM concernant l'aérodrome de Pierrelatte pendant la Coupe Sud, et de Châteauroux pendant le Championnat de France biplace :

LFFA-W1982/17
 Q)LFMM/QWBLW/IV/ M/AW/000/050/4424N00443E005
 A) LFHD PIERRELATTE
 B) 201707310600 C) 201708061730
 D) 0600-1000 1130-1730
 E) VOLTIGE A PIERRELATTE AD POUR COMPETITION :
 PSN : 442351N 0044259E
 AXE : 018/036
 INFO: MARSEILLE INFO 120.550MHZ
 A/A 118.975 MHZ
 F)500FT AGL G)3500FT AMSL

LFFA-D3638/17

Q) LFBB/QFALT/IV/NBO/ A/000/999/4650N00137E005

A) LFEJ CHATEAUROUX VILLERS

B) 2017 Aug 26 06:30 C) 2017 Sep 01 23:59

E) AERODROME RESERVE AUX AERONEFS BASES OU AUX PARTICIPANTS A LA COMPETITION DE VOLTIGE OU APRES ACCORD DU DIRECTEUR DE LA COMPETITION, TEL : 06 85 43 63 15

RADIO OBLIGATOIRE.

LFFA-W2150/17

Q) LFBB/QWBLW/IV/ M/AW/010/050/4650N00137E005

A) LFEJ CHATEAUROUX VILLERS

B) 2017 Aug 26 06:30 C) 2017 Sep 01 23:59

D) 0630-SS

E) VOLTIGE SUR AD CHATEAUROUX VILLERS :

- LIMITES LATÉRALES : AXE DE 4NM DE LONGUEUR ORIENTE SELON RWY 04/22 ET CENTRE SUR 465026N 0013709E

- INFO : CHATEAUROUX INFO 125.875MHZ

POITIERS INFO 124.000MHZ.

F) 1000FT AMSL

G) 5000FT AMSL

Comme Pierre LEMEUNIER l'an dernier, Mélanie LAROSE a participé cette année à l'Echange International des Cadets de l'Air. Elle nous raconte cette édition 2017



A l'échelle de l'IACE, près de 560 jeunes passionnés participent à l'échange chaque année.

Après de nombreuses années d'échange, la philosophie de cette expérience reste la même : partager une quinzaine de jours inoubliables avec des passionnés de l'air de tous pays dans un esprit fraternel. En 2017, nous avons été 19 sélectionnés et répartis dans 9 pays pour 15 jours d'échange.

Du 16 juillet au 3 août 2017, j'ai participé à l'échange des Cadets de l'Air au Royaume-Uni. J'espère que ce petit retour pourra donner envie à d'autres jeunes de l'ACD de tenter l'expérience !



Les Cadets de l'Air

Chaque année, en France, une vingtaine de jeunes passionnés d'aéronautique, entre 18 et 21 ans, est sélectionnée pour partir dans un pays étranger, et y découvrir à la fois son aviation et sa culture, accompagnée de nombreux Cadets des autres pays participant à l'échange. Ces passionnés proviennent des différentes fédérations: FFA (Avions), FFPLUM (ULMs), FFVV (Planeurs), FFA (Ballons), FFAM (Modélisme), RSA (Constructeurs Amateurs) et FFP (Parachutisme).

Parmi les pays participant à l'échange avec la France, il y avait l'Allemagne (2 Cadets), le Canada (4 Cadets), la Corée du Sud (2 Cadets), la Suisse (1 Cadet), les Pays-Bas (1 Cadet), Hong-Kong (2 Cadets), la Belgique (2 Cadets), Israël (2 Cadets) et le Royaume-Uni (3 Cadets).

Historique de l'IACE (International Air Cadet Exchange)

L'année 1949 marque le premier échange aéronautique, mené du côté français par l'Aéro-Club de France, avec les USA. Lors de cet échange, cinq jeunes français découvrent

l'aéronautique et la culture américaine. Quelques années plus tard, l'IACEA (International Air Cadet Exchange Association) est créé en 1976. La France y prend part en 1978, et la DGAC confie l'organisation de l'échange en France à l'Aéro-Club de France, tout en assurant le soutien financier. Cette année, en 2017, l'Aéro-Club de France a formé sa 69^{ème} promotion de Cadets de l'Air.

L'Aéro-Club de France

Créé en 1898, l'Aéro-Club de France est la plus vieille association d'aviateurs au monde. Elle délivrera, aux grands pionniers, les premiers brevets de pilote (comme à Santos-Dumont, aux frères Wright, à Blériot ou à Farman). Elle organisera également la première compétition aéronautique en 1906, la coupe Gordon Bennett. Aujourd'hui encore très présent grâce à ses nombreuses expositions et événements, elle continue de former une promotion de Cadets de l'Air chaque année.

Après une étude de dossier (comportant une lettre de motivation et une lettre de recommandation, ainsi que plusieurs questions en ligne lors du dépôt du dossier), une soixantaine de jeunes sont retenus pour la sélection finale, réalisée dans les locaux de l'Aéroclub de France, à Paris.

Les candidats sont alors soumis à des tests écrit de connaissances générales, d'aéronautiques et d'anglais, puis à un oral d'anglais et enfin à un entretien de motivation devant un jury composé des représentants des Fédérations Aéronautiques et de la Commission Cadets de l'Air. Les uniformes sont également essayés sur place, et sont envoyés directement chez le/la Cadet(te) en cas de sélection.

Pour la sélection 2018 : les informations de la prochaine sélection devraient être données autour du mois de décembre. Les candidatures sont acceptées jusqu'aux environs de mi-janvier.



La sélection

Chaque pays est maître de sa sélection. Dans la plupart (Nouvelle-Zélande, USA, Australie, Canada...) ce sont des Cadets sélectionnés par l'armée qui sont envoyés. En France, nous avons la chance d'être recrutés par l'Aéro-Club de France, qui est une association civile.

L'échange aéronautique

La veille du départ vers nos destinations respectives, nous avons eu la chance de découvrir les locaux de formation d'Air France à Roissy, mais également de faire une visite à la tour de contrôle de Charles-de-Gaulles. Le soir, nous nous sommes rendus à la DGAC où

nous avons notamment pu rencontrer Catherine Maunoury, actuelle présidente de l'Aéroclub de France.

L'échange au Royaume-Uni est organisé par la Royal Air Force. Par conséquent, nous avons eu la chance de nous rendre dans plusieurs ateliers, bases et musées de la RAF. Nous avons notamment pu nous rendre à la **RAF Coningsby**, où nous avons fait une visite de l'unité de la bataille d'Angleterre.

communauté aérospatiale mondiale, qui est la plus ancienne société aéronautique au monde, où nous avons été accueillis par la société Lockheed Martin.

C'est également l'occasion de découvrir le Royaume-Uni plus généralement, par le biais de visites dans les monuments historiques et touristiques (nous avons eu une croisière sur la Tamise, nous sommes allés à Buckingham Palace...).



Dans le hangar : plusieurs versions du Spitfire, deux Hurricanes, un Dakota et deux Chipmunks, mais également un Avro Lancaster, alors qu'il n'existe plus que deux modèles de cet aéronef dans le monde. Nos accompagnateurs insistent sur le fait qu'il s'agit d'un atelier et non d'un musée. Les avions sont tous en état de vol. Nous nous sommes également rendus dans deux RNAS : d'abord la **RNAS Culdrose**, plus grande base d'hélicoptères d'Europe, où nous avons croisé de nombreux Hawk T1 et CH-124 Sea Kings, puis la **RNAS Yeovilton**, aérodrome de la Royal Navy et de l'armée britannique, où nous avons pu monter dans le cockpit des Wildcat AH1. Nous nous sommes également rendus au **RAF Club** et à la **Royal Aeronautics Society**, institution professionnelle multidisciplinaire britannique dédiée à la

Un échange qui a continué... Jusqu'à l'Aéroclub du Dauphiné !!!

Plusieurs jours après la fin de l'échange, c'est avec un immense plaisir que je reçois, à Grenoble, une cadette de la Corée du Sud, avec qui je m'étais liée d'amitié. J'ai naturellement tenu à lui faire visiter l'Aéroclub du Dauphiné.

J'en profite pour remercier Xavier Chaboud qui lui a permis de faire son premier vol de voltige, et Mireille de lui avoir fait la visite de la tour de contrôle ! Elle a adoré découvrir l'ACD. Un grand merci général à tous les membres de l'ACD pour l'excellent accueil qu'ils lui ont réservé.

Mélanie LAROSE

CAP

« CASSOLE »

Quand, dans l'enthousiasme

général et une euphorie un peu naïve, je me suis inscrit pour la première fois cette année au Cassoulet Airport, je faisais partie de ceux d'entre nous qui n'avait pas mesuré l'ampleur de l'aventure.

Briefing à 8h15 par le colonel qui nous apporte tous les conseils pour emprunter le trajet le plus direct tout en nous appelant à la plus grande vigilance lorsque le ciel sera envahi d'une meute d'affamés arrivant tous à la même heure sur le terrain de Castelnaudary.

Le premier avion du club décolle à 9h30 et poursuivra son vol avec, comme pour les autres, un bon vent de face, qui aura la vertu de nous donner le temps d'apprécier des paysages de toute beauté. Cap au sud-ouest, 230°, survol du Vercors, travers Alès, vue sur les Monts Lozère que nous longeons main droite. Après 2h de vol, dont un moment on top, les champs d'éoliennes annoncent LFMW. La descente vers le terrain nous réserve une première surprise à 2500 pieds où les turbulences nous brassent sévèrement.

Dans le circuit, c'est un remake des chevaliers du ciel ou plutôt des ailes de l'espérance. Les avions arrivent effectivement de toutes les directions voire dans tous les sens : sur 118.9, Castelnaudary Airport, un Toulousain s'annonce à 5 minutes des installations, sans donner sa position, un venu d'ailleurs fait sa *reco* à la hauteur du tour de piste, un grenoblois, dont nous préserverons l'anonymat par décence, prolonge un peu trop sa vent arrière, au grand dam du suivant qui imagine son porte-monnaie diminuer à mesure que la durée bloc s'allonge. Bref, il faut garder son sang-froid pour atterrir en toute sécurité.

D'autant qu'avec la manche à air obstinément parallèle au sol, la finale frise les 25 nœuds, je vous rassure, dans l'axe. Le dicton du jour viendra d'un dérouté de Saint Jean en Royans, un certain Pierre V., qui fit justement remarquer à l'un de nous : « Fred (toute ressemblance n'est pas une pure coïncidence), avec un vent pareil, on ne sort pas le deuxième cran de volet ». Quelle hérésie en pays cathare!

Nos hôtes nous ont réservé un accueil empreint de chaleur et de bienveillance. 70 avions sont dirigés vers un immense parking avant que les équipages ne soient conviés aux festivités, en musique. Une telle sortie club nous apprend à mieux nous connaître; je ne soupçonnais pas, par exemple, que certains d'entre nous pouvaient boire de l'eau aux agapes.



Mais personne n'a pour autant fait l'impasse sur la blanquette de Limoux en apéro. Au nombre de 22 inscrits, nous disposions de deux tables rondes pour déguster le couscous local que les autochtones appellent là-bas cassoulet, servi dans la fameuse « cassole », récipient traditionnel en terre cuite, dans lequel il a mijoté.

Un régal, après l'entrée au foie gras, tellement apprécié que le producteur qui vendait des conserves a été dévalisé par les gourmets de Grenoble.



Notre participation a été récompensée par la seconde place sur le podium, après Annecy, des clubs les plus éloignés de la capitale mondiale du cassoulet. Notre vice-président, Jean Pierre TRIQUES, a brandi la coupe remise à l'ACD. D'une sobriété exemplaire, il a gardé les idées claires, non seulement pour prendre le manche au retour, mais aussi pour remercier, au nom de l'ACD, tous les bénévoles pour la qualité de l'organisation.

Il fait toujours 30° à l'ombre ce samedi 26 août quand nous nous alignons au seuil de la 11 à 16h. Le contrôleur de Toulouse Info semble tiré de sa torpeur et débordé par les appels successifs de tous les

pilotes qui décollent à la file pour rejoindre leur région.

Après que les trois premiers avions du club ont annoncé « en provenance de Castelnaudary, à destination de Grenoble le Versoud », il interrogera notre 4^{ème} PIC : « vous revenez tous d'un cassoulet ? ». Oui cher Monsieur et tout est calé pour le vol : l'altimètre, le conservateur de cap et l'estomac.

Le vent en altitude nous a poussés au retour. Directe 04, rappel en longue finale, au parking pour quitter. Nettoyage avion ??? En cette fin d'après-midi, chacun a la même idée en tête : revenir l'année prochaine à la

19^{ème} édition de cette nav gastronomique, encore plus nombreux, pour partager une journée de bonheur.



Frédéric GILARDOT
Photos © Pierre VARNET

Sortie

Club Darois

28 octobre 2017

ROBIN

AIRCRAFT

C'est par un samedi matin en cours d'ensoleillement que débute la sortie club à Darois.

Au programme de la journée, un aller-retour direct LFLG-LFGI comprenant la visite des ateliers Robin Aircraft, ainsi qu'un repas convivial le midi.

Au sud de Dijon, BALE Info invite à la prudence car il y a beaucoup de trafic à LFGI ... tiens donc ??? Quelques minutes avant la verticale, passage travers du circuit de Dijon-Prenois, lieu de la première victoire d'un moteur turbo en F1 avec Renault en 1979, et aussi première victoire d'Alain Prost en 1981, Cocorico !!!



Photo de groupe des 22 participants © Frédéric GILARDOT

Six avions prêts au départ, quelque peu retardés, car le brouillard ne s'est pas encore dissipé à l'arrivée.

La route est assez simple SE, LTP, Ambérieu, Bourg, Nuits St Georges, Darois. Avec du VFR ON TOP jusqu'à Mâcon. Seules les fumées de la centrale du Bugey et le Mont Blanc perçaient la couche nuageuse.

Arrivée à Darois, les intégrations et atterrissages en piste 20 avec « un peu d'air » se déroulent parfaitement.

A noter que pour ne pas saturer le parking de l'ACB local, c'est le parking de Robin Aircraft qui nous accueille avec une particularité singulière : il faut traverser une route nationale pour le rejoindre !



Une fois les avions stationnés, nous faisons route vers le restaurant.

Le repas du midi a lieu à « La Montagne » dont l'altitude est de 500m, en Côte-d'Or, le point culminant est le Mont Afrique à 600m, comparé à notre région tout est relatif !

J'avais pris note dans un article précédent (ACDNews n°18 sortie club à Montélimar) que les pilotes « aller » honoraient Bacchus, et les pilotes « retour » Cristalline ... jurant de ne plus se laisser avoir. (NDLR : Lisez ACDNews!)

Vient maintenant la visite des ateliers Robin Aircraft, ou Daniel Triquès (Pdt de Robin Aircraft) nous guidera tout au long du processus de fabrication d'un DR400.

Tout commence par la sélection du bois : contreplaqué aviation, pin d'Oregon et Acajou, utilisés dans les différents éléments de la structure de l'avion.



C'est dans la zone d'assemblage des cellules et des longerons d'ailes que se poursuit la visite, une cellule nue pèse 65kg et n'a pas de durée de vie contrairement aux cellules de conceptions métalliques plus récentes (A titre d'exemple, 8000heures pour un Sportstar).

Pour un DR401, une fois les nervures et raidisseurs mis en place, l'aile en bois coffrée est terminée après 100heures d'un travail minutieux pour 74 kg.

Vient ensuite la zone de fabrication des différents gouvernes, la finesse de réalisation est remarquable. Juste à côté se réalisent les opérations de marouflages (protection du bois dans le temps) et d'entoilage de l'aile.

C'est dans la cabine de peinture, capable de recevoir un avion entier, que nous découvrons une cellule mise en peinture.



La métallerie se présente à nous, à savoir que la majorité des pièces métalliques sont fabriquées sur place (jambe de train, échappement, armature de verrière etc...).

Cette cellule et son aile, rejoindront bientôt l'assemblage final où tous les éléments seront réunis autour de l'appareil. 2 à 3 personnes interviendront sur ce qui est maintenant un avion qui possède déjà son immatriculation.

Les possibilités de personnalisation sont multiples, de la sellerie à l'avionique en passant par la motorisation (120,160, 180 ou 200CV 100LL ou 135, 155 CDI), la décoration ou l'installation d'un pilote automatique.





C'est sous le sifflet bienveillant de Pierre Varnet que les dernières « escales techniques » s'effectuent avant de repartir.

Le vol retour s'effectuera paisiblement, un équipage en profitera pour renforcer ses liens d'amitiés avec Lyon Info.

Merci à Daniel et Jean-Pierre Triquès, aux organisateurs et instructeurs pour cette belle journée.

Menuiserie, métallerie, peinture, montage, tout le processus de fabrication n'a « presque » plus de secrets pour nous, 60 ans de savoir-faire ce n'est pas rien !

Fabien ODILLE

Plus de détails sur le site de Robin Aircraft : <http://www.robin-aircraft.com/dr401-details/>

Dans le hall de livraison, nous pouvons admirer un magnifique DR401 200i équipé IFR (vitesse croisière max 145 Kts).

La fin de journée approche, Michel Blanc nous rappelle que la nuit aéro à LFLG est à 18h30 et fait activer les troupes.



L'ESCADRILLE D'HYDRAVIONS DES ALPES EN 1928



Au printemps

1928, les habitants des bords du lac de Laffrey ont dû être étonnés par l'arrivée et l'amerrissage d'un engin volant peu ordinaire : un hydravion militaire ! Un hydravion au milieu des montagnes ?

Cette présence bizarre en Dauphiné correspondait à des essais entrepris par la Marine Nationale française dans le cadre d'un projet de création d'une "escadrille d'hydravions des Alpes".

Ce projet était basé sur l'existence de plusieurs lacs alpins (lacs de Laffrey, de Paladru, du Bourget, d'Annecy) susceptibles de servir de plateformes d'envol naturelles à des hydravions – à une époque où il n'existait pas d'aérodromes terrestres dignes de ce nom dans l'arc préalpin.

En 1928 donc, pilotant un CAMS 37, le Lieutenant de Vaisseau MARINIER effectue pendant un mois des vols au-dessus des Alpes et des lacs précités, pour juger de l'utilité de ce type d'appareil en cas de conflit sur la frontière avec l'Italie (se rappeler que Benito Mussolini a pris le pouvoir à Rome en 1922).



Carte postale du CAMS37 à Laffrey

C'est à cette période que le lac de Laffrey recevra ce CAMS 37, hydravion amphibie de reconnaissance.

Au-dessus du fuselage-coque, ses ailes biplan supportaient un unique moteur Lorraine de 450 CV ; l'équipage de trois hommes était, comme pour la majorité des aéronefs de l'époque, à l'air libre, abrités derrière de minuscules pare-brise.

L'appareil utilisé était le second prototype du CAMS 37, immatriculé "S11" – le "S" pour Saint Raphaël selon la nomenclature de l'Aéronautique Navale de l'époque.

Saint Raphaël était une des plus grandes bases aériennes de la Marine française, à la fois pour les avions et les hydravions (de par sa position en bordure de mer, entre Fréjus et Saint Raphaël) ; elle abritait le **CEPA (Centre d'Etudes Pratiques de l'Aéronautique navale)**, chargé des essais des prototypes d'avions et d'hydravions avant une éventuelle commande par la Marine.

permettait un atterrissage sur aérodromes terrestres, par exemple sur la base aérienne militaire de Lyon-Bron) étaient bien adaptés à la région des lacs alpins.

Une base de rattachement était prévue être construite au Bourget du Lac, près de Chambéry. Le projet, reporté d'année en année, sera finalement abandonné en 1937.



Aujourd'hui, le lac de Laffrey voit se poser de temps à autre des hydravions amphibies modernes : des CANADAIRS bombardiers d'eau de la Sécurité Civile venus de Marseille, en essais ou en opérations. Mais ceci est une autre histoire...

Le CAMS 37 et la statue de Napoléon

Pierre COURRIER
(pierre.courrier0555@orange.fr)

A remarquer sur le nez du CAMS 37 "S11" photographié sur le lac de Laffrey, une superbe « tête d'indien », qui était l'insigne du CEPA.

Ces essais alpins, entrepris au début de l'année 1928 (voir les pentes encore enneigées du Grand Serre en arrière-plan) montrèrent que de tels hydravions amphibies (un train d'atterrissage à roues escamotables était monté de part et d'autre de la coque, ce qui



Mais qui se cache derrière le seau d'eau... ?

BB

Bilal MERSALI
Anton GERBELOT

MONTAGNE ROUES

Alfredo SAMPERIO

ULM

Pierre COURRIER
Alain BERGERIOUX

PPL

Samuel FAYOLLE
Jérôme IMBURCHIA
Marc LESAVRE
Olivier ROUX
Vincent REFFET
Patrick DE MARCILLAC
Francis MOHEN
Clémentine CAZALY

UN GRAND BRAVO A TOUTES ET A TOUS !

On en parle dans les affiches !



Soirée Huitres le 15 décembre

18€ par personne

VENEZ NOMBREUX

Réservation impérative avant le 8 décembre



La saison de vol de nuit a débuté
Venez voler les mardis et jeudis soir
Réservations sur Safetyplane

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>

Rédacteur en chef : S. Georges
Comité de Rédaction : P. Courier
Rejoignez la rédaction d'ACDNews !

redaction.acdnews@gmail.com