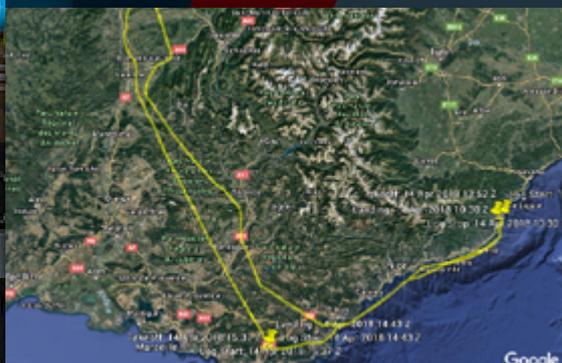


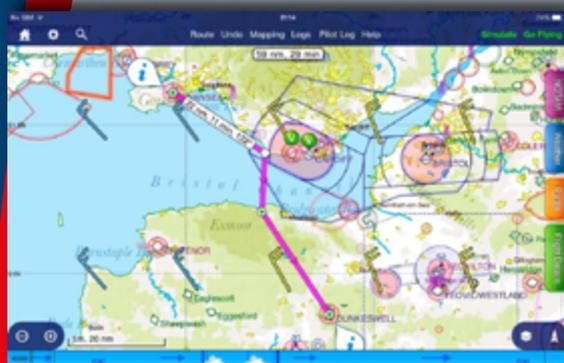
LA BELLA ITALIA (2/2)

« Pour cause de météo assez peu favorable, nous avons décidé la veille de prendre l'option Albenga plutôt que Torino. La couverture nuageuse rendait en effet très incertain le vol vers la cité piémontaise... »



>>> SUITE PAGE 6

#17



>>> COMPARATIF AIDE À LA NAVIGATION
PAGE 8

P2 FLY SAFE

P3 VIE DU CLUB

P4 MISE EN GARDE

P5 PAROLE D'EXPERT

P6 LA BELLA ITALIA (2/2)

P8 AIDE À LA NAVIGATION

P10 UN PEU D'HISTOIRE



FRÉQUENCE CLUB 17

VIE DU CLUB

EVOLUER ET CONSOLIDER

Il y a un an je dressais ici même le bilan certes mitigé mais néanmoins très satisfaisant de l'année 2017 et, à cette occasion, présentais à tous et toutes les perspectives pour 2018. Perspectives alors optimistes qui, de fait, se sont révélées plutôt enthousiasmantes...

En effet, les événements se sont précipités et ont amené notre club à connaître un développement remarquable.

En dépit de la perte totale de F-GKEC à la suite d'un accident n'ayant miraculeusement fait aucune victime, l'ACGL a poursuivi son essor qualitatif et quantitatif. L'accident de notre PA 28 devant d'ailleurs non amener à nous interroger, tous, sur nos pratiques, nos connaissances, nos certitudes aéronautiques.

Cet événement ne doit cependant ni occulter ni obscurcir le bilan 2018. Ou'on en juge :

- Fusion réussie avec le CAALB.
- Augmentation notoire du nombre d'adhérents passé de quelque 170 à plus de 220 (soit environ +30%).
- Accroissement du nombre d'heures de vol passé de 1925 à plus de 2700 (soit environ +41%)

- Progression de la formation passée de 680 heures en 2017 à plus de 1200 en 2018 (soit environ +77%).
- Achat de 3 nouveaux avions, portant la flotte à 7 machines.
- Constitution du dossier DTO.
- Réorganisation profonde des structures du club.
- Changement de logiciel de réservation.
- Organisation d'un rallye.
- Participation à plusieurs manifestations importantes.

Les chantiers ont été multiples et ont nécessité une forte mobilisation de tous, notamment de nos instructeurs qui ont su absorber un flux inattendu (bien qu'espéré) d'élèves.

Une telle évolution ne se fait pas sans difficultés ni critiques. L'édifice demeure fragile. La construction doit désormais être consolidée. Plus qu'une poursuite vers une croissance rapide désormais acquise mais que nous ne saurions maîtriser si elle se poursuivait au même rythme, 2019 devra d'abord être une année de renforcement des structures mises en place.

Notre responsable SGS travaille intensément

sur la sécurité des vols. La formation doit demeurer une priorité, notre chef pilote devenu responsable pédagogique par la grâce du DTO s'y attelle également.

Nos valeurs associatives demeurent évidemment intactes. Elles sont l'ADN du club. Elles ont fait, font et feront son succès. Mais les fondations historiques du Club doivent évoluer. Elles évolueront tout en demeurant ce qui fit et fera leur force : convivialité et sécurité.

Les tâches sont nombreuses et le travail ne manque donc pas. Je sais que je peux compter sur vous pour relever ces nouveaux défis avec, comme à l'accoutumée, à l'ACGL :

RIGUEUR ET BONNE HUMEUR.



Philippe QUETIER, Président de l'ACGL



FLY SAFE

MISE EN GARDE ET SÉCURITÉ DES VOLS PARLONS RÉGLEMENTATION !

NOTAM / SUP AIP

Notice To Air Men, la consultation de ces bulletins d'information est primordiale lors de la préparation de vos vols, ils sont en libre-service sur le site du SIA (Service de l'Information Aéronautique)

www.sia.aviation-civile.gouv.fr

L'aviation ayant aussi ses subtilités, il existe un complément tout aussi important : les SUP AIP (Supplementary Air Information Publication).

Ces deux sources d'information sont complémentaires, elles permettent de connaître tous les éléments liés à votre aérodrome de destination et ou de décollage et des zones que vous allez traverser pendant votre navigation.

Omettre de consulter ces documents est un défaut de préparation des vols. Donc prenez le temps et optez pour le caractère obligatoire de cet élément.

La prise de connaissance des NOTAM / SUP AIP est rendue obligatoire de par le fait que sa négligence peut vous conduire à tout type d'infraction de la circulation aérienne, technique, étude de performances de votre avion pour le vol, etc....

En effet, ils font partie intégrante du briefing pilote avant départ, vous devez prouver en cas de contrôle au sol par des agents habilités (DGAC, GTA, ...) que vous avez étudié ces éléments avant le vol. le seul site officiel du SIA fait foi pour le moment, même si vous utilisez d'autres applications !

Bons vols à tous !

Olivier CLAVEL

ILS NOUS ONT REJOINTS :

Bienvenue à Mezyan DJEBBARA, Guillaume DUBOIS-NOUVELLET, Dylan FERNANDES et Miet SLIMOVIC qui nous rejoignent pour suivre une formation en vue de l'obtention du PPL. Bienvenue également à Dany et Farid BOUDJEMA pilotes confirmés.

IL VOLE DE SES PROPRES AILES :

Bravo à Bastien LOPEZ qui a effectué son premier vol solo en décembre et félicitations à son instructeur, Bernard BRISOLARY qui a su le guider jusqu'à cette première étape.



L'ÉQUIPE D'INSTRUCTEURS S'ÉTOFFE :

Bienvenue à Patrice MAGOT, déjà membre du club, qui vient de rejoindre l'équipe d'instructeurs du club.

QUELQUES NOUVELLES DE LA FLOTTE ACGL :

F-BUSE notre nouveau DR 400 160 cv a rejoint l'atelier Horus sous la conduite d'André APPARCEL et de Philippe TIXIER pour y subir une visite avant de rejoindre son nouveau terrain d'attache début janvier.

F-GGQD notre nouveau DR 400 120 est toujours dans la région Lilloise en attente de convoyage. Il devrait intégrer la flotte également début janvier après un changement de moteur et une réfection complète de son intérieur.

Quant à notre PA 28 il subit encore quelques interventions techniques de routine avant de nous rejoindre également début janvier.

LA CAV OK AU TRAVAIL (Commission Animation Voyages OK)

La CAV OK poursuit son travail et est d'ores et déjà en mesure de vous proposer le programme des vols club pour 2019. Le calendrier vous est présenté dans la rubrique agenda.

LE CHIRURGIEN AU TRAVAIL :

Le bon docteur Bessenay est aux petits soins pour notre YE.

Il a préparé l'installation de son nouveau moteur et il intervient également sur son intérieur qui va être totalement rénové.

Vous pourrez admirer le travail d'ici quelques jours, retour prévu à Bron dans la semaine 7.



Philippe GUET

Que vous soyez amateurs de sensations fortes, chercheurs d'améliorations, découvreurs de limites aéronautiques ... ou le tout réuni, la voltige aérienne s'impose alors à vous. Avant de la pratiquer il convient certes de la découvrir. C'est ce que l'ACGL vous propose ...

Cela s'appelle une initiation aux vols de « mise en garde ». Autrement dit des vols dont l'objectif essentiel est d'améliorer la sécurité par des exercices spécifiques effectués sur un avion conçu et construit pour cela et en compagnie d'un instructeur lui même spécialisé.

A bord d'un CAP 10 vous serez sensibilisés à des situations de vol inusuelles dans lesquelles un banal pilote peut involontairement se trouver un jour lors d'un banal vol en avion d'aéroclub. Il s'agit essentiellement de comprendre et tester en vrai, tout en minimisant la perte d'altitude, la sortie de ces situations inusuelles potentiellement dangereuses.

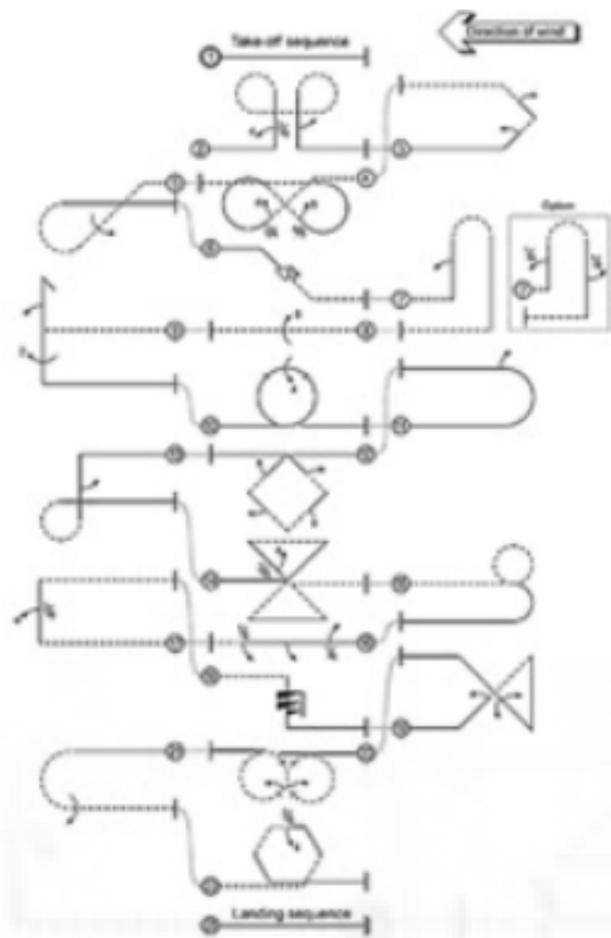
En relation avec l'aéroclub du Dauphiné (Le Versoud LFLG) l'ACGL propose à ses adhérents de vivre une expérience qui non seulement restera, à coup sûr un moment inoubliable mais leur permettra surtout d'affiner leur pilotage, de gagner en aisance et bien entendu en sécurité. Au programme : décrochages en montée pleine puissance, entretien du buffeting, vrille pilotée, mise en vertical avec basculement, mise dos et retour ventre, etc. plus quelques autres réjouissances aussi déstabilisatrices que formatrices. Des sensations garanties et des « G » inconnus. Aisance et adresse mais aussi prise de conscience et chemin possible vers une certaine humilité pour des « pilotes du dimanche » plus experts des limites du bar de club house que de celles de leur pilotage.

Peut être aussi, premier pas vers une vocation pour une activité dans laquelle la France est très souvent présente sur les podiums.

Pour tout savoir sur ces vols de mise en garde (dates, tarif, organisation) :

jean-louis.pecere@hotmail.fr 06 15 50 49 09

Jean Louis Pecere



Les conditions météos hivernales doivent encore plus que jamais nous amener à prendre soin de nos moteurs et notamment lors de la phase de mise en route.

Voici donc une procédure à mettre en œuvre en ne prenant toutes les précautions nécessaires pour votre sécurité.

- ✗ Frein de parc serré.
- ✗ Clés magnétos enlevées et visibles sur le tableau de bord.
- ✗ Mixture plein pauvre, manette des gaz plein réduit, magnétos sur OFF et batterie OFF.
- ✗ Face à l'avion, tourner l'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (sens de rotation normal), 4 fois minimum. **Une grande prudence pour la manœuvre de l'hélice.**
- ✗ Faire le début de la check-list « Mise en route » normalement.
- ✗ Contact général sur « ON ». Pompe électrique « ON ». Mixture Plein Riche.
- ✗ Mettre le réchauffage carburateur sur « chaud »
- ✗ Contact sur « BOTH » (clé magnétos)
- ✗ Réaliser 5 injections longues, mettre 1 cm de gaz (manette des gaz) et activer le démarreur immédiatement après.
- ✗ Le moteur doit démarrer.

- ✗ Le soutenir à la manette des gaz. (Soutenir: manoeuvrer rapidement la manette des gaz si le moteur ralentit ou risque de s'arrêter)
- ✗ Mettre le réchauffage carburateur sur « froid » et maintenir 1100 tours/min (max).
- ✗ Par grand froid, l'essence étant mal pulvérisée, il se peut que le moteur tousse et ne démarre pas.
- ✗ Il faut alors répéter les injections (4 c'est suffisant) et démarrage immédiat.
- ✗ Si le moteur ne toussote pas du tout et qu'en ouvrant la verrière vous sentez une odeur d'essence, c'est que le moteur est noyé.

Dans ce cas:

- ✗ Mixture pauvre, gaz à fond et actionner 5 secondes le démarreur pour évacuer l'excédent d'essence, en général le moteur démarre, mettre immédiatement la mixture sur plein riche et réduire les gaz.
- ✗ Si le moteur ne démarre pas ne pas insister, « tout couper » rentrer l'avion et signaler le problème à la mécanique.
- ✗ Pour le roulage, mettre le réchauffage carburateur sur « chaud » en cas de risque de givrage, mais **ATTENTION à le remettre sur « froid » (repousser la manette) pour effectuer le décollage.**
- ✗ Pour un moteur à injection Cessna F HCFX suivre scrupuleusement la check-list démarrage à froid.

André Apparcel - Mécanicien





LA BELLA ITALIA (2/2)



Je prends contact avec la personne du bureau de piste pour les formalités. Après quelques échanges franco-italiano-anglais nous enregistrons notre arrivée. Nous comprenons qu'il n'y a pas de redevance d'atterrissage... Excellente information qui se révélera erronée ! Un Français présent dans le terminal nous indique qu'il faut mieux aller à Alassio qu'à Albenga pour aller déjeuner. Un taxi nous y conduit.



Repas en bordure de plage.



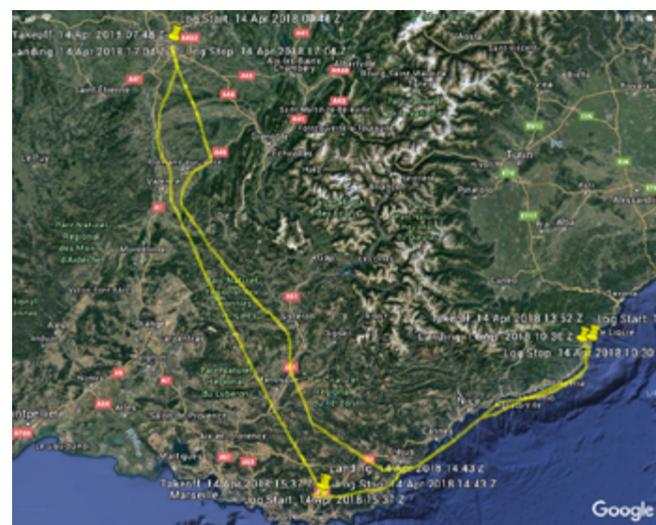
Cadre fort sympathique. Pâtes pour certains et pizza rectangulaire pour d'autres. Plats faits maison, délicieux, tout comme les desserts.

Il est temps de rentrer à Lyon. L'essence étant très chère en Italie, nous prenons l'option d'une halte à Cuers LFTF pour le refuelling.

Nous repassons au bureau de piste pour indiquer notre départ et nous faire passer le contrôle de police. Et c'est là que nous comprenons... que nous n'avions rien compris. La redevance d'atterrissage existe bien et elle s'élève à 63€ ! Pour si peu de service, ça énerve un peu !

Après avoir payé notre dû, le deuxième Franck de l'équipage, envoie son plan de vol et se met aux commandes.

Retour se fait par la même route Sud des installations de Nice et Cannes, dans les mêmes conditions, en ayant cette fois le vent qui nous aide. Puis nous faisons route vers Cuers LFTF comme prévu. Le vent y est très souvent de travers et très changeant. Difficile de déterminer la piste en service sur ce terrain en auto-information. Nous optons finalement pour la piste 11 après deux reconnaissances terrain.



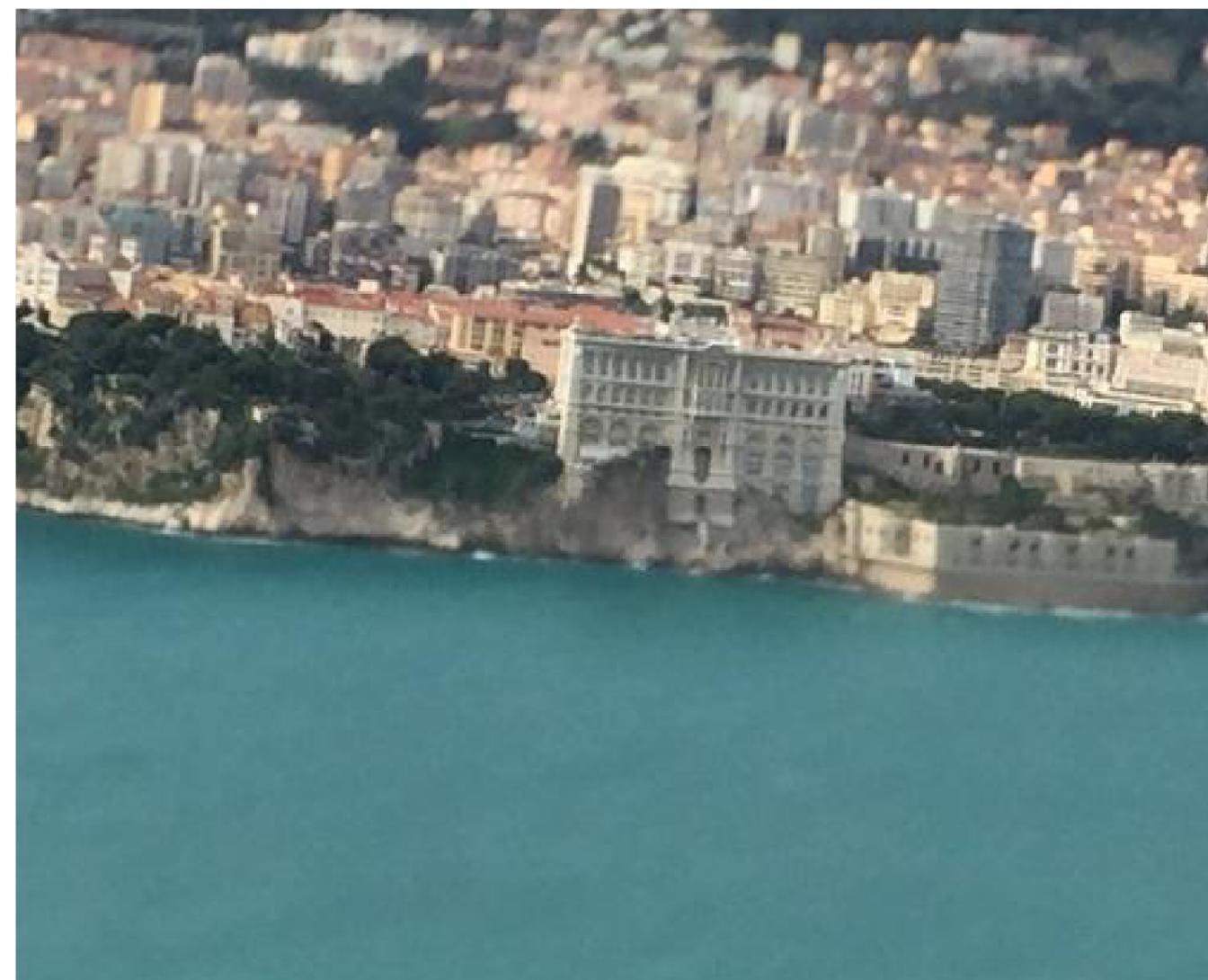
A la station Total, le lecteur de carte ne fonctionne pas. Cela s'arrange finalement avec l'aide d'un responsable local à qui nous réglons la redevance dont le montant est de 10€. C'est plus conforme à nos attentes.

Nous attaquons la dernière branche qui nous conduit à Lyon LFLY. Le temps s'est levé dans le Sud et le vent a un peu faibli. L'arrivée à LFLY se fait sous des nuages assez gris, mais ça passe. Aucune turbulence ne nous secoue. Entrée autorisée par BR.

Après 6 heures de vol très exactement (2x3 heures) que nous arrêtons le moteur du F172.

L'expérience a semble-t-il été appréciée par l'équipage. Elle demande à être renouvelée. elle le sera".

Franck PERVILHAC





SDVFR

- ✂️ Installation + carte VFR SDOACI gratuite
- ✂️ Android et iOS
- ✂️ Tracking GPS de l'appareil : Position, vitesse sol, cap, altitude
- ✂️ Cartes IGN, CartaBossy, AirMillion et SIA payants entre 16 et 29 euros/an
- ✂️ Cartes VAC(géoréférencées) / AIP / NOTAM
- ✂️ Météo: TAF, METAR, SIGMET, TEMSI et WINTEM + vues satellite et radar
- ✂️ Création de différents avions avec leurs caractéristiques
- ✂️ Log de Nav avec calcul automatique de la dérive et du vent effectif, temps avec vent
- ✂️ Masses et centrage et gestion de carburant
- ✂️ Altitudes et profil de vol, données d'élévation de terrain en France gratuit



AIR NAVIGATION PRO

- ✂️ Application payante (25euros) avec essai gratuit de 2 semaines pour iOS et android. Ensuite trois packs de 30 à 160 euros/an.
- ✂️ Version android basique. Version iOS pro avec plus d'outils
- ✂️ Version desktop pour iOS qui permet de synchroniser les navigations avec les appareil iOS
- ✂️ ANDROID: carte défilante, cartes gratuits du monde, données d'élévation, cartes d'approche, base de données d'espaces aérien, notam
- ✂️ IOS: METAR, TAF, calcul de masse et centrage, instruments HSI, VOR, altimètre, variomètre, ADF, vitesse sol, boussole, information de vol et de trafic, temps de vol, logbook, compatibilité avec le iLevil2
- ✂️ Cartes IGN, CartaBossy, AirMillion et SIA payants entre 15 et 60 euros/an
- ✂️ Vision synthétique 3D



SKYDEMON

- ✂️ iOS et PC mais abonnement payant (14euros/mois ou 158euros/an) pour l'utilisation avec essai gratuit de 30 jours
- ✂️ Tracking GPS de l'appareil : Position, vitesse sol, cap, altitude, vent à la position actuel, notam et cartes VAC
- ✂️ Météo: TAF, METAR, SIGMET, TEMSI et WINTEM, vu satellite des pluies avec animation pour voir leur évolutions et tendances
- ✂️ Coupe verticale avec la météo, élévation de terrain, obstacles et espaces aériens.
- ✂️ Log de Nav avec calcul automatique de la dérive et du vent effectif, temps avec vent et optimisation du niveau de vol en fonction de vent en altitude
- ✂️ Masses et centrage et gestion de carburant
- ✂️ HSI qui peut être utilisé pour ILS en finale
- ✂️ Définir un type de circuit quand vous approchez un aéroport
- ✂️ Compatibilité avec le iLevil2 et PiloteAware
- ✂️ Option de préparer le vol sur pc et l'envoyer par mail ou via le cloud pour un suivi en vol
- ✂️ Dépôt du dossier de vol auprès des autorités



MACH 7

- ✂️ Installation + carte 2 million gratuite, disponible Android, iOS et logiciel WEB
- ✂️ Cartes IGN, CartaBossy, AirMillion payantes entre 50 et 90 euros/an selon les dispositifs
- ✂️ Tracking GPS de l'appareil : Position, vitesse sol, cap, altitude
- ✂️ METAR, TAF, NOTAM, VAC
- ✂️ Masses et centrage et gestion de carburant
- ✂️ Création de différents avions avec leurs caractéristiques
- ✂️ Coupe verticale de vol
- ✂️ Options premium: partage des vols, cartes VAC géoréférencées, SUP-AIP géoréférencées de 12 à 17 euros/an
- ✂️ Dépôt du dossier de vol auprès des autorités
- ✂️ Synchronisation automatique et récupération des vols préparés sur MACH 7 Web.

	SDVFR	AIR NAV PRO*	SKYDEMON	MACH 7
Appli gratuite	✓			✓
Cartes payantes	✓	✓	✓	✓
International		✓	✓	✓
WEB+Mobile			✓	✓
Intégration de vent	✓		✓	✓
Masse et centrage	✓	✓	✓	✓
Gestion de carburant	✓	✓	✓	✓
HSI		✓	✓ (+ ILS)	
Option ADF		✓	✓	
Log de nav	✓	✓	✓	✓
Dépôt du dossier de vol			✓	✓
Carte VAC, notam et météo	✓	✓	✓	✓

✈️ CONCLUSION

- ✂️ **SDVFR** est une appli gratuite et très complète, simple et intuitive. Vivement conseillé pour le suivi en vol pour les pilotes en France, les seuls inconvénients que l'on a pu constater après le comparatif c'est l'impossibilité de préparer le vol à l'avance sur un ordinateur et qu'elle soit réservée à la France.
- ✂️ **AIR NAV PRO** : Déconseillé pour les système android, pour iOS elle est très complète mais payante.
- ✂️ **SKYDEMON** : Après le comparatif on peut affirmer que c'est la meilleure application pour le suivi en vol et préparation également. Appli très ergonomique, très complète, simple, dynamique, fonctionnelle sur android et iOS, préparation au sol sur ordinateur, idéal pour les voyages à l'étranger. Appli payante mais une réduction de 57 euros est proposée pour la deuxième année d'abonnement.
- ✂️ **MACH 7** est une application idéale pour la préparation des vols au sol sur web, gratuite avec toute la documentation très complète en fonction du vol désiré. Sur système android il y a des problèmes pour le suivi en vol.

Daniela Baez-Silva

UN PEU D'HISTOIRE

BRON ENTRE EN GUERRE ET ENTRE LES GUERRES

L'aérodrome de Bron a joué des rôles très différents d'une guerre à l'autre. En 1914-18 il fût une base arrière pour la formation des conducteurs de voitures et des monteurs de hangars en toile type « Bessonneau », le montage et les essais des avions et la constitution des escadrilles

En 1939-45, il sera successivement une base opérationnelle pour la défense de Lyon et sa région, un centre de stockage des appareils après l'armistice, une base-école pour l'aviation allemande puis après le débarquement de Provence une plate-forme pour les bombardiers opérant en Alsace puis en Allemagne



Adjutant Viossat et son Dewoitine 501. Parachute Lemerrier. Casque Araille.



Elève pilote et son Blériot. Casque Roold.



Jeune recrue à l'entraînement.



Réserviste sur SIPA 11.

Un seul point commun, la formation des pilotes, mais dans les deux cas elle fut de courte durée. En 1914 parce que le haut - commandement pensant que le conflit serait bref ferma les écoles et en 1940 parce c'est l'ennemi qui s'en chargea lui même en occupant le terrain dès le 19 juin.

En quelques décennies les avions des jeunes recrues ont autant évolué que leurs tenues de vol se sont adaptées.

L'ensemble des documents présentés est issu du fonds et des archives exceptionnelles de la SLHADA (Société Lyonnaise Histoire de l'Aviation et de la Documentation Aéronautique).

www.slhada.fr - contact@slhada.fr

facebook : Aerolyon-slhada.



“AVANT D'ALLER LÀ-HAUT, PRENDS TOUJOURS LA MÉTÉO”



AGENDA CLUB

- 10 FÉVRIER Vol Mont Blanc
- 29 MARS Assemblée générale
- 7 AVRIL Vol Saint Rambert d'Albon
- 1 ET 2 JUIN Vol Auch Royan
- 13 OU 14 JUILLET Vol « feux d'artifices »
- 13-14-15 SEPTEMBRE Vol Corse (report possible 20-21-22)
- 5 OCTOBRE Rallye aérien de l'ACGL
- 8 DÉCEMBRE Vol Lumières 2019

SLHADA

PROGRAMME DES RÉUNIONS MENSUELLES 2019

Les réunions se tiennent à la salle 15 du Fort de Bron.

>> RDV à 14h à la grille située au pont d'accès au Fort.

- JANVIER 19- « Aventures extraordinaires d'un pilote de chasse » - Michel Gay
- MARS 9 – « Les canons de bord » - Guy Guéripel
- MARS 12 : « Fonck » par Philippe Brocard – Cercle de Garnison- Lyon 7
- MARS 16 ET 17 – concours maquettes du Club de l'Air
- AVRIL 6 – « La fin de l'Aéropostale des héros ... une fatalité ? » Daniel Desmaison
- MAI 18 – « L'évolution du camouflage des avions » - Christian Bellet
- JUIN 15 - journée rencontre (film à définir)

FRÉQUENCE CLUB

édité par :
AÉROCLUB DU GRAND LYON
Aéroport de Lyon-Bron
Avenue Louis Mouillard
69500 Bron

Association représentée par :
Philippe Quétier

Directeur de la Publication :
Philippe Quétier

Édition de février 2019.
Imprimé par nos soins.
Dépôt légal à parution.
ISSN : en cours

RETROUVEZ-NOUS SUR WWW.ACGL.FR

Pour nous contacter : info@acgl.fr

Tél. : 04 72 37 51 32

f AEROCLUBDUGRANDLYON



meilleurtaux.com
NOS EXPERTS À VOS CÔTÉS

AGENCE LYON VAISE Lyonvaise@meilleurtaux.com