







Les grands vainqueurs du 46^{ème} Rallye International de Malte !



<i>Editorial : à propos du coavionnage</i>		3
<i>Un nouveau chef pilote à l'Aéroclub du Dauphiné</i>		4
<i>Les évènements de l'été</i>		5
<i>Journées portes ouvertes des sports aériens.....</i>		5
<i>Colonies de vacances Fol'Isère.....</i>		5
<i>Les ailes du petit prince.....</i>		6
<i>Sortie club à Montélimar.....</i>		6
<i>Voyages Voyages...</i>		8
<i>L'ACD grand vainqueur du 46^{ème} Rallye International de Malte.....</i>		8
<i>Un petit tour en Warbird ?</i>		12
<i>Histoire de l'aviation dans le Dauphiné</i>		16
<i>Disparition de Jean Délémontez.....</i>		16
<i>Sécurité : à propos du rangement des avions</i>		19

A PROPOS DU COAVIONNAGE...

Depuis quelques semaines, une communication sur le « Coavionnage » se fait sur des sites internet, sur des applications mobiles et par bon nombre de Médias. Depuis toujours, le « coavionnage » se fait. Mais il est strictement réservé entre membres du club, famille ou amis du pilote.

Dans un communiqué de presse du 15 septembre 2015, la DGAC a choisi de faire de la pédagogie et vient de publier une mise en garde qui s'accompagne du rappel d'un certain nombre de règles relatives au transport aérien :

« La réglementation permet à un pilote privé de partager les frais du vol avec des membres du cercle familial ou amical lors d'un vol privé ou de loisirs.

L'extension au grand public sort du cadre privé et se rapproche du transport public.

Mais le transport aérien public commercial est soumis à un ensemble de règles contraignantes relatives au pilote professionnel, à l'aéronef, à son entretien, à son équipement et aux procédures d'exploitation. Le transport public présente un haut niveau de sécurité bien supérieur à celui de l'aviation générale. Ainsi toute forme de commercialisation ou de rémunération de vols est interdite à un pilote privé, la formation de pilote professionnel se situant à un niveau supérieur d'exigences en matière de compétences, d'expérience ou encore d'aptitude médicale. La licence de pilote professionnel est supérieure à celle d'un pilote privé.

Lorsqu'un pilote professionnel est aux commandes, l'entreprise qui organise les vols de transport public détient un certificat de transporteur aérien, qui démontre que la compagnie a la capacité de respecter l'ensemble des règles techniques applicables. Elle dispose également d'une police d'assurance particulière couvrant efficacement les passagers qu'elle transporte.

Cet écart significatif d'exigences techniques protège ainsi passagers et pilotes. Le non-respect de ces dispositions expose à des sanctions disciplinaires et pénales pour les pilotes et les entreprises dès que des projets s'éloignent de la conception réglementaire des vols privés.

La DGAC recommande donc la plus grande prudence aux pilotes et aux entrepreneurs qui considèrent cette option. La DGAC va mettre en place un groupe de travail sur cette question avec les principaux porteurs de projet. La Fédération française aéronautique représentant les aéroclubs sera associée. Les conclusions seront rendues avant la fin de l'année ».

A ce jour, l'aéro-club du Dauphiné ne détient pas de CTA (Certificat de transport aérien), et de ce fait, interdit à ses membres d'utiliser les avions de l'aéro-club pour pratiquer ce mode de commercialisation.

Pierre BALME-BLANCHON, Président

Luca Fini est chef pilote de l'Aéroclub du Dauphiné depuis le 16 août 2015.

Luca est italien. Il a obtenu un Baccalauréat en "construction aéronautique". Il a ensuite exercé le métier de dessinateur mécanique pendant environ 9 ans. Luca apprend très jeune à piloter. Il obtient le PPL en 1987 à Aoste, le CPL (pilote professionnel) en 1999 à Milan, et finalement l'ATPL (pilote de ligne) en 2000 chez Alitalia.

Il travaille alors comme pilote de ligne pendant environ 8 ans, notamment sur ATR et MD-80.

Luca est aujourd'hui FI (instructeur de vol), IRI (instructeur de vol aux instruments, périmé), FE Montagne (examineur montagne, Italien), Instructeur montagne roue et skis et Instructeur voltige.

Il a environ 8000 heures de vol.

Bienvenue à notre nouveau chef pilote



JOURNEES PORTES OUVERTES AU VERSOUD LES 30 et 31 mai



Tous les acteurs de la plateforme étaient mobilisés en ce week-end de fin mai pour accueillir le public en masse.

Le matin, démonstrations en vol. Les WIPs, le CAP10 piloté par Michel Blanc, l'autogire de Christelle, l'EC145 de la sécurité civile (démonstration d'hélicoptère sur la piste). Les aéronefs les plus rapides furent sans conteste les modèles réduits, dont certains atteignent les 200 kts.



Le tout harmonieusement commenté par Pierre Varnet.

L'après-midi, après dégustation des grillades assurées, une fois encore, par Lucien, les visiteurs ont pu découvrir la région vue du ciel lors de nombreux baptêmes de l'air avion, ULM, planeur ou autogire, et visiter les nombreux stands mis en place pour l'occasion.

Au bilan, une bien belle journée avec 30000 visiteurs selon les organisateurs, 300 selon la police...

AH LES JOLIES COLONIES DE VACANCES !

Une nouvelle fois cet été, l'ACD a vu passer bon nombre d'enfants désireux de découvrir notre belle région par la 3ème dimension...



Trois petits et un grand à chaque tour d'Abeille

En provenance de la colonie de vacances de Villard de Lans (Fol'Isère), et toujours accompagnés d'un moniteur par avion, nos hôtes en culottes courtes ont su garder leur esprit de camaraderie et n'ont pas été turbulents (ou presque !) mais vraiment ravis pendant les baptêmes !

En témoigne leur joie avant, pendant et après leur vol :-)

Quelques chiffres:

- 247 enfants baptisés,
- 92 vols de 30' effectués (66 en Mousquetaire et 26 en DR400),
- 8 pilotes 'baptêmes' qui se sont relayés de début juillet à mi-août.

A l'année prochaine pour une nouvelle saison Fol'Isère 2016, sans canicule espérons-le !

François ZANIER

LES AILES DU PETIT PRINCE à GRENOBLE

« Les Ailes du Petit Prince » est une association loi 1901 qui offre, entre autres, des baptêmes de l'air à des enfants handicapés.



La cinquantaine de bénévoles dévoués devant le Stearman en exposition statique

A raison de plusieurs opérations annuelles sur différents terrains, ce sont des milliers d'enfants qui ont ainsi découvert le plaisir de voler depuis une vingtaine d'années.

Cinquante membres actifs, professionnels de l'aviation ou de l'enfance handicapée, constituent l'équipe bénévole qui met tout en œuvre pour faire passer un moment inoubliable à une centaine d'enfants.



Le F-GPAP prêt pour l'embarquement

Le 28 juin, les Ailes du Petit Prince faisaient escale au Versoud.

Nous avons eu le privilège d'engager deux avions (BS et AP) pour cette cause, et d'admirer l'organisation exemplaire de la journée.

Après un briefing pilote effectué par Hervé de Saint Exupéry, pilote de chasse dans l'Armée de l'Air, et petit neveu d'Antoine, les avions de l'ACD ont emmené une trentaine d'enfants avec leurs accompagnateurs sous un soleil de plomb.

Pour en savoir plus sur les Ailes du Petit Prince :

<http://www.lesaillesdupetitprince.fr/NouveauSite>

SORTIE CLUB A MONTEILIMAR



Belle affluence le 27 juin pour la sortie club à Montélimar. Trois avions et deux ULM ont fait le déplacement par différents itinéraires.



Une escale au restaurant « Air escale »

Après un repas au restaurant Air Escale, c'est la visite du musée européen de l'aviation de chasse. Né en 1985, il continue de se développer. Ouvert tous les jours, le musée propose aujourd'hui une cinquantaine

d'avions historiques, certains uniques, du Vampire au Mirage IV.

Rendez-vous sur le site internet pour une découverte du musée en vidéo :

<http://www.meacmtl.com/11.html>



Un mirage III C tout pointu dans le premier hangar du musée



Les grands vainqueurs du 46^{ème} Rallye International de Malte

Du 26 juin au 4 juillet 2015, deux avions de l'ACD, le SR20 F-GTCI avec Michel Blondeau et Philippe Meritan, pilotes confirmés et le DA40NG F-HOUI avec Michel Blanc, instructeur, Lucien Jamin Pilote BB, Salvatore Drogo, élève pilote, ont participé au 46^{ème} Rallye International de Malte.

Départ pour Figari le samedi 26 juin à 09h00. Escale détente, avec repas midi et soir à Bonifacio. Nous avons passé la nuit dans deux chambres au Padolo hotel près de la plage de Tonnara, où l'on a passé l'après-midi.

Le 27, départ pour Trapani à l'ouest de la Sicile. Après un long survol maritime via Carbonara VOR, au sud de la Sardaigne, nous arrivons à west gate point d'entrée. Trois chambres au centre-ville nous accueillent. Nous visitons le port et effectuons une rapide balade en bateau jusqu'à l'île de Favignana toute proche.

Toutes les escales en Italie ont été négociées par Salvatore.

Le dimanche 28, décollage à 11h30 pour un passage précis au top à 12h30 sur le phare de

Gozo. Le trajet du phare au fort de Madliena est effectué en 7 minutes 58 secondes, suivi de l'atterrissage à Luqa airport où les 2 avions ont raté leur spot-landing (pas vu les balises ou trop tard).

Accueil chaleureux avec un verre de champagne sur le parking où nous retrouvons le Captain George Kissau, la secrétaire Liz et les juges qui récupèrent les logs-books et notent les critères d'élégance du DA40 (5^{ème} place), le CI n'a pas été noté car déjà bâché.

Très belles chambres au Corinthia Palace en ville et ballade à St Paul's Bay en voiture de location pour retenir des lobsters que nous mangerons mardi à midi au restaurant bien connu Gulieru.

L'avantage d'être 5 est d'avoir une seule voiture ou taxi pour tous : économique. Le soir même, dîner amical au nouveau complexe de loisirs sur la côte nord à l'est de Valetta.

Le lendemain, toujours sous un beau soleil et 30°C, nous visitons la Valette et après un repas à Marsaxlokk au sud de l'île, nous partons vers Blue Grotto où une calanque fraîche mais surpeuplée de baigneurs permet



Le cirrus à Malte

à Philippe de faire un parcours de nage d'une heure.

Retour à l'hôtel pour aller dîner traditionnellement à Mdina sur la terrasse en plein air, avec feux d'artifice en contre-bas. Le lendemain nous visitons Mdina, la ville du silence, et mettons cap sur St Paul's Bay pour

le repas de midi où les homards nous attendent.

Retour à l'hôtel vers 15h00 où d'aucuns ont fait la sieste ou profité des bassins de piscine avant de rejoindre la terrasse du Corinthia en tenue de gala pour la cérémonie de remise des prix. Le club y a brillé puisque le



Le Luzzu, embarcation Maltaise typique

F-HOUI a remporté la première place dans le trophée du « faucon maltais ».

Voici les résultats qui nous intéressent :

- Vainqueur au classement général : Michel Blanc
- Vainqueur à la compétition chronométrée : Michel Blanc
- Arrivé compétition : Michel Blanc finaliste
- Vainqueurs à la compétition navigation : Michel Blanc et Michel Blondeau ex æquo
- Vainqueur à la compétition Aéroclubs: Aéroclub du Dauphiné

Après le repas de gala, visite du bar de l'hôtel avec les pilotes allemands. J'en connais qui se sont couchés de bon matin...

Mercredi 09h00 décollage en patrouille

à basse altitude assez compliqué mais permettant la découverte de très beaux paysages : Amalfi, Capri, Ischia, Castel Gondolfo, Rome et le Vatican.

Nous posons nos valises à l'hôtel Pergola bien connu des rallymen de Malte et malgré un thermomètre affolé, effectuons une agréable visite piétonne du côté de la place Navone, d'Espagne, de la fontaine de Trévise, de la villa Borghèse etc... Le jeudi, visite du Colisée et du palais Victor-Emmanuel et l'après-midi de la place St Pierre et du Panthéon sous une chaleur étouffante.

Pendant ce court séjour nous avons souvent goûté à de bons vins italiens et dégusté moult glaces comme il se doit.

Finalement, vendredi, le dernier jour, retour au Versoud via Cannes.



Le Colisée à Rome

pour l'Italie en survolant la Sicile, les volcans (Etna, Stromboli) et atterrissage à Salerno. Salvatore s'est chargé de la radio en italien.

L'inconvénient, c'est qu'on ne sait pas ce qu'il dit ni ne comprend ce que le contrôleur répond. Nous louons une voiture pour rejoindre l'hôtel en centre-ville et visiter Pompéi et la côte amalfitaine. Le lendemain, décollage pour Roma Urbe selon un itinéraire

Au total 15 heures de vol par avion, une météo de « curé » et un budget de 2700 € par personne.

Nous retiendrons que pour la quatrième fois sur une vingtaine de rallyes effectués, l'Aéroclub du Dauphiné s'est distingué en remportant ce 46ème Trophée international.

Bravo à tous !

Lucien JAMIN



Aéroclub du Dauphiné
 acdmtn.org
 email acd-versoud@wanadoo.fr
 tél. 04 76 77 28 46
 STAGES SUR DEMANDE


QUALIFICATION MONTAGNE "ROUES"
 DECOUVERTE, PERFECTIONNEMENT
 QUALIFICATIONS DE SITE (ALTIPORTS, ALTISURFACES)

FORMATION VOL MONTAGNE

QUALIFICATION MONTAGNE "SKIS" / GLACIERS
 DECOUVERTE, PERFECTIONNEMENT
 QUALIFICATIONS DE SITE (ALTIPORTS, ALTISURFACES)

STAGES SUR DEMANDE
 tél. 04 76 77 28 46
 email acd-versoud@wanadoo.fr

Venez faire du vol montagne à l'Aéroclub du Dauphiné !



Aéroclub du Dauphiné
 acdmtn.org
 email acd-versoud@wanadoo.fr
 tél. 04 76 77 28 46
 STAGES SUR DEMANDE

QUALIFICATION MONTAGNE "ROUES"
 DECOUVERTE, PERFECTIONNEMENT
 QUALIFICATIONS DE SITE (ALTIPORTS, ALTISURFACES)

FORMATION VOL MONTAGNE

QUALIFICATION MONTAGNE "SKIS" / GLACIERS
 DECOUVERTE, PERFECTIONNEMENT
 QUALIFICATIONS DE SITE (ALTIPORTS, ALTISURFACES)

STAGES SUR DEMANDE
 tél. 04 76 77 28 46
 email acd-versoud@wanadoo.fr

Aéroclub du Dauphiné
 acdmtn.org

Un petit tour en Warbird ?

WARBIRDS ADVENTURE

Un voyage aux Etats-Unis offre une bonne opportunité d'assouvir sa passion des avions. La compagnie s'appelle « Warbirds Adventures » [1].



« Precious Metal », North American P51D, très largement modifié pour la course...

Elle est basée sur l'aéroport de Kissimmee, à une trentaine de kilomètres au sud d'Orlando en Floride.

Elle propose un petit musée et fait voler entre autres deux SNJ-6 (version marine du North American T6 ayant servi dans l'US Navy), un Stearman, et le fameux « Precious Metal », P51D modifié concourant dans la catégorie Unlimited du Reno Championship Air Races dans l'état du Nevada. Fly low, fly fast, turn left !. LA course de Warbirds...

Thom Richard, le pilote de Precious Metal et chef pilote de Warbirds Adventures, confie espérer atteindre les 4000HP après les modifications en cours de l'énorme moteur Griffon, le seul à équiper un Mustang. Precious Metal a malheureusement subi un incendie au sol début septembre et a dû déclarer forfait [2].

A l'arrivée à Kissimmee, c'est Sue qui se charge de l'accueil. John, le pilote et instructeur, est déjà là. Il est 9h00, 70° (Fahrenheit !), CAVOK, l'avion est au parking. Let's go flying !

Les vols d'instruction sur ce genre d'avions sont impossibles en Europe. En effet, les avions anciens y volent avec un Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef de Collection (CNRAC).

La réglementation interdit toute utilisation commerciale et toute activité d'instruction à bord de ces avions immatriculés F-AY- ou F-AZ-. L'emport de passagers à titre gratuit est cependant autorisé sous certaines conditions [3]. Donc à moins d'être bon copain avec un propriétaire de Warbird, on se contente de rêver. Seuls les avions immatriculés au registre américain, (en N-), bénéficient d'un autre régime et peuvent être utilisés en instruction [4], la réglementation américaine étant plus souple à cet égard.



et son énorme moteur Rolls-Royce Griffon développant 4000 HP...



Le petit musée volant de la compagnie « Wardirds Aventures »

Il s'agit aujourd'hui d'un North American SNJ-6, construit à 411 exemplaires sur plus de 16000 unités toutes versions confondues du T6. Le N451WA que je m'appête à piloter est sorti d'usine en 1944. Il est équipé d'un moteur Pratt&Whitney R-1340 Wasp de 600 HP pour une MTOW d'environ 2600 kg.

Les vols sont assurés par des instructeurs très expérimentés (John a plus de 10000 HDV dont 3000 sur T6). Après un brêlage en place avant classique (parachute et harnais 4 points), la check-list de mise en route commence. Starter, Mag. ON... Les ratés du moteur radial et l'épaisse fumée d'huile brûlée mettent instantanément dans l'ambiance. De l'intérieur, le son du moteur est doux et l'odeur

agréable. Une fois le régime stabilisé à 800 RPM, on ne touche plus à rien avant d'avoir 100°C et 40°C dans les têtes de cylindres et l'huile respectivement. ATIS, message radio et nous sommes clear to taxi. La visibilité vers l'avant est nulle, et le roulage se fait en S. Au point fixe, le run-up est aussi classique avec en plus l'essai de la commande d'hélice à faire

trois fois. Alignement et décollage. Plein gaz, mise ligne de vol et rotation vers 90 MPH. Le claquement caractéristique du T6 passe parfaitement inaperçu de l'intérieur. On ajuste le régime et l'hélice pour la montée, à 120 MPH vers 5500 ft, et cap au sud en direction d'une zone militaire pour les évolutions.



Le North American SNJ-6 de 1944 immatriculé N451WA

En croisière, à 60% de la puissance, 30 pouces de pression d'admission et 2200 RPM affichés, on brûle 32 Gal/h d'Avgas. Et c'est parti pour quelques évolutions. Les consignes sont claires : on reste sous G positifs, le moteur n'étant pas alimenté en huile en vol inversé. Etant qualifié voltige, John me montre la figure et je la reproduis. Le tonneau se fait vers 160-170MPH. Il faut cabrer à 30° avant de tourner. La figure est donc barriquée. On démarre la boucle vers 180-190 MPH. L'avion restitue pas mal d'énergie, on arrive en haut sans arrondir 1200ft plus haut en ayant tiré environ 3G. Pour le huit cubain inversé (deux retournements sous 45°), il faut afficher 180 MPH. On peut bloquer un instant l'assiette à

avions. Il a été utilisé comme chasseur par la NAVY durant la campagne du pacifique. Il a servi comme avion d'appui aérien rapproché en Corée avec l'US Air Force et en Algérie avec l'Armée française.

Les derniers exemplaires ont été retirés du service en Afrique du Sud au début des années 1990.

En vue de Kissimmee, on s'annonce, on s'intègre et on atterrit après un break à droite. Trois points, ou à peu près.

Si vous allez en Floride et si cette expérience vous tente, il en coûte environ 400€ pour 45 minutes aux commandes du SNJ-6 avec évolutions, plus supplément DVD trois vues pour 40€.



La video 3 vues du vol

45°, mais dès le passage dos, il faut tirer légèrement pour rester en positif. En fait, le lourd nez a tendance à retomber tout seul. Pour le huit cubain, on pique à 190-200 MPH. Dès que ne lez touche l'horizon après la demi boucle, manche à fond à gauche. On arrive alors naturellement sur le ventre sous 45° en descente, puis ressource souple. L'avion est lourd, mais les commandes sont très sensibles, surtout aux palonniers. Les évolutions sont très douces en comparaison de ce qu'on fait avec un avion de voltige.

En route pour le terrain, John me dit que l'avion qui rend 120 MPH aux chasseurs monoplaces comme les Corsair, Mustang, Spitfire, Hellcat... se comporte en fait de façon assez similaire à ces derniers. C'est pourquoi le T6 a été un excellent avion école, ce pourquoi il avait été conçu, et a assuré l'entraînement avancé de générations de pilotes de combat.

Le T6 a été équipé de canons, a largué des bombes. Il a été embarqué sur porte-

A cent mètres de là, on trouve la compagnie Stallion 51. Changement de monde. Stallion 51 fait voler un T6, un L39 et quatre Mustang P51, dont les deux seuls au monde entièrement équipés double commande. Autrement dit les deux seuls P51D au monde que vous et moi pouvons piloter. Pour pouvoir toucher aux 1425 HP du moteur Merlin, c'est 3250\$ de l'heure... Le hangar, les machines, tout est absolument superbe.

Le vol sera pour une autre fois, mais l'accueil du patron, des pilotes et des mécaniciens a été des plus chaleureux. Le plus dur fut de quitter cet endroit.

Samuel GEORGES

[1] <http://www.warbirdadventures.com/>

[2] <http://airrace.org/>

[3] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/CNRAC>

[4] <http://www.novemberaviation.fr/>

[5] <http://www.stallion51.com/>



Crazy Horse...
North American TF-51
Biplace, double commande...

Pré-requis exigé par Stallion 51
PPL et 150 heures de vol

Durée moyenne de vol avant le lâcher
10 heures de vol

1425 HP, 300 L/h, 300 kts

Grande soeur de **Crazy Horse 2**
Un son historique
Le son de la liberté



Slender, Tender and Tall

North American P-51 D; monoplace, un vrai Mustang...



JEAN DELEMONTZ (1918 – 2015)

Jean Délémontez est mort le 7 juillet dernier à l'âge de 97 ans. Seuls les "anciens" connaissent ce nom...

Les deux principales revues mensuelles dédiées à l'aviation légère lui ont consacré chacune une page : "Merci Monsieur Délémontez" dans Info-pilote d'août et "L'aviateur populaire" dans Aviasport de septembre.

Reprenons au début : le nom de JODEL vous dit quelque chose ? Traduction : JO pour Joly, DEL pour Délémontez. L'aile caractéristique des Robin DR 400 vous est familière, avec ses bouts d'aile en dièdre prononcé ? Traduction : c'est une aile Délémontez ! (le D de DR400).

Jean Délémontez a influencé durablement, dès la Libération (1945), la construction amateur en France (Bébé-Jodel, D-112, etc...), puis l'aviation légère en général quand ses projets furent "industrialisés" (par exemple par SAN et CEA/ROBIN pour ne citer qu'eux...). Son œuvre est reconnue mondialement : même les (chauvins) américains lui ont rendu hommage en inscrivant son nom dans le "Hall of fame" du Musée de l'EAA à Oshkosh – récompense décernée aux plus grands concepteurs d'avions d'amateurs du monde. "L'aviateur populaire" écrit Aviasport, car Jean Délémontez d'origine modeste fut toujours sensible à la "cherté" de la pratique aéronautique ("pour une aviation pas chère" disait-il).

Un grenoblois

Retournons en arrière, avant-guerre. Né en 1918 à Lyon, il passa sa jeunesse ... à Grenoble (ou travaillait son père, mécanicien-ajusteur). Ses études secondaires se déroulèrent à l'Ecole Vaucanson, où il réussit le concours d'admission aux "Arts et Métiers" de Cluny ...auxquels il doit renoncer faute de bourse (l'ascenseur social marche mal ... et l'"Aviation populaire" ne viendra qu'en 1936!). Pour assouvir sa passion pour l'aviation et la technologie, il s'engage alors en 1935 dans l'Armée de l'Air comme mécanicien-avion (à

l'école de Rochefort, puis affecté à Dijon). Il volait en "civil" à l'Aéroclub de Beaune, où il fit la connaissance d'Edouard Joly, "vieux fana" de vol à voile et concepteur-constructeur amateur de planeurs, motoplaneurs, pou du ciel ... dont il épousera la fille (déjà JO plus DEL !)

Dès 1936, Jean Délémontez se met à son tour à étudier plusieurs projets d'avions légers : D-1 à D-3.



Jean Délémontez, mécanicien avion au GC III/7 pendant la "drôle de guerre" (1939-40), ou il faillit perdre la vie, mitraillé au sol par des Me-109 allemands

A la déclaration de la guerre (1939) il se retrouve au Groupe de chasse GC III/7... qui stationne sur le terrain isérois (aujourd'hui disparu, et proche de Saint Geoires) de Chambarand-Marcilloles en septembre-octobre 1939, avant de monter au front où il est mécanicien avion sur chasseur Morane 406. Après l'Armistice de juin 1940,

démobilisé, il est engagé par l'AIA / Atelier Industriel de l'Air de Clermont Ferrand au bureau d'études (1941-43), où il apprendra beaucoup sur la conception et le calcul des

Un beau jour, révolution : apparition du train tricycle, chez CEA/Robin. C'est la suite des DR-250, DR-300, DR-400... (Décryptage : D pour Délémontez, R pour Robin !).



L'aile Délémontez caractéristique aux extrémités à dièdre prononcé. Le Jodel D-11 illustré est remarquable par son numéro de série : n° 4, donc un des tous premiers Jodel biplaces, et par son histoire grenobloise : construit amateur en 1952, puis propriété de l'Aéroclub du Dauphiné de 1954 à 1969 – décoration rouge et alu, vendu à F. Dupeley (1969 à 2014) qui le transforme en "Jodel à pantoufles" (skis), rétrocédé enfin à B. Berthet. 63 ans pour un avion, bel âge !

avions, avant d'être employé par son beau-père dans son entreprise de machines agricoles. Il reprend l'étude de ses projets d'avions : D-4 à D-8, tandis qu'est créée en 1946 la "Société des avions Jodel".

Il continue la série de ses projets, le D-9 monoplace étant enfin le premier construit (initialement avec un moteur de 25 cv!)... avec la fameuse aile à double dièdre ! La machine eut un succès énorme (presque 1000 "Bébé Jodel" réalisés en construction "amateur"). Ce "Bébé" eut une nombreuse descendance, toujours avec la même aile, et tous avec un train classique :

- biplaces (premier vol du D-11 en 1950, puis toute la série des D-112, 113 ...). Soixante-cinq ans plus tard, les "fanas" volent toujours sur le "113" DP de notre ACD !

- triplaces (les DR-100, 1050, 200 ...),

- quadriplaces (D-140 Mousquetaire).

On commence à s'y perdre dans tous ces numéros de types et leurs noms de baptême : Sicile, Mascaret, Régent, Dauphin, Ambassadeur, Petit Prince... Pour s'y retrouver, plongez-vous dans le livre de X. Masse "Les avions Jodel" paru en 1996 aux Nouvelles éditions latines.

Jodel ou Robin, ce fut le triomphe de la construction "bois" en France (plus de 8000 avions construits). Quel aéroclub n'a pas de Jodel ou de Robin ? Et si l'aviation légère française est la première en Europe, une grande part en revient à notre "autodidacte" !

"Merci Monsieur Délémontez, aviateur populaire !"

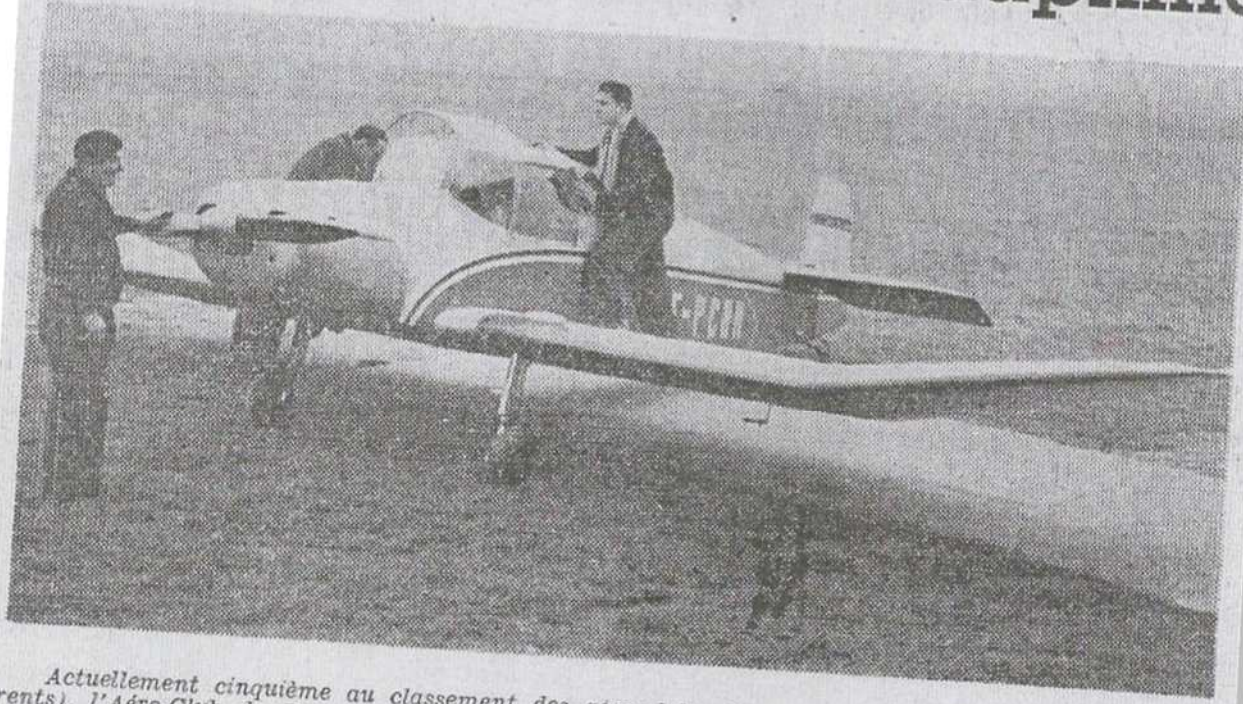
...et volez bien sur les Jodel, Robin et Mousquetaires de l'Aéroclub du Dauphiné !

Pierre COURRIER

A voir : une vidéo de France 3 Bourgogne sur YouTube : "Jodel-Robin, la saga des avionneurs" (2010)

« LE DAUPHINE LIBERE » DU JEUDI 17 DECEMBRE 1953

Un nouvel avion à l'Aéro-Club du Dauphiné



Actuellement cinquième au classement des aéro-clubs de France et d'outre-mer (280 concurrents), l'Aéro-Club du Dauphiné, comme toutes les sociétés aéronautiques actives, paye la rançon du succès... en usure d'appareils.

Pour contenter de la meilleure façon possible les désirs de ses pilotes et apprentis pilotes, le club grenoblois vient d'acquérir un avion « Jodel D II », qui a été construit à Montpellier et qui a été livré en vol le dimanche 13 décembre, à l'aérodrome Jean-Mermoz.

Ce nouvel avion, qui est équipé d'un moteur de 65 CV., est soigneusement construit et fort bien fini dans tous ses détails. Il présente deux atouts sur le modèle standard :

- son train d'atterrissage est du type à amortisseurs hydrauliques ;
- son moteur est muni d'un « silencieux », ce qui rend le vol bien plus confortable qu'avec le modèle ordinaire, et permet une conversation plus aisée de pilote à passager.

Dès son arrivée à Grenoble, le « Jodel D II - F.P.C.B.N. » a connu le grand succès et sa silhouette deviendra vite familière aux Grenoblois.

(Photo « Dauphiné Libéré ».)

A PROPOS DU RANGEMENT DES AVIONS...

Nous déplorons régulièrement des avions détériorés lors des manœuvres de parking, comme vous le voyez sur la photo du Robin (F-GPAP). Trop souvent, le responsable des faits ne juge pas utile de prévenir le club. Je ne vais pas faire la morale, et expliquer qu'une personne responsable devrait assumer ses actes.

Mais imaginez juste :

- Je range mon avion
- Je heurte l'arrière de la profondeur.
- L'accroc me semble bénin, et je ne juge pas utile, j'omets ou je n'ose pas de le signaler.
- L'avion part en vol, mais le choc a cassé partiellement la biellette de la gouverne de profondeur
- L'avion décolle, la biellette casse et l'avion devient incontrôlable en montée initiale

Je vous laisse imaginer la suite de l'histoire.

Un problème en vol, un atterrissage dur, un choc dans le hangar, sur un parking, n'est jamais bénin.

Si ne pas le signaler est une preuve de lâcheté, et d'inconscience, le signaler est une preuve de sagesse, et de respect des membres, du club et de la vie des pilotes et de leurs passagers.

Soyez responsable, signalez lorsqu'il vous arrive quelque chose avec un avion du club, vous en sortirez grandi.

Merci de votre compréhension et bon vol à tous.



Pierre BIGOT, Responsable de la commission Flotte

Les bulletins sécurité, vous connaissez ?

Un nouveau bulletin est paru en septembre « Incidents et accident été 2015 », n°28

A lire et à relire à l'adresse suivante :

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

Pour les élèves (mais pas que, une couche de rappel ne peut pas faire de mal), le planning des cours théoriques est en ligne, accessible via safetyplane.

PROGRAMMES DES COURS	DATES	FORMATEUR
I CONNAISSANCES GÉNÉRALES DE L'AVION *- Cellule, Commandes de vol, Groupe motopropulseur *- Instruments de bord	16-sept 23-sept	Luca FINI Luca FINI
II PRINCIPES DU VOL *- Atmosphère, Portance, Pilotage. *- Avion: équilibre, stabilité *- Le manuel de vol, situation délicates	30-sept 07-oct 14-oct	Jean BOUNAIX Jean BOUNAIX Jean BOUNAIX
III COMMUNICATIONS *- La Radiotéléphonie: réglementation *- Les Procédures radio	21-oct 28-oct	JP SPREUZE JP SPREUZE
IV MÉTÉOROLOGIE *- Météorologie générale *- Nuages, Fronts, Phénomènes dangereux *- Dossier de vol pratique	04-nov 12-nov 18-nov 25-nov	
V FACTEURS HUMAINS *- Aéromédecine	02-déc 09-déc	Corinne SEIGNEURET Corinne SEIGNEURET
VI RÈGLEMENTATION *- Les Cartes d'approche (les cartes VAC) *- Circulation aérienne, Circulation d'aérodrome	2016 16-déc 06-janv 13-janv	JP SPREUZE JP SPREUZE JP SPREUZE
VII NAVIGATION *- Géographie terrestre, routes et cartes *- Cartes et principes de navigation	20-janv 27-janv 03-févr 10-févr	JP SPREUZE

URGENT !

ACDNews recherche un correspondant permanent à Saint-Geoirs, pour communiquer les informations en provenance de LFLS!

Contactez la rédaction : redaction.acdnews@gmail.com

ACDNews, notre journal... votre journal...

Rédacteur en chef : Samuel Georges

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

