

EDITO

LE MOT DE MICKAËL FAVARD

Cela fait maintenant quelques mois que la nouvelle équipe est au manettes, et le moment me semble idéal pour partager avec vous un premier ressenti.

En tant que responsable communication, événementiel et partenariats, je dois avouer une chose : je suis très agréablement surpris. Surpris par l'énergie, par l'engagement et par l'envie de chacun de faire avancer notre association. Cette dynamique collective, on la sent à chaque réunion, sur le terrain comme dans les coulisses, et elle donne tout son sens à notre travail.

EVASION

LE VOL EN MONTAGNE

Altisurfaces et glaciers.



Traces de skieurs et d'avions.

Le vol en montagne : ces mots évoquent les paysages fabuleux dans lesquels nous évoluons avec nos merveilleuses machines : « abeilles, mousses, et Jodel D219 ». Des altisurfaces au charme fou : la Bergerie, l'Alpe du Grand Serre, les Brouffiers (en hiver seulement), St Jean d'Arves... des glaciers majestueux : la Girose, le plus grand, au pied de la Meije et du Râteau, le Lombard, surplombé par les imposantes Aiguilles d'Arves, la Barbarate, nichée dans le massif des Grandes Serres, et l'extraordinaire terrain de jeu qu'est le Saint Sorlin, au pied de l'Étendard, où nous pouvons exercer nos talents de pilote à tous les niveaux : les « débutants » sur le grand axe, les plus chevronnés sur la Bosse à Collet, les « experts » sur le Grand Sauvage, et « l'Élite » sur l'envers de la Barbarate.

Chaque atterrissage est une petite prouesse qui laisse des traces aux contours harmonieux, croisant parfois celles des skieurs qui sont descendus avant notre arrivée. « Un vol exigeant mais magique, où la maîtrise se conjugue avec l'émotion. »

Il faut en profiter car les glaciers fondent à vue d'œil : les glaciologues prévoient la disparition du St Sorlin avant la fin des années 2050, le glacier de Sarennes est déclaré « disparu ». Nous avons fait les derniers atterrissages sur neige fin mai : nous allons retrouver les terrains en herbe et les magnifiques fleurs de montagne. Pendant les pauses café, nous pourrions apercevoir les timides marmottes qui traversent la piste, les troupeaux de moutons gardés par de sympathiques bergers qui viennent boire le café avec nous, des chevaux qui parfois entrent sur la piste, nous empêchant de nous poser... Nous n'avons pas envie de repartir, mais il faut bien rentrer... C'est avec tristesse que nous remontons dans l'avion, mais nous reviendrons dès que possible.

Une fois le moteur en route, nous pensons aux prochains terrains : Valloire, au bord du ruisseau, St Jean d'Arves, si pittoresque, ou Faucon, le pentu, si impressionnant, Les Verdures, terrain privé au charme fou où le propriétaire vient nous chercher pour nous offrir le café, comme à Montmeiller, le Grand Terraz où nous pouvons admirer un troupeau d'alpagas gardés par de splendides patous, Colombes d'Egyuains où les chevaux nous accueillent avec joie, impatients qu'on leur donne les carottes laissées par le propriétaire, et... et... Impossible de tout citer : Gilles a demandé 10 lignes, alors rendez-vous peut-être au prochain numéro !

— Mireille Chevalier



→ PLEIN CAP – AÉROCLUB DU DAUPHINÉ

ESSAI EN VOL

ELIXIR : LE FRUGAL QUI CONVERTIT LES NOSTALGIQUES

Un biplace tout carbone signé La Rochelle – essai par Laurent Chabot, RP ACD.

À l'écart de l'essai, j'avais un avis plutôt défavorable de ce nouvel avion (sans doute biaisé par mon appétence pour les avions plus anciens aux silhouettes marquées, ma culture aéronautique fortement ancrée Vintage et le « c'était mieux avant ») : bref, pas fortement emballé par un avion de petite taille, 2 places, 700 kg de MMSD et pourvu d'un petit moteur de 100 CV Rotax 912 IS, le tout emballé pour la modique somme de 400 k€ (cher, le cm² de portance).

Après la visite d'ELIXIR Aircraft au travers de ses 2 représentantes (jeunes dames fort sympathiques et maîtrisant parfaitement leur sujet) et un vol d'un peu plus de 30 mn sur la machine, mon point de vue a quelque peu évolué (même si, pour moi, les plus beaux avions ont été construits à une époque Open Bar, c'est-à-dire sans les contraintes d'aujourd'hui – principalement environnementales – : aujourd'hui, il faut être et faire dans le Frugal, finie la Gourmandise, à mon grand désespoir).



Les représentantes d'Elxir Aircraft présentent la machine, arrière ouverte. © Mickaël Favard

Au premier abord, l'avion fait penser à un MCR : il en a les mensurations et la silhouette (normal : des 3 créneaux créateurs de l'entreprise, 2 furent au bureau d'essai de DYNABRO, société dirigée par Christophe ROBIN, concepteur des MCR et MCR 4S). Il est quasi tout carbone, aux lignes fluides, une aile avec une belle envergure et, à ses bouts, des winglets du plus bel effet. Chaque demi-aile est pourvue d'une FENCE (barrière ou cloison aérodynamique) afin de protéger les ailerons du flux d'air turbulent lors des vols à forte incidence, leur permettant de garder de l'efficacité jusqu'au décrochage, ceci renforcé par de petits générateurs de vortex sur la partie avant de l'aile, au niveau des ailerons. Effectivement, pour l'avoir testé, les ailerons restent efficaces jusqu'au décrochage. C'est un gage supplémentaire pour la Sécurité, en plus du Parachute BRS dont il est équipé.

Son carénage avant bien étudié lui donne un sourire permanent, notamment avec ses entrées d'air quasi rondes façon LO PRESTI et une plus grosse sous la casserole d'hélice où se cache le radiateur d'huile ou le radiateur d'eau (si je ne dis pas de bêtise). Ce sourire est quasi une invitation à voler, serais-je tenté de dire.

Profondeur en T assez lourde, pour l'avoir bougée ; des trains très bien carénés qui laissent apparaître les systèmes BERINGER pour la partie freinage (en Rouge du plus bel effet) ; une quille sous l'étambot pour la stabilité de Route (ou en Lacet) limitant les oscillations (j'imagine que, sans ce recours aérodynamique, il faudrait un Amortisseur en Lacet ou système équivalent pour rendre le vol agréable) ; une très belle arrière sans cloison permettant une surveillance du ciel optimum ; et enfin une Tripale MT PROPELLER bien dimensionnée, de couleur noire.

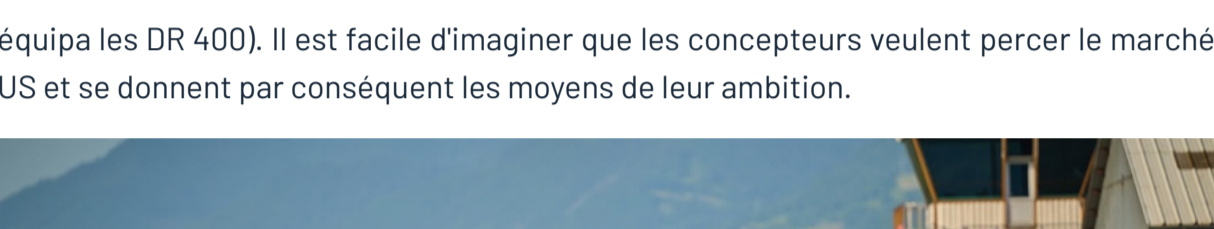
Extérieurement, l'avion est de belle facture, très bien fini, très bien agencé, tout est de qualité, rien ne fait « cheap » (même le tube pitot est imposant ; pas cette brindille en métal tordu à 90° que l'on trouve sur les DR 400). Avant même de monter à bord, le pilote est rassuré, en confiance. Une fois à bord, il faut au préalable prendre appui sur le haut du siège et se faire glisser. Et nous sommes très bien assis, très confortablement (sellerie de qualité). À noter qu'en fonction de la position du siège, le pilote sera plus ou moins haut. Détail intéressant : le réglage des palonniers électriquement ; pour le coup, je donne la note de 20/20. Si l'avion est petit, dans l'habitacle on ne se sent pas à l'étroit, bien au contraire : il y a de la place.



Plancher de bord façon Airbus : écrans Garmin G3X. © Mickaël Favard

Et que dire du tableau de bord, façon AIRBUS : 2 gros écrans GARMIN G3X (1 en place droite, l'autre en place gauche) faisant office de PFD et MFD, 1 GTN 750 (le grand frère du 650, celui qui équipe le PC) pour la partie GPS, RADIO, XPR, une 2^e Radio Garmin, 1 Boîte de Mélange GARMIN, 1 PA GARMIN type GFC 700 et, en back-up, en bas au milieu du tableau de bord, un G5. Aucune fioriture, tout est parfaitement intégré, bien pensé. Idem pour le Manche à Balai (équipé sur le dessus de 4 contacteurs pour le TRIM en Tangage et Roulis, et derrière, l'Alternat), ou encore la Manette des Gaz au centre. TOUT est de qualité avec de vrais matériaux. Et la poignée pour fermer la verrière, c'est du gros, du costaud, une pièce taillée dans l'Alu (pas comme la fermeture de 2CV qui longtemp

équipa les DR 400). Il est facile d'imaginer que les concepteurs veulent percer le marché US et se donnent par conséquent les moyens de leur ambition.



Au roulage au Versoud, face à la tour. © Mickaël Favard

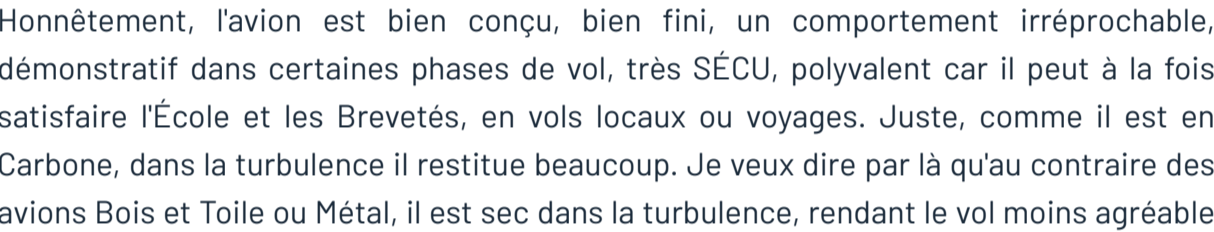
Je vous passe les détails de la mise en route du 912 : nous roulons verrière complètement ouverte (les 2 vérins peuvent supporter jusqu'à quasi 20 kt de vent relatif, du costaud, je vous dis). Attention toutefois au roulage : verrière ouverte, la visibilité est entachée. Roulage facile à l'aide des palonniers, freinage efficace, nous voilà au point d'attente pour les essais moteur.

Les volets, premiers crans sortis électriquement, les 2 TRIMS réglés pour le décollage, la Sécu parachute ôtée, clairance de décollage, nous nous alignons.

TOP décollage, plein gaz, 5700 RPM de mémoire, tout dans le vert et un badin qui décolle. Une accélération normale pour ce type d'appareil, tenue d'axe facile à tenir (pas de loupement), nous voilà en l'air. À noter un léger flottement juste après la rotation, notamment en roulis (peut-être en suis-je la cause), qui s'estompe rapidement. Les volets sont rentrés, les Gaz légèrement réduits et nous prenons Vy, quasi 1000 ft/mn au Vario. Du pied à droite s'impose (la bille, la bille, la bille, les enfants...). Une fois l'avion bien trimé, nous lâchons tout (Manche et Gaz) et l'avion vole tout seul, tient sa trajectoire sans problème. À 100 ft de l'altitude cible, ½ assiette affichée pour amortir la prise d'altitude, capture d'altitude, accélération vers quasi 120 kt, avion trimé, et à nouveau nous sommes sur des rails, assis confortablement à quasi 2 NM/mn, avion très bien insonorisé et une verrière qui permet d'assurer avec un maximum d'efficacité la surveillance du ciel.

Attention aux écrans : ils ont un pouvoir attractif phénoménal pour celui qui n'a pas l'habitude. Quelques évolutions en Roulis, l'avion venant instantanément, c'est du pur plaisir avec des ailerons réactifs, efficaces... tout bon pour le DOG FIGHT, ça (ça contraste avec d'autres avions que je trouve lourds aux ailerons). La profondeur est très efficace aussi (quoiqu'un poil lourde, je trouve, mais c'est mon impression), permettant de travailler idéalement les pré-affichages. Vol lent jusqu'au décrochage (avion très démonstratif dans ses effets moteur, car pour le coup il faut mettre du pied à gauche pour maintenir la bille au milieu), les ailerons gardent de l'autorité jusqu'au décrochage. Et je ne dirais pas que le décrochage est un non-événement, mais l'abattée est toute douce, parfaitement symétrique, juste à pousser sur le manche pour déjà atteindre les 1,3 VS et nous voilà sortis du décrochage. À noter quelque chose de génial, comme sur les avions de Chasse ou les Liners de nouvelle génération : l'INDICATEUR D'INCIDENCE. Passé une certaine incidence, l'Indicateur sactive et nous savons exactement où nous nous trouvons par rapport à l'incidence de décrochage. Absolument génial.

Honnêtement, l'avion est bien conçu, bien fini, un comportement irréprochable, démonstratif dans certaines évolutions de vol, très SÉCU, polyvalent car il peut à la fois satisfaire l'École et les Brevetés, en vols locaux ou voyages. Juste, comme il est en Carbone, dans la turbulence est visible beaucoup. Je veux dire par là qu'à qu'au contraire des avions Bois et Toile ou Métal, il est sec dans la turbulence, rendant le vol moins agréable (mais attention, c'est propre à la construction Carbone).



Pisé tout en souplesse, volets à fentes sortis. © Mickaël Favard

Atterrissage sans problème. Avec les volets à fentes très efficaces, et un peu d'entraînement, il y a moyen de poser court sans taper dans les freins.

Vous l'avez compris, j'ai aimé cet avion (il m'a bien plus emballé que le P MENTOR que nous avons essayé l'année dernière), et en plus il est fabriqué en FRANCE, à LA ROCHELLE (même si le moteur est Autrichien, l'Avionique US...). Tout comme DASSAULT, AIRBUS, DAHER, à une échelle moindre, l'ELIXIR est la quintessence du Savoir-Faire Français.

En fait, son plus gros défaut : son PRIX, 400 k€ pour un Biplace. Sinon, j'adhère totalement : je le préfère à tous ses autres concurrents dans sa catégorie.

Tout comme Dassault, Airbus ou Daher, à une échelle moindre, l'Elxir est la quintessence du savoir-faire français. Son plus gros défaut : son prix.

— LAURENT CHABOT (RP ACD) – AÉROCLUB DU DAUPHINÉ

120 KT CROISIÈRE	100 CV ROTAX 912 IS	700 KG MMSD	400 KE BIPLACE
-------------------------------	----------------------------------	--------------------------	-----------------------------

— Laurent Chabot, responsable pédagogique



→ PLEIN CAP – AÉROCLUB DU DAUPHINÉ

REPORTAGE

RENCONTRES PILOTES FÉMININES

Le 30 mai 2026 à Challes-les-Eaux (LFL6) – organisé par le CRA01 FFA.



Nos pilotes à Challes-les-Eaux © ACD

Le 30 mai dernier, un rassemblement de pilotes féminines a été organisé par le CRA à Challes-les-Eaux. Cinq pilotes de notre club ont participé à cette journée : Amandine et Mireille emmenées dans le Mousquetaire « IF » par la commandante Sophie, Graziella emmenée par Samer dans son magnifique destrier flambant neuf, et l'intrépide Bernadette en « voiture-balai », « la sécurité avant tout ».

L'accueil a été très chaleureux, les échanges avec les autres pilotes féminines nombreux et très enrichissants.



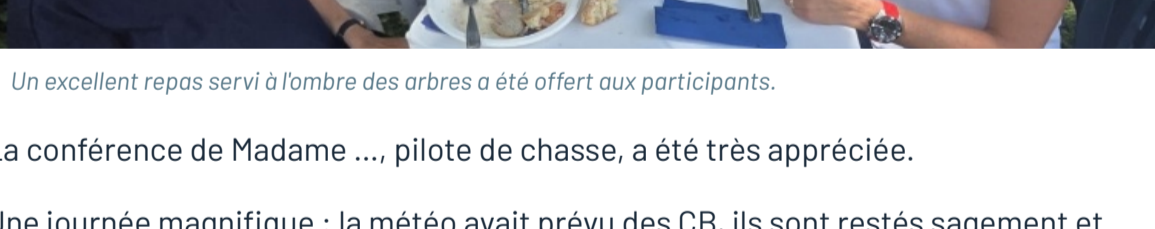
Jean-François nous a aidé à sortir le Mous (1 tonne) et à le nettoyer. Merci JFD !

Graziella a gagné un baptême en Stampe : son sourire éloquent nous dit qu'elle a beaucoup aimé.



Un excellent repas servi à l'ombre des arbres a été offert aux participants.

La conférence de Madame ..., pilote de chasse, a été très appréciée. Une journée magnifique : la météo avait prévu des CB, ils sont restés sagement et modestement au-dessus des montagnes. L'organisation a été parfaite, le repas délicieux, et l'accueil très chaleureux. Nous avons eu droit à des cadeaux : magnifiques roses à l'arrivée, une BD, un baptême de l'air en Stampe, une jolie casquette.



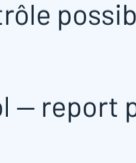
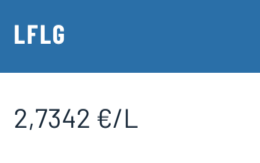
Graziella, radiouse, dans le Stampe – « le bonheur est dans le Stampe ! » © ACD

Merci à toutes celles et ceux qui ont contribué à ce premier rassemblement des pilotes féminines à Challes-les-Eaux.

— Amandine, Bernadette, Graziella, Mireille et Sophie

CARBURANT

CARBURANT	LFL6	TENDANCE
UL31	2,7342 €/L	→
Avgas 100LL	2,9645 €/L	↗
Jet A-1	2,5812 €/L	↘



→ PLEIN CAP – AÉROCLUB DU DAUPHINÉ

TRIBUNE

PRENEZ DE LA HAUTEUR ET DEVEZ AUTEUR

Par Fabrice Dubost, pilote et auteur publié chez Cépadués.

Passionné d'aviation depuis l'enfance, j'ai toujours dévoré les livres sur l'aviation, qu'ils soient historiques ou pédagogiques, qu'ils parlent des machines, des pilotes ou du pilotage. J'ai longtemps admiré ces experts ou écrivains qui transmettaient leurs connaissances ou leurs histoires à travers des pages imprimées, que les éditeurs diffusaient dans tout le pays. Sans rien enlever à leur talent, j'ai découvert qu'ils étaient des femmes et des hommes comme vous et moi, guidés par la passion de l'aviation que nous avons en commun avec eux.

Lâché en planeur le lendemain de l'âge minimum de 15 ans, breveté le jour de mes 16 ans, je suis passé à l'avion – devenant un « pousse-manette » – quelques années plus tard. Manquant de temps pour voler, j'ai arrêté de piloter avant de reprendre, quelques années plus tard, en ULM multiaxe. Quelle surprise pour moi de refaire des paliers au décollage, des glissades, des atterrissages moteur réduit, comme on le faisait au début de l'aviation. Mais était-ce seulement une impression ou une réalité ? Je me suis mis à collectionner les ouvrages sur le pilotage, du début du siècle jusqu'aux années 1980, en prenant des notes.

Il y a dix ans, à France Air Expo à Lyon, le directeur de Cépadués – cet éditeur que nous connaissons tous – m'a convaincu d'en faire un livre. *Pilote à l'ancienne*, préfacé par Jacques Aboulin et récompensé par un prix littéraire de l'Aéro-Club de France, est sorti l'année suivante. Depuis, moi et le plaisir de vivre une aventure formidable en publiant trois ouvrages en mon nom, en participant à deux ouvrages collectifs, en vendant près de 2 500 livres, en participant à des salons du livre et en rencontrant de nombreux auteurs talentueux. J'en suis fier, mais je ne suis pourtant ni écrivain ni expert. Alors, pourquoi pas vous ?



L'un des ouvrages de l'auteur, publié chez Cépadués.



PHOTO DU MOIS

QUAND UN DR400 DÉCROCHE LA LUNE...



17 juin 2026 : un instant unique entre aviation et astronomie © Frédéric Jezierski

Hier soir, j'étais tranquillement installé avec mon appareil photo pour immortaliser le rapprochement entre Vénus et la Lune. Pendant l'observation s'est présenté pour une fois le DR-400, qui était dans l'axe du phénomène astronomique. Ni une ni deux, j'ai déclenché. Le résultat ? Une photo aussi improbable que sympathique.

Il faut dire que ce type de configuration céleste est relativement rare et ne se reproduira pas avant plusieurs années. Quant à réussir à y ajouter un avion du club exactement au bon endroit et au bon moment...

Une belle illustration de nos passions communes : l'aviation, la photographie et le plaisir de lever les yeux vers le ciel. Moralité : nous pouvons dire que, sans le savoir, cet équipage a décroché la lune !

— Frédéric Jezierski

VIE DU CLUB

OFFRES VOLAIRES DÉCOUVERTE – CE & GROUPES

Une grille tarifaire déclinée aux comités d'entreprise et autres structures, en vol individuel ou par packs.

VOL DÉCOUVERTE	UNITÉ	+5	+10	+20
Avion – 30 min, 1 pax	120 €	110 €	105 €	100 €
Avion – 30 min, 2 pax	165 €	155 €	150 €	140 €
Avion – 30 min, 3 pax	190 €	180 €	170 €	160 €
Avion électrique – 30 min	120 €	105 €	100 €	95 €
Voltage – 25 min (75 kg max)	200 €	190 €	180 €	175 €
ULM 3 axes – 30 min	95 €	90 €	85 €	80 €
ULM 3 axes – 45 min	140 €	125 €	115 €	105 €
ULM 3 axes – 60 min	165 €	145 €	135 €	125 €

BON À SAVOIR

- Tarifs exprimés en € TTC non soumis à la TVA – sur devis.
- Achat des bons à l'avance (individuel ou en pack).
- Bons valables 1 an à compter de la date de vente.
- Configuration personnalisable selon le volume global retenu (10 ou 20 vols).
- Visite du hangar et de la tour de contrôle possible dans le cadre d'une journée groupée.
- RDV à prendre 7 à 15 jours avant le vol – report possible si météo défavorable.

OFFREZ L'ÉVASION À VOS ÉQUIPES

Vols réalisables individuellement ou par groupe, lors de journées dédiées organisées pour votre structure.

☎ accueil@acd38.fr – 04 76 77 28 46 / 06 77 45 14 27
Aérodrome du Versoud – www.aeroclubduauphine.fr

— Stéphane Séverin



→ PLEIN CAP – AÉROCLUB DU DAUPHINÉ

PRENEZ DE LA HAUTEUR ET DEVEZ AUTEUR

Par Fabrice Dubost, pilote et auteur publié chez Cépadués.

Un auteur n'est pas forcément un expert de son sujet. Il le connaît certes bien, mais beaucoup de personnes ont davantage d'expérience et d'expertise que lui. La connaissance de son sujet est de tout cela pour se lancer. Et si vous pensez manquer de temps, permettez-moi de vous dire, par expérience, que c'est une fausse excuse. Tant que vous n'avez pas d'échéance pour sortir votre ouvrage, vous pouvez avancer à votre rythme. Vous mettez un an si vous avez du temps libre, six ou sept si vous n'en avez pas, mais vous réfléchirez constamment à ce projet, si personnel au début – lorsqu'il n'est encore que dans votre tête – et si public à la fin, lorsque vous lirez les critiques des journalistes et les avis des lecteurs.

N'importe qui peut publier un livre à compte d'auteur. Si vous croyez en votre projet, vous pouvez le faire imprimable à vos frais, tenter de le vendre par tous les canaux que vous pouvez imaginer et toucher l'intégralité de vos ventes. Vous prenez alors un risque à la hauteur de votre investissement : qualité d'impression, nombre d'exemplaires, négociation avec les canaux de distribution...

Si vous ne vous sentez pas l'âme d'un investisseur, présentez votre idée à un éditeur. S'il accepte de vous publier, vous n'engageriez aucun frais, bénéficieriez de tout son réseau de distribution et de ses relations avec la presse, et vous toucherez un faible pourcentage sur les ventes. Ne comptez pas beaucoup plus d'un euro par livre vendu : ne faites donc pas cela pour l'argent.

Donc, si vous avez une idée pédagogique autour de notre passion – la mécanique du vol, le pilotage, la réglementation, la météo, la navigation, la mécanique, la construction amateur, la voltige... – et que vous ne voyez pas ce sujet traité à votre manière dans les livres disponibles aujourd'hui, n'hésitez pas à contacter un éditeur comme Cépadués.

Alors, instructeurs ou pilotes, professionnels ou privés, jeunes oiseaux ou moustachus : lancez-vous !

Le pire qui puisse vous arriver, c'est de voir votre projet refusé par un éditeur lorsque vous lui présenterez votre idée et votre plan, avant même de vous lancer...

