

# ACDNews Bonne année 2017 !

n°17

Janvier 2017

L'échange International des cadets de l'air  
Un stage de voltige de 15 jours sur CAP10  
Jean Navarre, la sentinelle de Verdun  
Utilitaire centrage / performances  
Vince Reffet « Jetman » à l'ACD

***Vous aimez  
voler ?***

***Vous aimez skier ?***



**ENEZ SKIER A L'ACD !**

[redaction.acdnews@gmail.com](mailto:redaction.acdnews@gmail.com)

## **Editorial : Décès de Marcel Collot**



3

## **Les actualités du club**



4

*Adieu Jean-Mi*..... 4

*L'échange International des Cadets de l'Air*..... 5

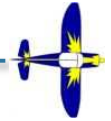
*Un stage voltige de deux semaines sur CAP 10*..... 9

*L'utilitaire Centrage et Performances*..... 11

*Les Instructeurs bénévoles*..... 16

*Vincent REFFET, Jetman ou Jodelman ?*..... 18

## **Histoire**



21

*La sentinelle de Verdun*..... 21

## **Derniers Brevets en 2016**



23

-----  
\* couverture : *Éric Vuillermoz, instructeur (à G) et Jérôme Imburchia, pilote (à D), lors du premier vol du BOPT équipé de ses skis*



# D

## ISPARITION DE MARCEL COLLOT

**M**arcel COLLOT nous a quittés le 9 novembre 2016. L'Aéro-club du Dauphiné perd un de ses membres les plus prestigieux.

Vrai dauphinois, il fut fidèle à notre aéroclub pendant plus de 36 ans par une présence répartie sur deux périodes, avant et après sa carrière au SEFA (1958-1990). Brève évocation de ces deux périodes avant un hommage à l'homme et au pilote à paraître dans le prochain numéro d'ACDNews.

**I.** ACD à l'aérodrome de Grenoble-Eybens (1942-1957) : première adhésion à l'ACD comme aéromodéliste ; la libération arrivée, il passe ses brevets de pilote planeur et avion (1946-49). Qualification d'instructeur en poche, il devient instructeur à l'ACD (1949 - 57) ; les dernières années, Giraud, le chef-pilote, lui confie la responsabilité de la section vol à voile.

Sa carrière au SEFA (d'abord au Centre National de Challes les Eaux, puis après le transfert de celui-ci à Grenoble-Saint Geoirs en octobre 1976 – où il finira chef-pilote), lui permettra de devenir un des grands spécialistes du vol en montagne en France. Son influence sera primordiale, et le vol en montagne tel qu'il peut être pratiqué aujourd'hui (réglementation, homologation des terrains de montagne, méthode "française" de pilotage en montagne) est en grande partie son œuvre.

**II.** Après sa retraite du SEFA en 1990, il retrouvera l'ambiance club à l'ACD, à Grenoble Le Versoud, où, en tant qu'instructeur-montagne, il transmettra toute sa science du pilotage en montagne pendant de nombreuses années.

Derrière ce rappel sommaire, ceux qui l'ont connu se souviendront de ses qualités humaines et professionnelles exceptionnelles, de l'exigence qu'il mettait dans tout ce qu'il entreprenait ou le passionnait ...

Un grand monsieur, un grand pilote.

**APPEL A TEMOIGNAGES** : vous qui avez connu Marcel COLLOT, qui avez partagé un vol avec lui, un contrôle, un lâcher, une aventure, une anecdote ... Faites-nous en part (texte, photos ...).

*Le prochain ACDNews en fera un bouquet souvenir...*







Photos © WIPS

Voir l'hommage à Jean-Michel sur le site des WIPS en suivant le lien à partir de la page d'accueil de Safetyplane

A dieu Jean-Mi.

Jean-Michel Gaillard nous a quittés brutalement ce 1er décembre 2016 le cœur trop fatigué en laissant un vide immense parmi nous.

Depuis 40 ans sa silhouette amicale animait aussi bien l'aéroclub du Dauphiné où il a passé ses brevets de pilote avion et hélicoptère et autres qualifications montagne et voltige, qu'Helisaïr, son dernier domaine d'adoption, depuis qu'il avait cessé son activité de pilote.



Pilote expérimenté, il était un solide équipier dans la patrouille de l'ACD à laquelle il avait fait adopter le nom de « WIPS ».

Sa gentillesse, son humour, son sens de la dérision ont réuni autour de lui beaucoup d'amis qui appréciaient son contact franc et attentionné, et garderont le souvenir d'un aviateur passionné à la personnalité si particulière et attachante.

# L'Echange International des Cadets de l'Air...

## ...vu par Pierre Lemeunier

*Pierre Lemeunier, pilote de l'aéroclub basé à Saint-Geoirs, a participé à l'Echange International des Cadets de l'Air. Il nous raconte cette expérience :*

### Qu'est-ce que l'Echange International des Cadets de l'Air ?

L'Echange International des Cadets de l'Air est un événement organisé depuis 1949 par l'International Air Cadet Exchange Association (IACEA) regroupant une quinzaine de pays du monde entier dans le but de promouvoir le partage et la tolérance autour d'une passion commune : l'aviation.

### Comment les candidats sont-ils sélectionnés ?

En France, c'est l'Aéroclub de France (la plus vieille institution aéronautique du monde, datant de 1898) qui est en charge de sélectionner chaque année une vingtaine de jeunes Cadets qui représenteront leur pays durant le séjour.

Les candidats sont tout d'abord présélectionnés sur dossier avec lettre de motivation personnelle et lettre de recommandation, puis avec une sélection nationale finale à Paris pour évaluer leur niveau d'anglais, leur motivation, leur culture générale et scientifique (aéronautique, science, actualité, art, littérature, histoire-géographie...).

Les Cadets retenus (une vingtaine pour environ 150 postulants) sont répartis dans les différents pays partenaires de la France en fonction des places disponibles. En 2016, les pays d'accueil étaient la Belgique, le Canada, l'Allemagne, Hong-Kong, Israël, la Corée du Sud, les Pays-Bas, l'Angleterre et la Suisse, pays dans lequel j'ai séjourné.



### Quel est le programme lors des 2 semaines de l'échange ?

L'échange, qui se déroule chaque année entre juillet et août, débute par 2 jours passés à Paris avec le groupe des cadets français, et permet de découvrir certains établissements d'Air France et de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

J'ai donc eu l'opportunité de visiter les centres de maintenance des B777/A380 et le Bâtiment d'Enseignement du Personnel Navigant (BEPN) où sont formés tous les équipages aux différentes « procédures compagnie » (normales, urgences, systèmes intégrés, aménagements cabines...) au sein de simulateurs grandeur nature. J'ai pu également pénétrer dans le Centre de Contrôle des Opérations (CCO) où sont surveillés 24h/24 et 7jours/7 tous les vols de la compagnie au niveau mondial.



A la suite de ces quelques jours à Paris, les Cadets français rejoignent leur pays d'accueil respectif pour y retrouver un groupe de Cadets étrangers de milieux très variés (civils, militaires, pilotes, élèves-ingénieurs...) et ainsi vivre ensemble diverses activités aéronautiques, sportives et culturelles.

Nous avons également rencontré deux patrouilles acrobatiques : la Patrouille Suisse (équivalente à la Patrouille de France) et la PC-7 Team ; des moments uniques qui resteront à jamais gravés dans ma mémoire !



Accueilli par la Suisse, je logeais principalement à Winterthur, une ville située à 25 km au Nord-Est de Zurich, dans la partie germanophone du pays. L'organisation de l'échange était très largement diversifiée, alternant vols, différentes visites culturelles (villes, musées, aéroports...) et randonnées en montagne.



Le programme était particulièrement riche en rencontres et événements aéronautiques. J'ai pu visiter l'usine de l'avionneur Pilatus qui avait aussi organisé un vol en PC-6. Une séance de simulateur de DA-42 nous a été proposée ainsi que quelques vols en planeur et en parapente – une première pour moi !



Plusieurs de nos déplacements se sont déroulés en hélicoptère Super Puma que l'Armée de l'Air Suisse avait affrété uniquement pour nous.

C'est une façon de faire perdurer l'esprit des Cadets au-delà de l'échange !



### **Et après l'échange ?**

A l'issue de l'échange, les Cadets français deviennent des membres de l'association Envolée, véritable annuaire aéronautique regroupant les anciens participants du Tour Aérien des Jeunes Pilotes et des Cadets de l'Air. Cette association permet donc aux « anciens » Cadets de conserver ces relations et de développer un réseau professionnel pour d'éventuelles futures recherches de stages ou d'emplois.

J'ai également gardé contact avec les Cadets étrangers que j'ai rencontrés en Suisse et nous avons même prévu de nous retrouver en avril prochain à Amsterdam lors de la fête nationale hollandaise.

L'Echange International des Cadets de l'Air fut une fabuleuse expérience, sur le plan aéronautique mais surtout humain. Il donne la chance unique de pouvoir partager sa passion de l'aéronautique avec des homologues étrangers et offre une ouverture d'esprit exceptionnelle.

**E**n conclusion, j'encourage vivement les jeunes de l'Aéroclub du Dauphiné de 18 à 21 ans, répondant aux critères de sélections, à tenter cette magnifique aventure qui ne demande que volonté et motivation pour être vécue.

**Pierre LEMEUNIER**





## Grenoble Air Show

**A**u nom de toute l'équipe dirigeante de MAD, je vous adresse nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

Celle-ci sera pour nous une année de préparation et de travail de feedback afin d'envisager le cas échéant, une nouvelle édition du **Grenoble Air Show** en 2018...

Beaucoup de travail a été accompli par tous les bénévoles et volontaires qui ont permis, grâce à leur désintéressement et leur dévouement, la réussite de cet évènement aéronautique marquant. Oui, il s'agit bien d'une réussite, ne nous réfugions pas derrière je ne sais quelle fausse pudeur, fausse modestie !

Nous avons effectué le bilan comptable définitif et nous pouvons affirmer que l'opération est positive.

Bravo à tous, merci du fond du cœur, et rendez-vous dans les prochaines semaines pour concevoir l'ébauche d'une nouvelle édition de NOTRE show aérien.

A très bientôt.

**ERIC BELLINGHERY – Pdt de M.A.D**



## Un Stage voltige de deux semaines sur CAP 10

Toutes nos félicitations à Jean-Pierre Jouannic pour l'obtention de sa qualification voltige élémentaire, obtenue en deux semaines au mois de décembre.



Toan Nguyen, Jean-Pierre Jouannic et le CAP10, tout propre, le 8 décembre 2016

Après quinze jours de voltige quotidienne favorisée par une météo exceptionnelle, mais avec une température parfois inférieure à 5°C le matin, Jean-Pierre Jouannic a été qualifié « voltige élémentaire » sur le CAP10 F-GDTA de l'Aéroclub du Dauphiné, le 8 décembre 2016.

C'est au cours d'un séjour en France que ce pilote, qui vit aux USA, a envisagé de faire de la voltige.

Rendez-vous pris à l'aéroclub fin novembre pour des séances biquotidiennes, Jean-Pierre a été lâché sur le CAP10 en 10 jours par Toan, après 9 heures de voltige en double commande.

Au total, il a effectué plus de 12 heures sur le CAP10, en se promettant de revenir bientôt.

Pour l'anecdote, le dernier vol prévu a été remplacé par une séance de nettoyage complet de l'avion au jet d'eau et à la main, car la piste en herbe devenait boueuse tous les après-midi...

***A ce propos, merci à tou(te)s de rentrer les avions propres après vos vols, car personne à l'aéroclub n'est payé pour les nettoyer après vous, ni pour les rentrer en fin de journée.***

Ce sont donc les autres qui doivent le faire à votre place ! Merci à eux !

Des noms de pilotes indélicat (e)s circulent... Merci également à Marc Nowotny et à tous les mécanos pour avoir assuré une disponibilité de 100% de l'avion durant ces deux semaines.



*Verticale Le Versoud. © Photo T. Nguyen*

**E**n conclusion : n'hésitez pas, faites comme Fanny, Sophie, Isabelle, Boris, Stéphane, Adrien, Xavier, Martin, les deux Marc... et les autres.

La voltige est à votre portée en quelques heures de CAP10. Il y a aujourd'hui 5 instructeurs voltige à l'aéroclub et l'avion est à votre disposition tous les jours.

Une caméra embarquée vous permettra de visionner et de débriefer les vols.

**P**rofitez de cette situation exceptionnelle car unique dans la région pour devenir un(e) pilote plus réactif, plus précis, méthodique et alerte.

*Bonne année 2017 à toutes et à tous en CAP10 !*

**Toan NGUYEN**



# L'utilitaire "Centrage" (Centrage et Performances)

## Partie I - Centrage

**A**rnaud Pêcher, pilote au Versoud, a mis au point un utilitaire « centrage et performances ». Cet utilitaire est installé sur les ordinateurs du club et accessible à tous. Bien que les données obtenues ne soient pas officielles (seule la fiche de pesée de l'avion, insérée dans le manuel de vol, fait foi), cet outil est pratique pour évaluer rapidement les conditions de masse et centrage et les performances du jour de votre avion avant de partir en vol.

Dans ce premier volet, Arnaud nous explique l'utilisation de la partie « centrage », et nous rappelle d'abord quelques notions sur la stabilité longitudinale d'un avion.

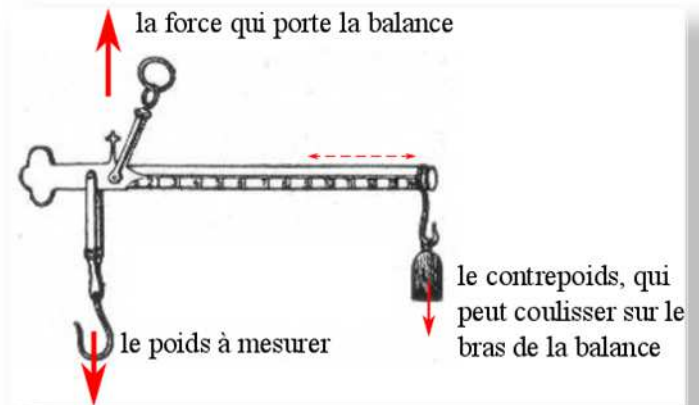


fig. 1

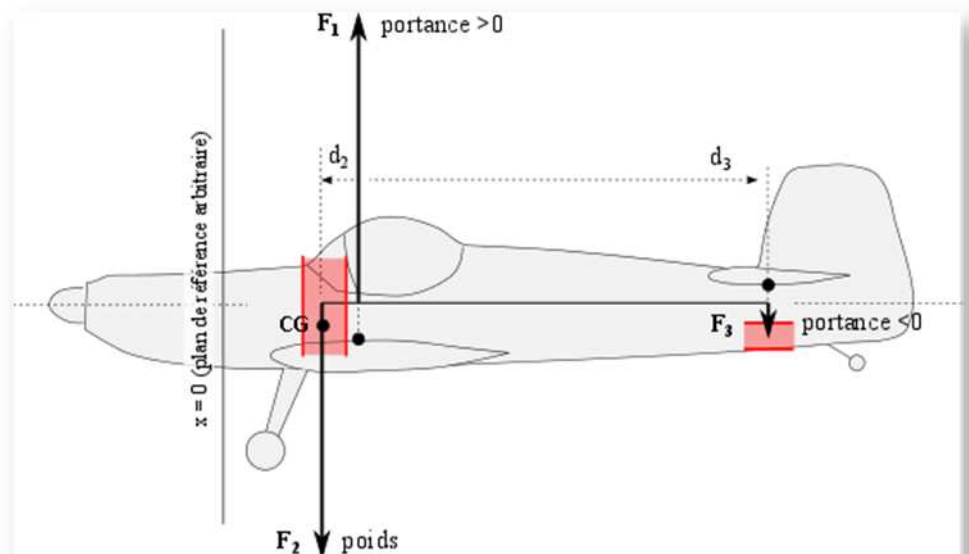


fig. 2

**L**a stabilité longitudinale d'un avion.

Schématiquement, on peut voir l'équilibre d'un avion en vol horizontal stabilisé comme celui d'une balance romaine (fig. 1), qui équilibre le poids à peser à l'aide d'un petit contre poids situé loin du point d'attache de la balance.

Transposé à un avion, cela donne (fig. 2) :

- Le vecteur  $F_1$  (qui correspond à ce que subit l'attache de notre balance), orientée vers le haut représente la



portance créée par l'aile, et qui s'applique au centre de poussée

- Le vecteur  $F_2$  représente le poids de l'avion, appliqué au centre de gravité, situé à une distance horizontale  $d_2$  petite du point d'application de  $F_1$ , en avant de celui-ci. L'avion devrait donc piquer du nez !
- $F_3$  (le contrepoids de la balance) représente la portance négative (orientée vers le bas) exercée par la gouverne de profondeur. Elle est faible, mais son bras de levier ( $d_3$ ) est grand.

L'avion vole en palier si  $F_1$  est au moins égal à  $F_2 + F_3$ . L'avion est équilibré longitudinalement si les moments  $M_2 (= F_2 \times d_2)$  et  $M_3 (= F_3 \times d_3)$  des forces  $F_2$  et  $F_3$  sont égaux. Pour faire varier l'assiette à piquer, il suffit de diminuer la force  $F_3$ , i.e. diminuer la portance de la gouverne de profondeur (en poussant sur le manche). Pour une variation à cabrer, il faut au contraire l'augmenter (en tirant sur le manche).

### Quels sont les paramètres qui varient ?

La portance de l'aile,  $F_1$  : elle dépend de la vitesse de l'avion et de l'incidence de l'aile. On va ici la supposer toujours suffisante pour maintenir l'avion en l'air, et appliquée toujours au même point (ce qui est inexact)...

Le poids total de l'avion ( $F_2$ ) et la position de son centre de gravité ( $d_2$ ) : ils dépendent de la quantité de carburant, du poids des occupants des différents sièges, des bagages... Le moment  $M_2$  varie donc d'un vol à l'autre, ainsi qu'au cours du vol, lorsque du carburant est consommé.

La distance  $d_3$  : contrairement à ce qui se passait dans notre balance, ici elle est fixe, au moins en première approximation; en tous cas le pilote ne peut pas jouer directement dessus. Mais le pilote peut quand même modifier le moment  $M_3$ , en modifiant avec le manche l'incidence du plan arrière (gouverne de profondeur), et donc  $F_3$ .

La variation de  $F_3$  ne peut se faire que dans certaines limites (en rouge), la gouverne de profondeur étant par construction limitée dans son débattement (elle décrocherait si son incidence devenait trop forte). Pour assurer l'équilibre longitudinal de l'avion, il faut donc que le moment  $M_2$  reste dans certaines limites (en rouge sur le dessin), limites compatibles avec les valeurs limites du moment  $M_3$ . Ces limites définissent la plage de centrage.

Vérifier cela, c'est donc vérifier que l'ensemble masse totale-position du centre de gravité reste bien dans les valeurs limites fixées par le constructeur, visualisées par le "centrogramme".

Si la distance  $d_2$  est faible (avion centré "arrière"), l'avion est très sensible aux petites variations de  $F_3$ , il est très instable (trop "léger" au manche), ou peut même devenir incontrôlable. Si  $d_2$  est grand (avion centré "avant"), l'avion devient au contraire très lourd aux commandes, et là encore le pilote peut à la limite perdre son contrôle.

La vérification manuelle du centrage à partir de la fiche de pesée de l'avion est facile, mais suffisamment fastidieuse pour que beaucoup de pilotes négligent de le faire. C'est pour simplifier cette contrainte qu'un petit utilitaire de centrage a été développé pour le club.



### L'utilitaire "Centrage"

L'utilitaire de centrage est installé sur les différents ordinateurs du Club. Vous pouvez aussi le télécharger à partir du site du club (voir en fin d'article). Il ne tourne que sous Windows.



Il existe aussi une version simplifiée (sans la partie "performances", sans possibilité d'imprimer ou de copier la figure sauf en faisant une copie d'écran), beaucoup plus légère (62 Ko), mais demandant la présence de Java sur votre ordinateur, ce qui est généralement le cas. L'utilisation des deux versions est très simple et identique, même si la présentation graphique diffère un peu entre les deux versions. Les figures ci-dessous se réfèrent à la version la plus complète.

- Cliquer sur le raccourci affiché sur le bureau de l'ordinateur (icône représentant un petit avion sur fond bleu) pour lancer le programme. Une fenêtre apparaît, qui contient deux zones (fig. 3):

- ✓ à gauche, les entrées nécessaires : quel avion, quelles sont les masses des passagers et des bagages, quelle quantité d'essence,

- ✓ à droite, en sortie, le point représentatif de l'avion chargé, repéré dans le centrogramme : un rectangle (avions à train classique), ou un polygone plus irrégulier (avions à train tricycle).

- Renseigner l'avion :

- ✓ choisir votre avion, classé par ordre alphabétique des immatriculations dans la liste déroulante,

- ✓ renseigner les différents champs (poids des différentes personnes à bord et des bagages, en valeurs entières ou décimales),

- ✓ si vous avez changé des paramètres (sauf la quantité d'essence), appuyez sur le bouton "recalculer" (ou son équivalent clavier : touche entrée = retour à la ligne),



fig. 3

✓ vérifier que le point représentatif du centrage est bien dans les limites du centrogramme. Le point doit être dessiné en vert.

- Essence : Pour voir comment le centrage évolue quand la quantité d'essence varie (puisque'elle variera au cours du vol), faites coulisser avec la souris le (ou les) curseur(s) "essence". La position du point de centrage dessiné dans le centrogramme suivra les variations de la quantité d'essence. En tout état de cause, le point ne sortira jamais du domaine dessiné en vert (selon le type d'avion, un segment de droite ou un parallélogramme), qui est limité par les positions extrêmes du centrage avec réservoir(s) vide(s) et réservoir(s) plein(s).
- Résultats : les valeurs numériques de la masse totale et du bras de levier du centre de gravité de l'avion sont indiquées en bas à gauche, en vert si le centrage est acceptable, en rouge sinon.

## Les données utilisées

En cliquant sur "déplier" (en bas à droite), la fenêtre s'agrandit (fig. 4) pour laisser voir les paramètres utilisés (que l'on peut contrôler avec la fiche de l'avion). Les différents bras de levier (avion, sièges, réservoirs, soute à bagages) sont ceux des fiches de pesée. Ils sont ici exprimés en mm. Leur origine est arbitraire, et varie d'un constructeur à l'autre : l'abscisse 0 correspond souvent à la position de la cloison pare-feu du moteur, mais peut être aussi le bord d'attaque de l'aile, ou la position de l'hélice... Les positions des sommets du centrogramme sont aussi données, reprises de la fiche de pesage ou du manuel de vol de l'avion.

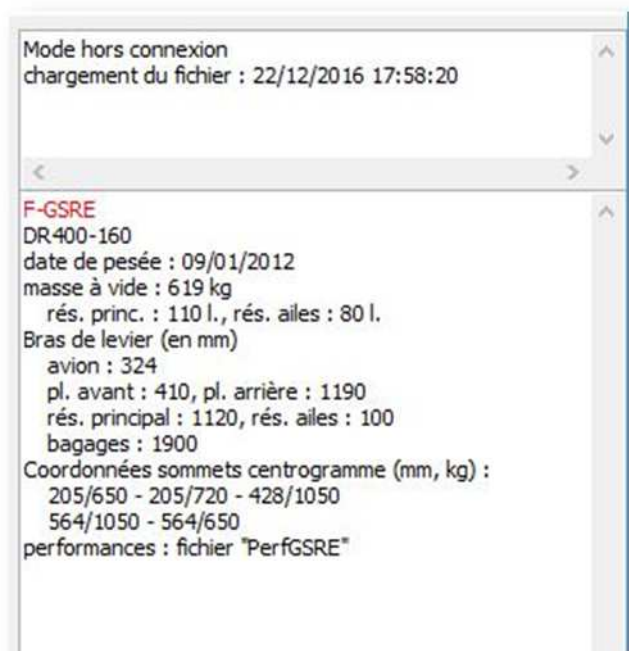


fig. 4

La position du centre de gravité est en général exprimée en mm, à partir de la même origine arbitraire. Pour certains avions (SportStar, WT9), la position du centre de gravité est exprimée en % de la corde moyenne de l'aile (MAC), à partir du bord d'attaque de l'aile. En conséquence, le centrogramme est alors gradué en % MAC (fig. 5, exemple du HPBB. Ici, avec 93 litres d'essence (67 kg), il est trop chargé, le point est en rouge, hors centrogramme !).

Vous pouvez afficher la totalité des avions de la base en utilisant la fonction "Afficher la base" du menu "Avion" (barre de menu en haut de la fenêtre).

## Un rappel important

**Vous pouvez copier (bouton "copie", fig. 3, en haut à gauche) ou imprimer (bouton "print") et embarquer avec vous le centrogramme. Mais n'oubliez pas que ce n'est pas un document officiel, seule la fiche de pesée de l'avion, insérée dans le manuel de vol, fait foi !**



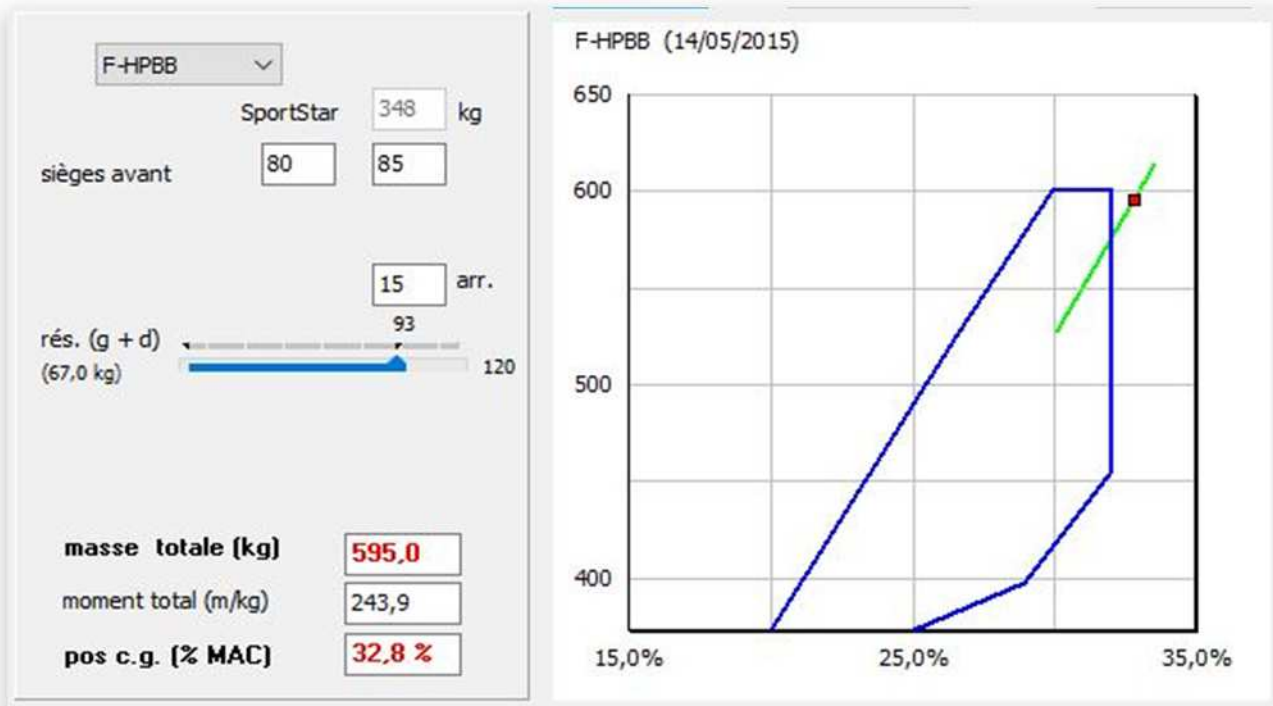


fig. 5

## Comment récupérer l'utilitaire ?

Si vous souhaitez télécharger l'utilitaire (dossier compressé Zip), utilisez les liens suivants :

[http://www.aeroclubdudauphine.fr/doc\\_acd/centrage/JCentrage.zip](http://www.aeroclubdudauphine.fr/doc_acd/centrage/JCentrage.zip)

[http://www.aeroclubdudauphine.fr/doc\\_acd/centrage/Centrage.zip](http://www.aeroclubdudauphine.fr/doc_acd/centrage/Centrage.zip)

Décompresser chaque dossier zip sur votre ordinateur, dans un dossier qui comprendra :

- l'application proprement dite (qui s'appelle "Centrage" pour la version complète, et "JCentrage" pour la version simplifiée). *Il faut rajouter manuellement les extensions ".exe" au fichier Centrage, et ".jar" au fichier JCentrage,*
- le fichier de préférence (fichier texte nommé "PrefCentrage.txt"),

- un fichier local de paramètres avions, nommé "ParamAvionsLocV2.txt". Comme le précédent, il sera remis à jour chaque fois que vous utiliserez le logiciel,
- pour la version complète (Centrage), les fichiers textes qui permettent de dessiner les courbes de performances. Ils existent pour 9 des avions du Club, et se nomment "PerfGDIX.txt", "PerfGPAP.txt", etc. Ils ne sont malheureusement pas homogènes d'un avion à l'autre !

**Arnaud PÉCHER**

**D**ans le prochain numéro d'ACDNews :  
*Partie II, Les performances de décollage et d'atterrissage*

**L**es

## Instructeurs Bénévoles



Jean-Yves ABADIE  
PPL



Jean BELHACHE  
PPL, VFR Nuit  
ULM



Éric BELLINGHERY  
(FI - FE)  
PPL, VFR Nuit, Voltige  
montagne roues, patrouille



Michel BLANC  
PPL, VFR Nuit  
Voltige, Patrouille  
Voyage

**L**'activité

d'instruction a représenté 55% des heures de vol en 2016, soit plus de 4800 heures.

L'Aéroclub du Dauphiné compte trois instructeurs salariés : Luca Fini et Jean-Pierre Spreuze au Versoud et Florence Londos à Grenoble-Isère.



Samuel GEORGES  
PPL, Voltige



Olivier GERBIER  
PPL, VFR Nuit  
Montagne roues et skis



Jean-Francois GRABOWIECKY  
PPL



Dominique HUBERT  
PPL, VFR Nuit  
Montagne roues et skis



Thomas FONTANEL  
PPL



Christian ROUX  
PPL, Voltige



Corinne SEIGNEURET  
PPL



Alain SERRADO  
PPL, ULM, Montagne  
roues et skis

Les autres instructeurs, soit une vingtaine, sont tous bénévoles et assurent une disponibilité permanente sur les trois plateformes. Ils sont motivés par une passion pour l'aviation et par le partage de leur expérience.

Les 32.40€ que vous payez à chaque heure de vol en double commande ne sont pas versés aux instructeurs. Ils permettent notre fonctionnement associatif et servent en particulier à maintenir une flotte moderne et variée en parfait état de fonctionnement, grâce au travail de notre atelier.

Avec plus d'une centaine d'élèves, nous sommes l'une des plus grandes écoles de pilotage de France.

Nous avons la chance de pouvoir dispenser un large éventail de formations (voltige, montagne, voyage, ULM, variantes...).

De par leurs fonctions et leurs responsabilités, les instructeurs bénévoles sont donc fortement impliqués dans le fonctionnement de l'aéroclub.

Ils participent activement au maintien d'un haut niveau de sécurité des vols en remplissant les missions suivantes :



Serge BLANC  
PPL, VFR Nuit

Montagne roues et skis



Jean BOUNAIX  
PPL, ULM



Michel CORNET  
PPL, Voltige



Gabriel FAIVRE  
PPL



Denis JANET  
PPL



Jean-Yves LARNAUDIE  
PPL, VFR Nuit



Toan NGYUEN  
PPL, Voltige



Etienne ROUQUETTE  
(FI - FE)  
PPL, Montagne Roues  
VFR Nuit



Alain SIBILLE  
PPL



Pierre VARNET  
LAPL, VFR Nuit



Éric VUILLERMOZ  
PPL

- les vols d'initiation aéronautique (VIA), souvent le premier contact d'un futur pilote avec l'aviation. C'est lors de ces vols que le virus peut se transmettre,

- les qualifications de sites sur altiports et altisurfaces (FIs montagne), les qualifications VFR de nuit

- la formation et le lâcher des pilotes sur les nouveaux avions,

- l'encadrement des sorties club (Corse...), l'animation des stages jeunes,

- Les formations en phraséologie anglaise,

- La préparation et la dispense des cours théoriques,

- la formation initiale des élèves pilotes (briefings, vols, débriefings, supervision des vols solo),

- leur accompagnement jusqu'au brevet, en s'assurant d'un encadrement à la fois personnalisé et en conformité avec les standards européens,

- les tests et délivrance des brevets de base, ULM et autorisations additionnelles,

- Le rôle de conseil auprès des pilotes brevetés, Et bien souvent aussi, le nettoyage et le rangement des avions le soir.

***Nous sommes à votre disposition pour vous guider dans votre formation, pour vous épauler et pour veiller sur vous, afin de vous permettre de pratiquer sereinement votre activité, en toute sécurité.***

**L'EQUIPE DES INSTRUCTEURS BENEVOLES**



# JETMAN OU JODELMAN ?

**V**incent « Vince » Reffet, alias Jetman, passe en ce moment son PPL à l'ACD ! Notre historien, Pierre Courier, a sauté sur l'occasion pour recueillir son histoire hors du commun.

*Souhaitons à Vince de pouvoir finir sa formation dans les temps !*

En décembre 2016, difficile pour un pilote "jodeliste" de réserver le D-113 PJDP : matin, midi et soir (ou presque !), réservations multiples au nom de REFFET. Quid ?

Un tour au club-house du Versoud... pour rencontrer un charmant garçon discret : Vincent REFFET. Mais pas si ordinaire que ça !

Une fois connu son métier : « Jetman » (photo 1), internet a chauffé, et nombreux sont ceux qui ont visionné ses vidéos spectaculaires sur YouTube.

*Vous voulez mieux connaître Vincent ? Allez, on commence par le début.*

Comme Astérix, il va tomber tout jeune dans la marmite du parachutisme : facile, son père est moniteur-para et chef de centre-para dans le nord de la France (Péronne-St Quentin).

Premier saut à l'âge légal : 15 ans (1999). Il ne sortira pas de la marmite, et vivra de sa passion, tant au niveau de la compétition internationale (5 fois champion du monde en "Free Fly") que dans le domaine de l'image pour divers sponsors (Red Bull, TAG Hauer, etc.).

Curieux des choses de l'air, il rajoute, à partir de 2002, le "base-jump" à sa panoplie d'homme-oiseau.

Bilan quantitatif impressionnant : plus de 16.000 sauts en parachute, 1000 en base-jump



## 2003

Nouvelle année charnière : rencontre avec Yves ROSSY, le « jetman » suisse. Une mini-aile rigide sur le dos, des petits réacteurs fixés dessus...

L'ancien pilote de chasse de l'armée suisse, et ancien pilote de Swissair, explore un nouveau domaine ...

Le courant passe entre le « pilote » ROSSY et le « para » REFFET : le tandem est vite créé, ils vont mettre en commun leurs origines et sensibilités différentes et complémentaires pour améliorer et peaufiner le concept (un second parachutiste va ensuite se joindre à eux pour former le trio actuel).



*photo 2*



*photo 3*

Aujourd'hui, le trio est sponsorisé par l'état de Dubaï, où l'équipe – une dizaine de personnes au total – est basée, et se fait

homme-oiseau heureux dans l'air, curieux de tout, veut ajouter une corde à son arc : pilote d'avion !

connaître en réalisant moult vidéos exceptionnelles, en vol de patrouille (mais oui !) avec un Airbus A-380 d'Emirates, ou avec les Alpha jets de la Patrouille de France en septembre dernier (photo 2)...

Revenons sur terre.

Vincent, vrai

Recherche d'un aéroclub sympa (c'est nous, l'ACD !). Vincent débarque au Versoud à la mi-décembre 2016.

*« M'sieur, je voudrais apprendre sur train classique »*

l'Obiou majestueux, Vincent nous déclare (j'avais aussi son père comme passager) :

« J'ai sauté en base-jump depuis le sommet, puis volé dans le grand ravin là-dessous... ».



*photo 4*

Son instructeur principal (Alain SERRADO) le prend sous son aile, et après un entraînement journalier rigoureux, en à peine 10 heures de vol, le lâché solo sur notre Jojo D-113 PJDP (photos 3 et 4). Puis passage sur Robin pour les entraînements nav.

Préparation intensive du "théorique", examen .... Il espère bien conclure son PPL avant son retour à Dubaï, si la neige gelée qui bloque les pistes du Versoud à l'heure où ces lignes sont écrites – 21/1 – le lui permet !

Cerise sur le gâteau, Vincent a voulu découvrir quelques autres facettes du vol qui lui permettent les avions du "Dauphiné" : plusieurs séances de voltige en Cap 10 GDTA avec Luca FINI, et quelques posés en montagne à Huez et Super Dévoluy !

Une anecdote sur notre vol en Mousquetaire BOPT à Super Dévoluy (spectacle superbe des massifs montagneux : c'était la période de l'anticyclone d'hiver, brouillard en fond de vallée, grand ciel bleu ensoleillé au-dessus) : en s'approchant de

Voir le relief en vrai depuis le Mouss et imaginer son "jump" est autrement plus impressionnant que de regarder une vidéo ...

Pendant son séjour au Versoud, sympa avec tout le monde, Vincent ne trainait pas sur les parkings : toujours enfermé dans le bureau d'Alain S. à "bosser" ses nav ou son théorique !

En retour, Vincent a fait, à tous les membres de l'ACD un superbe cadeau, le 6 janvier en soirée au Versoud : une conférence sur ses passions de vol : parachutisme, base-jump, jetman, en insistant sur le sérieux des vols, de leur préparation, de leur réalisation...

Avec des photos et vidéos à couper le souffle !

Tu reviens quand, Vincent ?

Pierre COURRIER  
[pierre.courrier0555@orange.fr](mailto:pierre.courrier0555@orange.fr)



# UN DAUPHINOIS : JEAN NAVARRE, LA SENTINELLE DE VERDUN

2014-2018 : le centenaire officiel de la " Grande guerre " s'étale sur quatre ans. Cette année 2016 correspond au centenaire de la bataille de Verdun (février à décembre 1916), un des plus sanglants épisodes (près de 400.000 morts) de ce qui ne fut pas la "der des ders".

Et qui dit bataille de Verdun, outre l'héroïsme des poilus des tranchées, dit "la sentinelle de Verdun". Vous avez dit " Jean NAVARRE " ?

Retour en arrière pour rappeler le souvenir de notre compatriote grenoblois, pilote émérite, mort à l'âge de 24 ans.

(1) *André NAVARRE, le père (1868-1942), ingénieur de Centrale, fut engagé en 1896 par Aristide BERGES (l'inventeur de la "houille blanche") aux papeteries de Lancey, dont il deviendra directeur-général, avant de créer ses propres papèteries en Dauphiné et ailleurs en France.*

(2) *Initiées quelques années auparavant par notre autre célébrité dauphinoise Adolphe PEGOUD (mort au combat en 1915)*



*Les frères jumeaux, tous deux pilotes, Jean (à droite), et Pierre*

NAVARRE, un nom connu en Dauphiné et en Grésivaudan : les papeteries NAVARRE, à Voiron, Champ-sur-Drac, Lancey... créées par André NAVARRE (1). Les deux ainés, jumeaux, de ses onze enfants vont passer toute leur jeunesse dans la région grenobloise, et tous deux vont devenir pilotes militaires pendant la guerre de 14-18 : Jean (1895-1919) et Pierre (1895-1916).

Jean NAVARRE, par sa hardiesse et surtout ses qualités exceptionnelles de pilotage (il excelle dans les manœuvres "acrobatiques" (2) pour tromper et surprendre l'adversaire) va rapidement accumuler 24 avions abattus, dont seulement 12 lui seront attribués officiellement.



*Le souvenir de Jean NAVARRE est tenace dans tous les milieux, y compris chez les maquettistes : ici une maquette au 1/32° d'un des Nieuport 11 « Bébé » de la Sentinelle (extrait de la revue WINGMASTERS de sept-oct. 2016, centenaire de Verdun oblige...)*

C'est le plus brillant pilote français de 1916 : il sera le premier à dépasser le score de 10 victoires ; il va faire plusieurs fois l'objet des communiqués officiels du GQG (le Grand Quartier Général des armées), qui mettent en avant – pour les civils de l'arrière – les combats et les soldats valeureux (3).

Jean NAVARRE va surtout devenir populaire auprès des "poilus" de Verdun, car souvent après un combat, il leur offre, à bord de ses BB Nieuport biplans très colorés (et donc aisément reconnaissables) un spectacle acrobatique au-dessus des tranchées ; les poilus le surnommeront rapidement la "sentinelle de Verdun". Omniprésent, Jean NAVARRE vole beaucoup. Infatigable, il vole souvent 11 heures par jour : trois avions sont à sa disposition ; à peine rentré au terrain, il décolle avec un autre avion pendant que les mécanos préparent le suivant, qu'il utilisera deux heures après !

Mais le destin va tourner : il est blessé gravement en combat aérien le 17 juin 1916. Sa guerre est terminée, car sa blessure va être synonyme de descente aux enfers. Fragilisé nerveusement – il est atteint de plein fouet par la mort de son jumeau Pierre le 15 novembre 1916 en accident aérien – il poursuivra une convalescence longue et douloureuse, ponctuée d'actes d'indiscipline et d'incartades graves : il ne sera jamais autorisé à revoler jusqu'à la fin de la guerre ...

Le retour à la vie civile le verra revoler comme pilote chez Morane-Saulnier, bref retour terminé par un accident aérien fatal le 10 juillet au cours d'une démonstration. Chute de l'aigle !

Le lecteur curieux d'approfondir ce portrait de Jean NAVARRE se procurera un des derniers numéros (daté de novembre) de la revue AVIASPORT, qui consacre un excellent article ("Vie et mort de la sentinelle de Verdun"), qui sur huit pages, en trace une figure très humaine, éloignée du portrait "officiel" du guerrier trop lisse.

(3) *Conséquence, il va faire plusieurs fois la une des revues hebdomadaires illustrées de l'époque « Le Miroir », « J'ai vu », etc.) qui relatent abondamment les péripéties de la guerre.*

Car s'il a été un combattant valeureux, il fut aussi un enfant, un adolescent, un militaire, très difficile, rebelle, indiscipliné...

Combien de fois a-t-il été mis à la porte du Collège du Rondeau-Montfleury à Meylan, qu'il fréquenta jusqu'à 13 ans ?

N'a-t-il pas déclaré lui-même : "la liste de mes punitions est si longue qu'elle n'entrera bientôt plus dans mon livret militaire" ?

Attachement de leur père à la terre dauphinoise, les noms de Jean et Pierre seront gravés sur le monument aux morts de Champ-sur-Drac, inauguré le 13 novembre 1921 par A.NAVARRE.

Pilotes dauphinois d'aujourd'hui, pacifiques et tout à votre passion et plaisir de voler, quand vous survolerez la vallée du Drac, en route vers les montagnes du sud, une petite pensée pour la "sentinelle"...



*Centenaire toujours avec le numéro hors-série de Paris-Match (n°10H de février 2016) titré "Verdun, enfer, courage et devoir" (avec un article spécifique intitulé " NAVARRE le virtuose du manche ")*

**Pierre COURRIER**

# UN GRAND BRAVO A TOUTES ET A TOUS !

## Derniers brevets et licences en 2016

- Mélanie LAROSE (BB)
- Pierre DESPLANQUES (BB)
- Alain MESCHIARI (BB)
- Jean-Pierre GILQUIN (BB)
- Patrick DE MARCILLAC (BB)
- Loïc IMBERT (PPL)
- Hamidollah SHERDIL (PPL)

**Mais...**

**Où est donc la piste ?**

*Photo E. Vuillermoz*

## Un nouvel instructeur au Versoud

**Michel CORNET**  
Instruction : BB, PPL,  
Voltage





Au  
boulot !

PROGRAMMES DES COURS		
I CONNAISSANCES GENERALES DE L'AVION	DATES	FORMATEUR
<ul style="list-style-type: none"> <li>*- Cellule, Commandes de vol, Groupe motopropulseur</li> <li>*- Instruments de bord</li> </ul>	01-févr 08-févr	Luca Fini Luca Fini
<b>II PRINCIPES DU VOL</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- Atmosphère, Portance, Pilotage.</li> <li>*- Avion: équilibre, stabilité</li> <li>*- Le manuel de vol, situation délicates</li> </ul>	15-févr 22-févr 01-mars	Eric Bellinghéry Eric Bellinghéry Eric Bellinghery
<b>III COMMUNICATIONS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- La Radiotéléphonie: réglementation</li> <li>*- Les Procédures radio</li> </ul>	08-mars 15-mars	PierreVarnet PierreVarnet
<b>IV METEOROLOGIE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- Météorologie générale</li> <li>*- Nuages, Fronts, Phénomènes dangereux</li> <li>*- Dossier de vol pratique</li> </ul>	22-mars 29-mars 05-avr	Toan N'Guyen Toan N'Guyen Toan N'Guyen
<b>V FACTEURS HUMAINS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- Aéromédecine</li> </ul>	12-avr 19-avr	Corrine Seigneuret
<b>VI REGLEMENTATION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- Les Cartes d'approche (les cartes VAC)</li> <li>*- Licences et règles de l'air</li> <li>*- Circulation aérienne, Circulation d'aérodrome</li> </ul>	26-avr 03-mai 10-mai	Dominique Hubert Jean-Pierre Spreuze Jean-Pierre Spreuze
<b>VII NAVIGATION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>*- Géographie terrestre, routes et cartes</li> <li>*- Cartes et principes de navigation</li> <li>*- La Radio Nav.</li> <li>*- Préparation pratique de la navigation</li> </ul>	17-mai 24-mai 31-mai 07-juin	Samuel Georges Samuel Georges Samuel Georges Jean-Pierre Spreuze

Retrouvez le  
planning des  
cours  
théoriques  
sur le site  
web de  
l'ACD, dans  
l'espace  
membres

## Les bulletins de sécurité, vous connaissez ?

A lire et à relire sur le site du club, espace membres, à l'adresse suivante :

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

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

Rédacteur en chef : S. Georges

Comité de Rédaction : P. Courrier

Rejoignez le comité de rédaction d'ACDNews !

Merci à tous les auteurs pour leur participation au journal de l'aéroclub.

Pour toute suggestion, toute idée d'article, de communication, toute information importante à diffuser, merci de contacter la rédaction d'ACDNews : [redaction.acdnews@gmail.com](mailto:redaction.acdnews@gmail.com)