

Djinn et *Dauphin* à Celliers

Le village au trésor

Là-haut dans le petit village de Celliers, un hélicoptère *Djinn*, après une longue vie de labeur coule une retraite fort paisible, involontairement trop paisible…

Lorsque les coureurs du tour de France ahanent sur les pentes du col de la Madeleine, ils ignorent qu'en plus de la beauté légendaire du massif de la Lauzière, ils passent à côté d'un « musée » aéronautique fort peu connu, même des habitants de la région. Moi-même, pourtant à l'affût de tout indice aéronautique, j'avais longtemps dévalé les pentes poudreuses des combes de la Valette ou des Plans sans savoir que je terminais mes randonnées à skis juste à côté d'une caverne au trésor. Un jour, un *Djinn*, un de ces esprits qui habitent les endroits déserts, les points d'eau ou les forêts, me mit sur le chemin d'une connaissance, Joël Diernaz. J'acceptais sa courtoise invitation à prendre un verre dans son humble demeure. Après une discussion sur la qualité de la poudreuse et l'harmonie du site, il en vint à me dire « *Il faut que je te montre mes hélicoptères* ». Au début, je croyais qu'il allait sortir d'un placard une belle maquette, mais mon instinct commença à s'éveiller quand il me conduisit dehors et m'emmena jusqu'à sa grange qui se trouve au-dessus de son domicile. Devant mes yeux ébahis, un *Djinn*, entouré des fuselages d'un *Dauphin*, d'une *Gazelle* et d'une *Alouette III*, attendait docilement qu'on l'admire.



Ravitaillement des villages de Celliers en hiver 1970 par un Sikorsky de l'armée piloté par le capitaine Obert

Ruralité

Les villages isolés des Alpes ont toujours eu une relation privilégiée avec les hélicoptères. « *Auparavant, les paysans vivaient en autarcie. Quand les hommes ont commencé à descendre dans la vallée et à diversifier leur source de revenu en travaillant dans les usines de la Tarentaise, le monde paysan s'est mis à dépendre de plus en plus de ses contacts avec la civilisation urbaine. On ne pouvait plus rester coupé du monde* ». Comme la route de Celliers est très avalancheuse, le village pouvait être isolé pendant de longues périodes. En 1968, suite à un éboulement, la route fut impraticable pendant 6 mois et les hélicoptères Sikorsky de la base 725 du Bourget venaient ravitailler les habitants. Ces rotations donnaient toujours lieu à des anecdotes : « *Je me rappelle qu'un paysan avait commandé du son pour ses cochons et la livraison ne correspondait pas à la marque demandée. "Ils sont gourmands vos cochons", répondit le pilote aux plaintes de l'agriculteur* », se délecte encore aujourd'hui Joël.

Du fait de ses origines, notre collectionneur a fréquenté les hélicoptères. En 1987, il fut embauché par le service RTM (Restauration des terrains de montagne) de l'ONF (Office national des forêts). Ce service s'occupe uniquement des risques naturels. Spécialisé dans la neige, Joël relevait les avalanches pour mettre à jour les CLPA (Cartes de localisation probable des avalanches) pour le secteur de la Lauzière. Depuis plus de 100 ans, l'ONF maintient une fiche d'enquête sur les avalanches et Joël était responsable de ce document. En été, il travaillait entre autres à la construction et à l'entretien d'ouvrages paravalanches. Ce travail requérait souvent l'utilisation de l'hélicoptère au vu des difficultés d'accès, mais la machine devenait indispensable dans une situation bien précise. Artificier déclencheur d'avalanches pour le département qui est responsable de la sécurité sur la départementale qui monte à Celliers, notre collectionneur devait larguer des charges grâce à un système appelé Catex (câble transporteur d'explosif). Malheureusement, de temps en temps des sapins tombaient sur les câbles et bloquaient les charges qui étaient armées. Un hélicoptère venait prendre Joël et le descendait au treuil sur le lieu de l'incident. Quand il avait désarmé et récupéré l'explosif, il se faisait accrocher, mais restait au bout du câble car la charge pouvait toujours exploser. Il était déposé dans un lieu réservé au déminage de sa bombe un instant volante. Entre autres, en collaboration avec le département de glaciologie de Grenoble, le RTM mesurait la fonte du glacier de Celliers. Un hélicoptère montait une équipe et une machine à vapeur sur le glacier. Les techniciens foraient des trous pour y déposer des sondes. Ainsi, ils ont pu se rendre compte que le glacier avait perdu 15 m de hauteur en 10 ans ! Actuellement, le maximum d'épaisseur de glace n'est plus que de 6 mètres. Une mort annoncée du glacier si le réchauffement persiste… Mais reprenons l'histoire à son début.



Le glacier de Celliers en été.



Mesures sur le glacier



Un Bell 47 à Celliers lors de la construction de la ligne à haute tension

Le déclic

Après une naissance à Celliers le 12 janvier 1944, dans une chambre aux vitres givrées par un froid glacial, Joël fréquenta les bancs de la communale et rejoignit ceux encore plus rugueux du petit séminaire à Saint-Paul-sur-Isère en Savoie. « *Après avoir fait ses études au collège privé de Saint-Paul dans une discipline de fer, l'armée c'était de la rigolade* », se rappelle-t-il avec humour. Durant cette période, il revenait pour les vacances dans son village natal. C'est en 1958 qu'il aperçut pour la première fois un hélicoptère, un Bell 47. La machine participait à la construction d'une ligne à haute tension qui traverse le massif de la Lauzière. « *Pour moi, ce fut comme l'apparition de la Vierge à Bernadette Soubirous. Je n'en revenais pas que le Bell puisse reculer. Cet exploit me semblait inconcevable car je pensais que, comme les avions, les hélicos ne pouvaient qu'aller de l'avant. Depuis ce coup de foudre, la passion pour les hélicoptères ne m'a jamais quitté* ». Quelques années plus tard, il est appelé sous les drapeaux et participe à une formation commando au 13e BCA (Bataillon de chasseurs alpins) de Chambéry. « *J'ai bouffé de l'hélico durant cette période de ma vie. On était transportés en pleine montagne de jour comme de nuit et on devait rejoindre la caserne dans les plus brefs délais. Les pilotes qui revenaient de la guerre d'Algérie avaient acquis une grande expérience et manœuvraient leur Sikorsky avec dextérité mais aussi avec fougue et témérité !* ». Après son service, en 1965, il décide d'apprendre à piloter et fait sept heures sur un Piper J-3 à l'aérodrome de Saint-Hélène,

Le *Djinn* dans la grange



près d'Albertville, avant que celui-ci ne déménage à Tournon. Mais des projets matrimoniaux mirent un terme à cette belle aventure : Amour, quand tu nous tiens !

« *Mes finances ne me permettant pas de piloter, j'ai décidé de devenir collectionneur. J'ai commencé par acheter un planeur Nord 2000 que je suis allé récupérer à Bordeaux-Saucats. Vu sa longueur, je le transportais par semi-remorque jusqu'à Celliers et le mis dans ma grange. Ce fut ma première pièce* ». Puis au début des années 1980, alors qu'il flânait sur l'aérodrome d'Albertville en quête d'une occasion aéronautique, il découvrit une turbine d'hélico qui appartenait à Héli-Services. L'entreprise ne voulut pas la lui donner, mais cette opposition n'arrêta pas le paysan de Celliers pétri de l'esprit du maquignon. Il s'associa avec le lycée de Moûtiers qui put obtenir l'objet pour raisons pédagogiques. Après avoir réalisé un écorché à la disqueuse et un enseignement prodigué « aux chères têtes blondes » qui fréquentaient cette école, l'établissement public restitua le moteur qui atterrit dans sa grange au-dessus de sa maison. Il sert à expliquer le fonctionnement d'une turbine, à des élèves qui viennent avec de temps en temps avec leur encadrement.

Toujours plus

Joël avait mis le doigt dans l'engrenage. Il se convainquit qu'il devait posséder un hélicoptère en statique. Il jeta son dévolu sur un Silvercraft. Un de ses amis, Robert Ruffier, en avait un à vendre, mais le prix était trop élevé. « *Il m'a dit que pour avoir cette merveille, il fallait que je vende tout mon patrimoine. Je suis donc reparti triste, mais déterminé à en trouver un autre* ». De fil en aiguille, il contacta une entreprise de sulfatage qui vendait des *Djinn* pour acheter des Silvercraft. N'en ayant plus en stock, elle le dirigea vers un particulier qui en possédait près de Marseille. Ce dernier lui fit faire un vol et Joël fut immédiatement conquis. Il devait acheter cette machine. Après avoir choisi sa proie, il entama des négociations avec le propriétaire qui lui céda l'appareil pour le prix d'une berline de taille moyenne. Après acompte pour réservation et une fois le solde payé, le propriétaire livra le *Djinn* à Celliers.

Le musée prenait forme. Il entreprit de rénover son achat. On verra un peu plus tard qu'il dut faire preuve d'imagination et de ténacité. Pourquoi s'arrêter à une machine ? Joël le prospecteur continua d'arpenter les terrains et découvrit une *Gazelle* accidentée qui appartenait à un M. Dubois. Elle rejoignit son compagnon dans la grange. Puis le lycée professionnel du Grésivaudan à Gre-



Transport de la cellule du *Dauphin*





Père et fils au tire-fort

Une des rares cartes postales sur le *Djinn*



Transport de la queue





Le *Dauphin* traverse le village

faire traverser le Dauphin au tire-fort à travers les rues du village». La grange se remplit lentement mais sûrement. La dernière acquisition fut une *Alouette III* qui vient en partie de l'entreprise Héli-Montagne et pour l'autre partie du lycée du Grésivaudan.

Gazelle, *Dauphin* et *Alouette III* sont destinés à être exposés en statique, contrairement au *Djinn* qui est techniquement en état de vol. Des rénovations d'envergure perdurent dans cette grange et Joël est en contact avec quatre autres collectionneurs d'hélicos en France. La revente des pièces est interdite ; chacun publie une liste du matériel qu'il possède et qu'il est prêt à échanger : « *Comme l'argent ne circule pas entre nous et que nous sommes tous des passionnés, nous avons des relations très saines* », insiste Joël.

Une machine surprenante

À l'heure actuelle, le *Djinn* est le seul hélicoptère à réaction jamais construit en série. Son prédécesseur, le prototype Ariel, était propulsé par des tuyères en bout de pales. Le *Djinn* possède de simples buses, également en bout de pales, qui éjectent de l'air comprimé fourni par un turbogénérateur Turboméca Palouste. Un ingénieur autrichien du nom de Friedrich Von Doblhoff avait convaincu les élites du IIIe Reich qu'il pouvait construire un hélicoptère à réaction. Le projet n'aboutit jamais. Après la guerre, un ingénieur français, Paul Morain, consulta ses travaux et alla débaucher un collaborateur de l'Autrichien, Théodor Laufer, pour qu'il participe au programme mis en place par la SNCASO (société nationale de construction aéronautique du Sud-ouest). Pour les lecteurs intéressés par cette épopée, Philippe Boulay a écrit une série d'articles particulièrement documentés et qui ont été publiés dans *le Fana de l'aviation*





CircumLauzière

Le massif de la Lauzière relie la vallée de la Tarentaise à celle de la Maurienne. La route qui monte au col de la Madeleine longe ces montagnes et voit régulièrement passer les cyclistes du Tour de France. Pour l'instant protégées des appétits féroces des promoteurs immobiliers et des contraintes du relief, les montagnes ont gardé la beauté originelle créée lors de la formation des Alpes.



Le col de la Madeleine et le massif de la Lauzière

© Christian Milandre

Haut lieu du ski de randonnée et de la promenade en raquette en hiver, les sommets accueillent durant l'été les marcheurs qui souhaitent un peu de solitude. Le Grand pic de la Lauzière culmine à 2829 m et avant de l'atteindre, il faut franchir le seul glacier du massif, celui de Celliers, qui résiste encore au réchauffement climatique… mais pour combien de temps encore.

Attention, la route du col durant la saison hivernale n'est dégagée que jusqu'au village de Celliers. Il faut se méfier des avalanches et des pierres qui peuvent dévaler les pentes raides qui surplombent la route.

On peut éviter ces écueils naturels en s'élevant dans les cieux. Lancée sous l'impulsion dynamique de Joël, maire de Celliers de 1984 à 1996, une demande de réserve naturelle du massif, soutenue par Haroun Tazieff, a été rejetée sous la pression des chasseurs et de certains élus qui y voyaient trop de contraintes. Le massif fut cependant classé en *Natura 2000* (en compensation d'une liaison télécabine avec Valmorel), ce qui n'impose pas les 300 pieds de hauteur réglementaires des réserves naturelles. Il faut pourtant respecter les terriens et limiter les nuisances sonores en réduisant le moteur lors des passages proches des montagnes. Si on arrive par la vallée de la Maurienne, on passera au-dessus du terrain de Saint-Rémy (LFKR), puis direction nord vers le col de la Madeleine pour longer la face est du massif (côté Tarentaise). Une fois le Mont-Bellachat passé, on se dirigera vers le col de Basmont (attention aux deux pylônes électriques) et on reviendra au sud pour admirer le côté ouest des sommets. Vous noterez alors que sur le versant Maurienne, le relief est plus escarpé et moins accessible, car aucune route ne serpente entre les sapins.


DZ à Celliers

en juin 1987.

Aux mains du pilote Jean Dabos, le *Djinn* entama une succession d'essais et fut finalement certifié. La SNCASO tenta avec un succès assez moindre de vendre son appareil à l'étranger. Finalement 178 exemplaires furent construits et les Suisses, les Américains, les Hollandais entre autres en achetèrent quelques exemplaires. Malgré des avantages indéniables, le *Djinn* ne connut qu'un succès commercial d'estime.

L'absence de liaison mécanique entre le rotor et le moteur de l'hélicoptère lui permet de s'affranchir d'un rotor anticouple. L'air chaud qui circule à 180° dans les pales prévient de tout givrage. Les gaz qui sortent de la tuyère soufflent la gouverne de direction et fournissent un contrôle en lacet, qui n'est d'ailleurs pas exceptionnel. La rusticité de la machine fut notamment appréciée lors de ses campagnes en Antarctique. Cependant, la faible autonomie (environ 1 heure 40), sa consommation excessive, sa vitesse de croisière de 100 km/h et sa faible charge d'emport constituent des défauts incontournables. Finalement, son principal concurrent, l'Alouette II, scella définitivement le sort de cette machine originale. Les *Djinn* servirent pendant la guerre d'Algérie et terminèrent leur carrière dans l'agriculture en répandant diverses substances sur les champs. Dans ces travaux, leurs défauts n'affectaient pas les performances (à condition entre autre, d'avoir un pilote léger). Sa rusticité et sa capacité à encaisser les turbulences près du sol convinrent parfaitement à ces tâches.

La machine de Joël a commencé sa longue carrière en 1956 à Issy-Les-Moulineaux pour participer à des stages d'instruction. Après un séjour à l'ALAT (aviation légère de l'armée de Terre) de Dax toujours en instruction, elle partit en Afrique de Nord en 1961 pour revenir en France en 1964. Elle continua à servir l'ALAT et finit son service actif à Montauban. Cependant, son illustre carrière n'allait pas s'interrompre brutalement car sorti de l'armée, ce *Djinn* fut d'abord stocké dans un poulailler ! Après avoir eu plusieurs propriétaires, c'est finalement en Savoie qu'un homme allait préserver cette machine dans un esprit de conservation du patrimoine aéronautique.

Rénovation et récompense

Avec l'aide de spécialistes passionnés à qui il offrait le gîte et le couvert, Joël entreprit donc de rénover son acquisition. Pendant que les hommes s'affairaient sur l'hélicoptère, le reste de leur famille allait apprécier la beauté des montagnes. Des entreprises spécialisées lui ont prêté des appareils pour les divers réglages (pesage et radio des aubes de turbine). Son fils l'a aussi beaucoup aidé et une grande complicité aéronautique s'est établie entre eux. Puis vint le jour de la mise en route. Comme notre collectionneur n'avait pas d'autorisation de vol, il décida simplement de mettre le moteur en marche. « *Démarrer une telle machine relève du cérémonial. Comme la procédure est particulièrement complexe, nous avons relu attentivement toutes les étapes pour éviter une erreur qui aurait pu être catastrophique* », précise Joël. Avec un lanceur à ficelle type tronçonneuse, il faut démarrer un petit moteur de *Mobylette* qui lance la turbine. Une fois les 5000 tours atteints, on l'allume avec l'essence du moteur de *Mobylette* mélangé à du kérosène pour obtenir une mixture puissante. Généralement, une flamme de 50 cm à 1 m jaillit du turbogénérateur qui fait office de chalumeau pour faire tourner les aubes (la pression et la chaleur créent un compresseur). Il faut ensuite couper le moteur de *Mobylette* et faire monter tout doucement le compresseur à 30000 tours. « *Tout réside dans une coordination parfaite de toutes les étapes et dans un respect rigoureux de la procédure* », explique Joël. « *Je mets en route la turbine une dizaine de fois par an par plaisir et pour éviter toute oxydation* ».

Puis un jour, ayant eu connaissance de l'existence de la Coupe Zénith – Grand Prix du Patrimoine de l'Aéro-Club de France, il prépara un dossier et entra dans la compétition en se disant que « *Qui ne tente rien, n'a rien* ». À sa grande surprise, le jury, composé de personnalités du domaine aéronautique lui décerna le premier prix accompagné d'un chèque de l'équivalent de 7000 € et d'une montre d'une valeur de 3000 € offerte par l'horloger Zénith. Une brève dans *Aviasport* de janvier 2000 relata cet événement.

Joël rentra fièrement à Celliers avec son prix, imaginant que la saga du *Djinn* SO 1 221 S *Djinn* n°3 FR 3 allait bientôt prendre fin. Mais c'était sans compter sans l'esprit malin et espiègle de cette créature surnaturelle, qui d'après les croyances de tradition sémitique a une capacité d'influence spirituelle et mentale sur le genre humain !


Le *Djinn* sur sa DZ



New York – Celliers

Qui eût cru que les attentats du 11 septembre 2001 contre les *Twin Towers* pourraient avoir des conséquences sur le petit hameau de Celliers ? Il est vrai que les voies de l'administration sont souvent impénétrables. Mais à l'époque tout engin volant était considéré comme une menace potentielle. Cette paranoïa demeure hélas toujours assez vivace dans les cerveaux de nos élites. Un matin de juin 2000, Joël reçut un coup de téléphone lui précisant qu'il détenait une arme de catégorie 2. Interloqué, il répondit par un courrier demandant « *la démilitarisation d'un hélicoptère de collection Djinn de type SO 1221 S* ».

Le 29 septembre de la même année, deux inspecteurs vinrent accomplir une mission d'expertise de cet appareil et accessoirement, j'imagine (mais je suis taquin), vérifier si le village n'était pas une base arrière du terrorisme…

Joël les conduisit dans sa grange pour leur montrer son bébé. Les pandores aéronautiques remarquèrent que le *Djinn* possédait les attaches d'une plate-forme de lancement de missiles. Ils demandèrent donc à Joël de les scier à la disqueuse. Horrifié à l'idée d'émasculer son bel engin, notre collectionneur invita ses hôtes en sa demeure pour argumenter contre cette proposition grotesque pendant qu'ils dégusteraient des produits locaux qu'il avait lui-même confectionnés. Il n'eut pas de mal à convaincre les inspecteurs qu'il n'avait aucune intention belliqueuse et que son objectif était de préserver un appareil qui appartenait dorénavant au patrimoine national. Le bon sens et la raison prévalurent d'une situation qui aurait pu rapidement de-





Tel père, tel fils

Comme dit malicieusement Joël, mon fils aurait pu devenir agriculteur, mais la contagion a fait des ravages dans cette famille (même Léo, le petit-fils de 7 ans veut devenir pilote !). Élève au lycée du Grésivaudan à Grenoble, Sébastien a obtenu son BTS mécanicien hélicoptère. Après avoir été employé par la compagnie d'hélicoptère Blugeon, il est parti au Canada et a obtenu son CPL d'hélicoptère. Malheureusement, la crise a limité très fortement les offres d'emploi et Sébastien est revenu avec en poche un diplôme qu'il ne peut pas monnayer… car les conversions sont dorénavant impossibles !

Il prépare donc son théorique européen. Cependant, il passe une grande partie de son temps libre à piloter un modèle réduit, mais pas de manière classique. « *Le principe de départ était assez simple : fabriquer une plate-forme sur laquelle serait fixés un siège et les trois commandes d'un vrai hélico, lesquelles en agiraient sur une radiocommande en lieu et place des deux petits joysticks. Le but étant de piloter un hélico radiocommandé à vue* », déclare tout simplement le fils du père. Après de nombreuses heures de travail et des trésors d'ingéniosité, il arrive finalement à son but. Mais pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Les caméras embarquées commencent à faire leur apparition sur le marché. Malgré des avis réservés sur le pilotage d'un hélico, Sébastien décide d'investir dans du matériel pour modifier sa machine. Soit il pilote avec un écran d'ordinateur, soit il utilise une lunette vidéo qu'il a installée dans un masque de ski pour voir l'environnement transmis par les caméras dans la bulle de l'hélico. Pour l'instant, il doit affronter de nombreux problèmes techniques, comme les vibrations. Cependant son acharnement ne diminue pas. Parallèlement, il attend que l'administration lui permette d'obtenir la qualification *Djinn*. Sébastien a aussi créé une vidéo qui détaille toutes les étapes de son projet. Vous pouvez la trouver sur *Dailymotion* en cherchant *simulateur helicoptere-rc_tech*. Pour plus d'information, le mail de Sébastien : helisebos@gmail.com


Sébastien pilote le modèle réduit depuis la DZ


Simulation, pilotage de modèle réduit ou de drone ?


Une partie du musée

venir ubuesque. Les inspecteurs abandonnèrent leur idée de castration et repartirent dans leur bureau pour rendre compte de leur visite.

Le 2 octobre 2000, ils envoyèrent un rapport fort bien écrit et très bien structuré qui se conclut ainsi : « *Il ressort de cette expertise que le "Djinn" de Monsieur Joël Diernaz est un ancien hélicoptère militaire, vraisemblablement jamais armé, transformé en appareil de spectacles aériens. Par ailleurs, il semble de l'avis du SPAé* [Service des programmes aéronautiques, une section de la Direction des systèmes d'armes, elle-même un bureau de la Direction générale des armées] *que le fait d'armer un tel appareil représenterait, aujourd'hui, des risques importants pour la cellule (navigabilité).* [...] *Le SO 1221 S "Djinn", numéro 3 FR 3 et immatriculé prochainement en F-AZ, n'est donc pas à considérer comme "matériel de guerre"* ». L'affaire fut finalement conclue le 31 octobre 2000 quand la Délégation aux affaires stratégiques envoya à M. Diernaz un courrier qui stipulait : « *J'ai l'honneur de vous informer que votre appareil ne relève plus des dispositions du décret-loi du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels de guerre, armes et munitions* ». Joël allait enfin pouvoir consacrer une partie de son temps à une autre démarche administrative qui perdure toujours : l'obtention d'un CNRAC (certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection).


Joël Diernaz et la coupe Zénith

Djinn

C'est en sa glorieuse demeure,
Avant qu'à jamais on le pleure,
Qu'il vit sa retraite dorée
Compagnie de tant de journées !

Au milieu des Elfes, Lutins,
D'arnica, de Lis et de thym,
L'esprit du vent ici fascine
Dompté par le valeureux Djinn.

Sous le col de la Madeleine
L'oiseau de fer est porcelaine
En écrin de planches brunies
Rendant son lustre symphonie.

Joël son dompteur le cajole
De peur qu'un jour il ne s'envole,
Laissant l'homme de la montagne
Désemparé, pire qu'au bagne.

Toi, si tu passes par Celliers
Rends visite à son joaillier
Avec lui sors l'oiseau dehors
Écoute s'enflammer son corps.

Les Alpes recèlent trésors
Parmi chamois, parmi la flore,
Et ce village en est témoin
Qui de ces beautés en prend soin.

Emmanuel RENAHY

Administration *ad nauseam*

Le *Djinn* reçut le 17 novembre 2000 de la part de la DGAC sa marque F-AZIX. Le préfixe AZ désigne tous les appareils de collection et les deux lettres suivantes correspondent à son immatriculation propre. Le courrier précisait cependant que « *Bien que l'inscription au registre des immatriculations ne soit effective que lorsque l'appareil possède un CNRAC, je vous conseille d'envoyer dès à présent, si cela n'est déjà fait, une demande au bureau des immatriculations* ».

La saga du certificat de navigabilité peut maintenant commencer. Deux pierres d'achoppement entravent l'obtention de ce document. D'un point de vue administratif, Joël pourrait, soit obtenir un CDNR (certificat de navigabilité restreint), soit un CNRAC (certificat de navigabilité d'aéronef de collection). Étant donné l'ancienneté de l'appareil, près de 50 ans, l'administration reste vigilante quant à la remise en vol et impose des contraintes techniques colossales qui engendrent des coûts exorbitants pour des particuliers. Le dossier technique est instruit par l'OSAC, successeur du GSAC (cf. *Aviasport* janvier 2011).

Deuxièmement, pour piloter un *Djinn*, il faut une qualification de type. Tous les anciens pilotes de cette machine ayant disparu, ou presque, il est actuellement impossible d'obtenir cette qualification pour le motif qu'il n'y a pas de programme de formation établi par l'administration. La rareté des demandes n'incite pas les fonctionnaires à considérer ce dossier comme une priorité.

Comme Sébastien, le fils de Joël, à l'heure actuelle, ne peut pas obtenir sa qualification de type, Joël considère qu'il est inutile pour l'instant de continuer la démarche technique pour l'obtention d'un CNRAC. Par ailleurs, son état d'esprit ne s'inscrit pas principalement dans l'objectif d'une remise en vol de l'appareil, mais plutôt dans une volonté de sauvegarde d'un patrimoine aéronautique national.

Il va donc falloir que le *Djinn* de la grange de Celliers utilise son pouvoir de contrôle psychique et prenne possession des esprits de nos technocrates pour les soumettre à sa volonté et qu'ensemble, en se complémentant mutuellement, ils puissent créer une force gigantesque qui réponde au dessein de son Créateur en lui permettant de se mouvoir à nouveau dans les cieux de la belle Savoie.

Pierre-Philippe REILLER, photos de et *via* Joël Diernaz, DR, Sud-Aviation et Christian Milandre, dessin de Patrice Guigue

L'alliance entre l'homme et le *Djinn* donne un pouvoir immense à celui ou ceux qui y participent, humain ou *Djinn* En devenant donneur de moelle osseuse, ce pouvoir correspondra pour vous à un don de vie. Plus d'infos sur dondusang.net ou en me contactant (voir mon site desirs.ailes.free.fr pour les adresses et téléphones).

