Le Temps des Hélices

Meeting 2012… Rencontre en vol pour les Blériot XI (Jean-Pierre Lafille) et Morane H. Photo prise depuis le sol…

© Franck Cabrol

AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

N°2 - Cerny-La Ferté-Alais / Avril 2017

Sommaire

2 - Edito
A 60 jours du prochain meeting…
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles
4 - Solo Display F/A-18 Hornet
avec Nicolas "Vincent" Rossier

© DDPS

6 - La saga des Cap
et un hommage à Auguste Mudry
8 - Hunter et SeaFury
Un duo de Hawker

© F. Besse

10 - Les limousines de l'air…
Les belles bêtes des années 30
16 - En vol sur…
Douglas AD-4N Skyraider
26 - Le DC-3 de l'Amicale
Des nouvelles du F-BLOZ
30 - Barnstormer
Revivre l'âge d'or de l'aviation !
32 - Nos bénévoles…
Au menu de Zozo…
34 - Dans l'objectif de…
Franck Cabrol

© F. Cabrol

J-60 !

Quand ces lignes vous parviendront, nous serons environ à 60 jours de la 45e édition du meeting "Le Temps des Hélices". C'est donc déjà la dernière ligne droite avant le lever de rideau et la "première" tant attendue ! Le week-end des 3 et 4 juin, tout le puzzle patiemment assemblé ces dernières et prochaines semaines sera en place.
Le public n'aura pas eu accès aux coulisses et donc n'aura certainement pas eu conscience de tous les efforts menés par les dizaines de bénévoles pour, chaque année, dans leurs domaines respectifs, mettre en musique
ce qui est reconnu comme l'un des plus grands meetings organisés dans l'Hexagone, avec une centaine d'appareils – et non des moindres – présentés en plus de cinq heures de spectacle…
Quelques-uns sont évoqués dans ce bulletin, d'autre le seront au prochain numéro.
Le programme s'étoffe jour après jour et quelques surprises… de taille sont encore en préparation. Elles seront dévoilées prochainement quand nous aurons la certitude de leur faisabilité.
Mais si toutes parviennent à maturité pour cette édition, le meeting 2017 sera assurément un "bon cru".

Cyrille VALENTE
Président de l'AJBS

© AJBS / 2017. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs et photographes.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : Christophe Bailly, Bernard Charles, François Besse, Franck Cabrol, Cyrille Valente, Frédérick Vandentorren.

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS
Aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais,
91590 Cerny/La Ferté-Alais
www.ajbs.fr
Tél. : 01 64 57 55 85
bureau@ajbs.fr

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs. Cliquer sur le lien pour y accéder !

Actualités à La Ferté…

Avis aux pilotes de présentation

Il est rappelé aux pilotes du terrain que pour le bon déroulement du prochain meeting, il faut, dès à présent, anticiper sa préparation au niveau technique, réaliser ses entraînements et préparer la prochaine communication des "papiers administratifs"…
Merci d'y penser !

Histoire du terrain

C'est le 14 juin 1946 qu'est paru l'arrêté du ministère des Travaux Publics et des Transports portant création de "l'aérodrome de La Ferté-Alais", au lieu-dit Plateau de l'Ardenay, dans le canton de La Ferté-Alais alors en Seine-et-Oise avant que ne soit créé dans les années 1960 le département de l'Essonne. Mais c'est en 1947
– il y 70 ans ! – que l'aérodrome sera classé "à usage privé agréé avec restriction".

Dédale à Buno-Bonnevaux

Vous êtes passionnés d'aviation ancienne ? De belles machines… A quelques kilomètres plus au sud, à Buno-Bonnevaux – terrain vélivole créé à la fin des années 1960 quand le vol à voile a été "éjecté" de La Ferté-Alais par l'activité du Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny – se tiendra du 29 avril au 7 mai le rassemblement annuel de l'association Dédale. Celle-ci regroupe les propriétaires et passionnés de planeurs anciens. Une dizaine de planeurs en bois et toile sont ainsi attendus sur la plate-forme, prenant l'air chaque jour si les conditions s'y prêtent.

© F. Besse

Baptêmes les 3-4 juin

Des baptêmes de l'air sont proposés les matins du meeting en prenant place à bord d'avions historiques : Junkers Ju-52 de la société suisse Ju Air et De Havilland DH-104 Dove de MeierMotors (Allemagne).
Le Ju-52 datant de 1936, propulsé par ses trois moteurs BMW de 650 ch, peut accueillir 17 passagers pour une balade aérienne à 180 km/h d'une durée de 30 mn environ avec des embarquements à 8h50, 9h40 ou 10h30.

© Ju Air

Le DH-104 Dove date de 1949. Sa motorisation est assurée par deux Gipsy Queen de 400 ch pouvant le propulser à 250 km/h. La durée du vol est également de 30 mn environ. Enregistrements possibles à 9h00, 9h30, 10h00, 10h30 et 11h30.
Contact pour inscription au préalable :
01 64 57 55 85 ou envoyer un mail à bureau@ajbs.fr

Le meeting en chiffres…

Chaque année, Le Temps des Hélices, c'est aussi…
– 2 jours à la Pentecôte,
– 100 appareils présentés en vol,
– 150 appareils exposés en statique le matin,
– 6 heures de spectacle,
– 250 membres d'équipage,
– 30 exposants,
– 300 m² de tentes VIP en bord de piste,
– 800 baptêmes de l'air,
– 300 bénévoles pour l'organisation,
– et 40.000 personnes sur 2 jours.
Et l'édition 2017, les 3 et 4 juin prochains, sera la 45e du genre !

Photos © Swiss Department of Defence, Public Defence and Sport DDPS

Solo display F/A-18 Hornet

Il n'y a pas que l'armée de l'Air à disposer d'un “solo display” mettant en valeur les qualités du fleuron de sa flotte lors d'une présentation en voltige… Les Forces aériennes suisses font de même avec le Boeing F/A-18 Hornet.

L'an passé, le pilote attitré du F/A-18 Hornet suisse était le capitaine Julien “Teddy” Meister, pilote de F/A-18 Hornet au sein de l'Escadrille d'aviation 17. En 2017, il laissera la place au capitaine Nicolas “Vincent” Rossier, également pilote au sein de l'Escadrille d'aviation 17 et qui deviendra pilote du Hornet Display durant toute la saison 2017.

Le pilote fribourgeois comptabilise plus de 1.700 heures de vol dont 1.400 heures sur jet, dont 750 sur F/A-18 Hornet. Auparavant, comme la plupart des pilotes des Forces aériennes, il a été formé au sein de l'Instruction Aéronautique Préparatoire (IAP), à Ecuvillens, devenue depuis SPHAIR. Il est ainsi passé progressivement du Pilatus PC-7 au Northrop F-5F Tiger II puis au Boeing F/A-18 Hornet.

Il est arrivé à l'Escadrille 17, à Payerne, en 2008. Durant trois années, il a participé à un échange avec l'armée de l'Air, ce qui lui a permis de voler sur Mirage 2000. Désormais, il est également instructeur pour transmettre son savoir-faire. A noter qu'en 2017, la formation de pilote militaire a évolué en Suisse avec une réduction du cursus habituel, permettant aux pilotes d'être plus rapidement opérationnels. La formation des officiers et le processus de sélection sont maintenus dans leur forme actuelle. Ensuite, “après avoir réussi la sélection aéronautique, les candidates et candidats suivent une instruction de base aéronautique militaire de six mois sur PC-7, notamment pour décider de la spécialisation sur jet ou sur hélicoptère”. Viennent ensuite “une formation de pilote de ligne d'une durée d'une année (frozen ATPL) dans une école d'aviation civile, puis un stage de perfectionnement aéronautique de deux ans sur PC-7, PC-21 et F/A-18 pour les futurs pilotes de jet, et sur EC-635 pour les pilotes d'hélicoptère. Après l'obtention du brevet, les pilotes sont incorporés dans les escadrilles d'aviation et accomplissent ultérieurement des formations académiques individualisées dans le cadre d'une planification de carrière”.

L'Escadrille 17 est opérationnelle sur F/A-18 Hornet, un appareil issu du prototype YF-17 de Northrop (concurrent non retenu face au YF-16 de General Dynamics), devenu par la suite un avion signé McDonnell puis Boeing qui en a développé la version F/A-18 Super Hornet, aux dimensions accrues.

Après un appel d'offres lancé au milieu des années 1980 pour remplacer ses “vieux” Mirage III et ses Hawker Hunter, la Force aérienne suisse a évalué le F-16 le Mirage 2000 et le F/A-18. La décision finale fut annoncée en octobre 1988, la Suisse décidant d'acquérir 26 modèles F/A-18C (monoplaces) et 8 modèles F/A-18D (biplaces) avec les premières livraisons débutant en janvier 1996 pour s'achever en décembre 1999. Le F/A-18 a été choisi pour sa polyvalence, sa capacité à pouvoir utiliser des pistes courtes et également la présence de deux réacteurs. En octobre 2008, la flotte helvétique des F/A-18 a dépassé le cap des 50.000 heures de vol.

L'an passé, sur les 34 appareils acquis, 30 F/A-18 Hornet étaient en service.

Si le planning peut toujours évoluer… la présentation de “Vincent” Rossier est prévue en début de meeting le 3 juin et en fin le 4 juin avec 10 à 12 mn entre le sol et le FL060.

■ **François Besse**

Le F/A-18 Hornet Solo Display suisse, l'une des nouveautés du meeting 2017…

Duo de deux Cap-20 en septembre 2009.

Photos © Franck Cabrol

La saga des Cap

Il y a un siècle, le 17 juillet, Auguste Mudry naissait… L'occasion en 2017 de rendre hommage à “Gusty” ou “Papa Mud”, l'ancien instructeur devenu patron des Avions Mudry et instigateur de la relance de la voltige en France dans les années 1970 avec l'arrivée du Cap-10B prenant la relève du SV-4 Stampe…

Ce ne sera pas un long fleuve tranquille.

Le projet du Cap-10 est issu du CP-100 de Claude Piel, lui-même issus des Emeraude et Super Emeraude du même concepteur.

C'est en 1966 au sein de la Coopérative des ateliers aéronautiques de la région parisienne – la CAARP, à Beynes, spécialisée dans la réparation et l'entretien des planeurs – que le projet prend forme avec Louis de Goncourt et Nenad Hrisafovic au bureau d'études. Robert Buisson effectue le premier vol du CP-100 puis Jacques Gomy assure les essais constructeur. Ce dernier demande à Jacques Verette, compétiteur de venir évaluer l'appareil. Lors d'un passage à très grande vitesse suivi de tonneaux, le prototype se désintègre en vol. L'appareil sera mis hors de cause et le projet suivant va prendre le nom de Cap-10.

Le n°01 effectue son premier vol le 22 août 1968 aux mains de Gérard Tahon. Daniel Héligoin – qui formera ensuite aux Etats-Unis la patrouille French Connection avec Montaine Mallet – assure les essais en vol qui vont montrer des déficiences lors des sorties de vrille, imposant de redesssiner la direction pour donner le Cap-10B.

L'appareil intéresse l'armée de l'Air qui va s'en servir comme avion de sélection de ses pilotes. La CAARP a depuis migré à Bernay en reprenant les installations de la Société aéronautique normande (SAN) pour devenir les Avions Mudry.

Avec un cockpit côte à côte, 180 ch sous le capot, le Cap-10B va également dynamiser la voltige dans les aéro-clubs. La gamme des Cap va suivre avec des monoplaces (Cap-20, puis 20L, 21 avant de passer au 230, 231, 231EX, 232). Les derniers modèles seront utilisés par l'Equipe de voltige de l'armée de l'Air (EVAA) à Salon-de-Provence. C'est ainsi qu'aux commandes d'un 231 que Claude “Coco” Bessière (EVAA) deviendra champion du monde en 1990 à Yverdon.

C'est en 1998 qu'Auguste Mudry (1917-2006) prendra sa retraite, sa société devenant par la suite Cap Aviation après avoir été placée sous administration judiciaire, un an après qu'un incendie criminel ait dévasté une partie de l'usine de Bernay.

A La Ferté, on compte deux Cap au sein de l'AJBS. Le premier est l'unique Cap-20/260, évolution du Cap-20 de 1969 avec un Lycoming de 260 ch, appareil destiné au départ à l'EVAA mais baptisé alors “l'Arlésienne” car se faisant attendre lors d'une gestation très longue – ce retard fera que l'appareil ne pourra s'imposer face à la concurrence américaine ou soviétique.

Le second est encore unique. Il s'agit de l'AJBS-10, un biplace côte à côte composé d'un fuselage de Cap-10B associé à une voilure de Cap-20L, donc avec une aile sans dièdre et sans volets. Si le premier point est favorable aux évolutions sur le dos, le second entraîne des particularités à l'atterrissage avec une arrivée plus rapide qu'en Cap-10B et une assiette plus cabrée.

Ces deux appareils feront partie de l'hommage rendu à Auguste Mudry les 3 et 4 juin prochains, avec 4 patrouilles de 3 Cap ou 3 patrouilles de 4 Cap. Le leader sera Jean-Marie Saget. L'ancien chef-pilote d'essais de Dassault Aviation (Mirage G8, Alphajet, Mirage 4000) a toujours été un afficionado du Cap-10B, son club Dassault Voltige à Nangis ayant été le premier aéro-club à acquérir un Cap-10B. Ce sera également le club à la base du projet du Cap-10BK. Ce dernier bénéficie de semelles de longeron en carbone, selon une modification définie par Jean-Marie Klinka, ancien du bureau d'études des Avions Mudry, et proposée par Air Menuiserie à Bernay. Avec cette modification, le Cap-10B regagne son domaine de vol intégral, qu'il avait perdu après plusieurs accidents suite à des criques survenant au fil du temps, notamment après des dépassements du domaine de vol…

Lors du meeting, il est ainsi prévu de présenter, lors d'une séquence de 10 minutes, une grande partie des modèles de la gamme Cap avec Cap-10B, Cap-10BK, Cap-20/260, Cap-20L, Cap-21, Cap-231, Cap-232, Cap-222 et sans doute l'AJBS-10.

■ **François Besse**

Fuselage de Cap-10B, aile de Cap-20L, l'unique AJBS-10…

Photos © François Besse

Hawker Hunter et SeaFury

Meeting 2017

Ils sont déjà venus à La Ferté-Alais mais c'est avec plaisir que l'on reverra en juin prochain ce duo de deux avions – construits par Hawker-Siddeley Aircraft – évoluer en patrouille serrée. Le premier constitue le summum du chasseur à hélice de la Dernière Guerre mondiale, le SeaFury étant la dernière évolution imaginée avec une hélice par le bureau d'études de Hawker, dirigé par Sidney Camm, après les fameux Hurricane, Typhoon et Tempest…
Avec un premier vol en février 1945, le SeaFury arrivera trop tard pour la Seconde Guerre mondiale. Il connaîtra cependant l'épreuve du feu durant la guerre de Corée.
Le SeaFury FB11 immatriculé F-AZXJ, propriété de Christophe Jaquard et présenté en vol par Patrice Marchasson, est l'un des 864 SeaFury produits. Il est sorti des chaînes d'assemblage en 1949. L'appareil rejoindra alors la Fleet Air Arm en tant que TF987. Après une transformation en biplace puis une livraison en Irak, cet appareil sera récupéré en 1979 et transporté aux Etats-Unis pour restauration. C'est en septembre 2010 que ce Hawker arrivera en France.
Il est désormais motorisé par un Pratt & Whitney R-2800. L'appareil a pour décoration celle utilisée par un appareil de la Royal Australian Navy. Equipé de puissants fumigènes implantés aux extrémités de voilure, les tourbillons marginaux de la voilure semi-elliptique produisent sous facteur de charge de superbes volutes… ce qui a suscité son surnom en meeting, le "roi des anneaux"…
L'autre Hawker est un Hunter maintenu en état de vol par l'association Amici del Hunter (Les amis du Hunter) basée à Sion, Suisse. Son pilote lors du meeting de juin prochain sera Eric Hauert, pilote de ligne, mais aussi ancien pilote de chasse de la Force aérienne suisse. L'autre pilote du team est Yves Rossy, connu sous le nom de… Jetman.
Avec un premier vol du prototype en juillet 1951, le Hunter, mis en service en 1954 au sein de la Royal Air Force, a connu plusieurs versions, avec des modèles monoplaces et biplaces côte à côte.
Le J-4201 (HB-RVR), construit en 1975, est l'un des Hunter utilisés par les Forces aériennes suisses de 1958 jusqu'en 1994. Avec son Rolls-Avon, le Hunter est un intercepteur de jour supersonique. Plus de 1.900 exemplaires seront produits jusqu'en 1972 en Grande-Bretagne sans compter 445 exemplaires sous licence au Bénélux.
Dans le ciel de La Ferté-Alais, les deux Hawker réaliseront un ballet souligné par la fumée de leurs fumigènes. Le SeaFury est le leader, avec la nécessité d'un pilotage souple pour permettre au Hunter, plus chargé au mètre-carré, de suivre. On peut entendre les variations de bruit du réacteur avec de constantes actions sur la manette des gaz pour rester en place…
Du beau travail ! ■ **François Besse**

L'un des 5 SC-W en état de vol dans le monde. Le seul hors Etats-Unis… Un SC-W est par ailleurs en cours de restauration en France !

Les limousines de l'air

Ces avions remontent à l'âge d'or de l'aviation, la période allant des années 1930 à 1940. Plusieurs belles machines seront en vol au même moment lors d'une séquence "Goldies".

Ryan SC-W

C'est l'une des nouveautés du meeting 2017. Le SC-W est rare car 13 exemplaires seulement ont été construits de cet élégant monomoteur triplace à train classique, entièrement métallique. Le premier vol du prototype, motorisé par un moteur en ligne Menasco de 150 ch, a eu lieu en 1937. Pour la production, le constructeur est passé au Warner Super Scarab, un moteur en étoile de 145 ch. Ainsi motorisé, le SC-W (SC pour Sports-Coupe et W pour Warner) atteint la vitesse maximale de 240 km/h pour 220 km/h en croisière. Occupé par les marchés militaires plus intéressants, le constructeur ne fera pas d'effort commercial pour promouvoir le SC-W d'où les 12 exemplaires produits en plus du prototype.

Le biplace, motorisé par un Warner 145, appartient à l'Australien Steve Carter, du Ryan Club. Le n°11 de la série date de 1938, immatriculé N18916 en 1939 puis N46207. Durant la Dernière guerre, l'appareil fut utlilisé pour des patrouilles le long des côtes américaines. Racheté il y a quelques années en Californie, il est devenu le VH-SCW !

Ryan PT-22 Recruit

Fondée en 1934 par Claude Ryan, la Ryan Aeronautical Company développe un biplace d'entraînement baptisé S-T et destiné au marché civil. Avec l'approche du conflit mondial, l'US Army Air Corps évalue un S-T-A, version d'entraînement, puis passe commande en 1940 de plusieurs dizaines d'appareils désignés PT-20. Les modèles vont évoluer jusqu'au PT-22 Recruit équipé d'un moteur en étoile Kinner de 160 ch à la signature sonore particulière. Du ST-16 au ST-22 en passant par les modèles 20 et 21, c'est plus de 1.250 exemplaires qui seront produits jusqu'en 1942. C'est le N53018, datant de 1941, qui évoquera la lignée en juin prochain avec son Kinner R5. Arnaud Kervella sera aux commandes.

Photos © François Besse

Photos © Steve Carter

Le SC-W en vidéo…
https://www.youtube.com/watch?v=btiD9M2laNk

Photos © François Besse

Travel Air 4000
Travel Air, aujourd'hui disparu après sa reprise par Beech Aircraft, est un constructeur réputé dans les années 1930 avec ses différents modèles de biplans produits à Wichita, au Kansas. L'appareil se distingue par une cabine triplace, pilote à l'arrière et deux sièges à l'avant, le tout en cockpit torpedo.
Lancé sur le marché début 1926, le 4000 poursuit la lignée des appareils de la Travel Air, avec un fuselage en tubes soudés et des ailes en bois. La motorisation peut aller du 100 au 300 ch, selon l'usage : balade ou épandage agricole. Plusieurs voilures seront proposées avec la A et ses ailerons débordants (dits “oreilles d'éléphant”), la B avec des ailerons type Frise à axe déporté et aussi un réservoir supplémentaire sur la partie centrale de l'aile supérieure, la E avec les ailerons Frise mais sans réservoir supplémentaire. La D, une voilure Speedwing renforcée sera destinée aux appareils modifiés en monoplace pour participer à des courses.
Le type sera abondamment utilisé par Hollywood pour jouer le rôle de chasseurs dans des films célèbres comme “Hell's Angels” et “Dawn Patrol”.
Le Travel Air N4418 à La Ferté-Alais, un modèle de 1928, appartient à Aero Vintage Academy, la “première école de pilotage sur avions de légende” en France.

Stinson SR-10C Reliant
Produit par la Stinson Aircraft, dans le Michigan, le Stinson Reliant est un 4/5 places à ailes hautes dont le premier vol remonte à 1933. Plus de 1.300 seront construits jusqu'en 1941, les modèles s'étalant du SR-1 au SR-10 sans compter différentes versions. A partir du SR-7, la voilure évolue avec sa forme caractéristique à double dièdre, dite “type mouette” (gull-wing). La version SR-10 a vu le jour début 1938. L'appareil sera utilisé pour des missions de liaison ou de transport par les forces armées, notamment américaines et anglaises. Motorisé par un Lycoming R-680, 46 modèles 10C seront construits.
Le F-GPJS, exemplaire unique en Europe, est le n°43-5846, arrivé en caisses en France à bord du paquebot Normandie. Acheté par un pilote privé, l'avion sera finalement démonté et stocké dans les Pyrénées quand la Deuxième Guerre mondiale éclate. Après le débarquement de juin 1944, il est utilisé par l'armée de l'Air, servant d'avion personnel au général de Lattre avant d'être rendu à son propriétaire. A la fin des années 1980, l'appareil est acquis par Jean Salis.
Une restauration complète sera entreprise au milieu des années 1995 et en retour en vol en juin 1998.

Photos © François Besse

Laird 300 “Speedwing”
Le N4442 a déjà été présenté à La Ferté-Alais mais c'est un réel plaisir de le revoir. Datant de 1929, c'est en effet l'unique exemplaire rescapé d'une petite série de LC-RW300 produite par la Laird Aircraft, à Chicago. Le constructeur était déjà réputé pour ses avions de course. Le modèle 300 fut l'un de ceux-ci avec un Pratt & Whitney

Photos © François Besse

Wasp Junior de 300 ch d'où sa désignation. Le constructeur a utilisé un capot Naca, mis au point par l'ancêtre de la Nasa pour réduire la traînée de refroidissement.
Le modèle présenté en vol a passé une bonne partie de sa carrière en caisse, n'ayant jamais été assemblé après l'arrêt de production de la société. Sa restauration ne débutera qu'au début des années 1990. Ainsi, l'appareil a pris son envol en 1993, à Santa Paula, Californie. La décoration est typique du constructeur, de couleur noire relevée par des motifs en or. Le biplan racé croise à 240 km/h, devenant l'avion de sport tel qu'imaginé par son concepteur. C'est en 2013 que l'appareil a été acquis par un collectionneur basé à Cannes. Remis en vol et entretenu par Aéro Restauration Service à Dijon-Darois, le Laird 300 sera présenté par le patron de l'atelier de maintenance, Bruno Ducreux.

Beech D-17S Staggerwing

Le Beech Model 17 Staggerwing a été conçu au sein de la Beech Aircraft Corporation à Wichita, Kansas, société dirigée par Walter Beech. Ce monomoteur élancé doit son nom au décalage “inverse” (to stagger) de ses deux voilures par rapport à l'usage habituel, l'aile supérieure étant en arrière de l'aile inférieure. L'un des atouts est d'offrir une meilleure visibilité au pilote lors des virages. Le prototype a effectué son premier vol en novembre 1932. Prévu comme avion d'affaires, le Staggerwing va participer à des courses grâce à ses bonnes performances et aussi comme avion de liaison militaire. 785 Staggerwing verront le jour.
Le modèle présent à La Ferté-Alais est un UC-43 (n°44-76056) construit et livré en 1944 à l'US Army Air Force. L'appareil passe ensuite aux mains de l'US Navy avec plusieurs affectations aux Etats-Unis, avant d'être retiré du service en février 1948. L'appareil rejoint le registre des immatriculations civiles remis au standard du D-17S et immatriculé NC67718.
Il est classiquement motorisé par un Wasp Junior de 450 ch le faisant croiser à 320 km/h. Il va passer ensuite entre les mains de plusieurs propriétaires, notamment en Californie avant d'être restauré une première fois au milieu des années 1960. C'est en 1990 qu'il arrive sur le sol français en provenance de Sonoma, Californie, sous l'immatriculation N1126V avant de devenir le F-AZJP, propriété de Jean-Philippe Chivot, collectionneur basé à Abbeville. De 2009 à 2012, l'appareil bénéficiera d'une reconstruction totale car les avions construits pendant la Seconde Guerre mondiale étaient collés à la colle à l'urée qui cristallise dans le temps et il fallait “à un moment recoller toutes les pièces en bois” !

Une scène sur un terrain américain en 1930 ? Non, un tournage en France en 2009 !

Ce Beech D-17S Staggerwing, l'un des trois figurant sur le registre français, a notamment tourné dans un épisode de la série des “petits meurtres d'Agatha Christie” pour France Télévision.

■ **François Besse**

Photos © Jean-Philippe Chivot

Photos © Frédérick Vandentorren

En vol sur...

Douglas AD-4N Skyraider

Meeting de Pentecôte 2009. Voilà bientôt 21 ans que je fais partie de l'Amicale, et que je rêve de ce Skyraider ! C'en est trop, il faut que je demande à en faire ! Je passe les "démarches" et rebondissements… Fantastique, j'ai l'autorisation ! Ô joie ! Mais attention ! Ce n'est pas un avion dans lequel on peut "sauter dedans", mettre le contact et partir sans briefing… Il convient de bien connaître la bête. Je souhaite une transfo "professionnelle" ! C'est Bernard Vurpillot, grand spécialiste de l'avion qui va s'en charger. Il va me dispenser de nombreuses heures de "cours au sol", et me faire bénéficier de sa remarquable expertise. Qu'il en soit grandement remercié !

Les circuits ne sont pas bien compliqués à comprendre. Ce n'est pas tout à fait la même chose au niveau de l'ergonomie du poste de pilotage ! Il y en a partout ! Et pas de couleurs pour différencier tout ça ! Donc beaucoup de temps passé en cabine, pour "s'approprier" les lieux… Ensuite, il faudra faire une ou deux mises en route du moteur. La procédure est "un peu" lourde :

– Dans un premier temps, il faut que le mécanicien (ou le pilote...) injecte avec une pompe à main de l'huile pour lubrifier le palier avant

Suite en page 19

L'histoire du Sky...

Conçu pour remplacer le SBD Dauntless à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Douglas AD Skyraider (A pour Attack, D pour Douglas) va arriver trop tard pour participer au conflit. Ce sera l'un des derniers bombardiers monomoteurs à pistons en service dans des armées de l'Air modernes suite au développement de propulsion par réacteur.

Le prototype décolle le 18 mars 1945 et le type est mis en service en 1946. Aux Etats-Unis, il y restera jusqu'en 1972 alors que la chaîne de production a pris fin en 1958. De multiples versions verront le jour au fil des années. L'AD-4 sera la plus produite.

L'AD-4N est une version d'attaque de nuit avec un équipage composé d'un pilote et deux opérateurs radar. Le Skyraider sera utilisé en Corée et au Vietnam. C'est là qu'il prendra son surnom de "Spad" attribué par les pilotes de jets. Le Sky a notamment pour mission de protéger le secteur quand un avion américain a été descendu en territoire ennemi, avant qu'un hélicoptère ne vienne chercher l'équipage après son évacuation sous parachute.

Pouvant être armé de quatre canons de 20 mm et d'une charge militaire de plus de 3,6 tonnes, le Sky est un "camion à bombes". Avec 5,4 tonnes à vide, sa masse maximale atteint 11,3 tonnes soit une charge alaire de 220 kg/m². C'est un Wright R-3350-26WA, un 18 cylindres en étoile de 2.700 ch, qui le propulse à 550 km/h de vitesse maximale.

En 1956, l'armée de l'Air commanda 113 Sky pour remplacer ses vieux Republic P-47D Thunderbolt lors de la guerre d'Algérie. Modifiés par Sud Aviation, ils seront opérationnels début 1958 avant d'être affectés ensuite à Madagascar et Djibouti.

Certains exemplaires seront donnés au Cambodge, au Gabon, au Tchad et à la République de Centre Afrique. Les autres pays utilisateurs, au-delà des Etats-Unis (US Navy, Air Force, Marines), seront le Vietnam du Sud, la Suède, l'Italie et la Grande-Bretagne. Au total, 3.180 Douglas Skyraider ont été construits. ■

De haut en bas :
– Deux AD-4NA de l'Attack Squadon VA-822, de l'US Naval Air Reserve, survolant le golfe du Mexique. Le n°127002 sera vendu à l'armée de l'Air (n°61), puis à la Force aérienne du Gabon (TR-LQE) avant de devenir le F-AZHK de Christophe Brunelière.
– Un AD-4NA du Fighter Squadron VF-194 au décollage de l'USS Boxer en juin 1953.
– Quatre AD-4NA de l'Attack Squadron VA-216 Black Diamonds en septembre 1956. Les n° 125744 et 126996 seront vendus par la suite à la France.
– Vue du pont de l'USS USS Enterprise en août 1964. On distingue au premier plan des Skyraider, en compagnie de Douglas A-4C Skyhawk.

© Photos USN National Museum of Naval Aviation

Le 124143 sous les couleurs gabonaises. La couleur du casque du pilote est en harmonie avec celle de l'éclair zébrant le flanc de fuselage…

© Bonnet via E. Moreau / Courtesy Air Fan

Le F-AZDP de l'AJBS

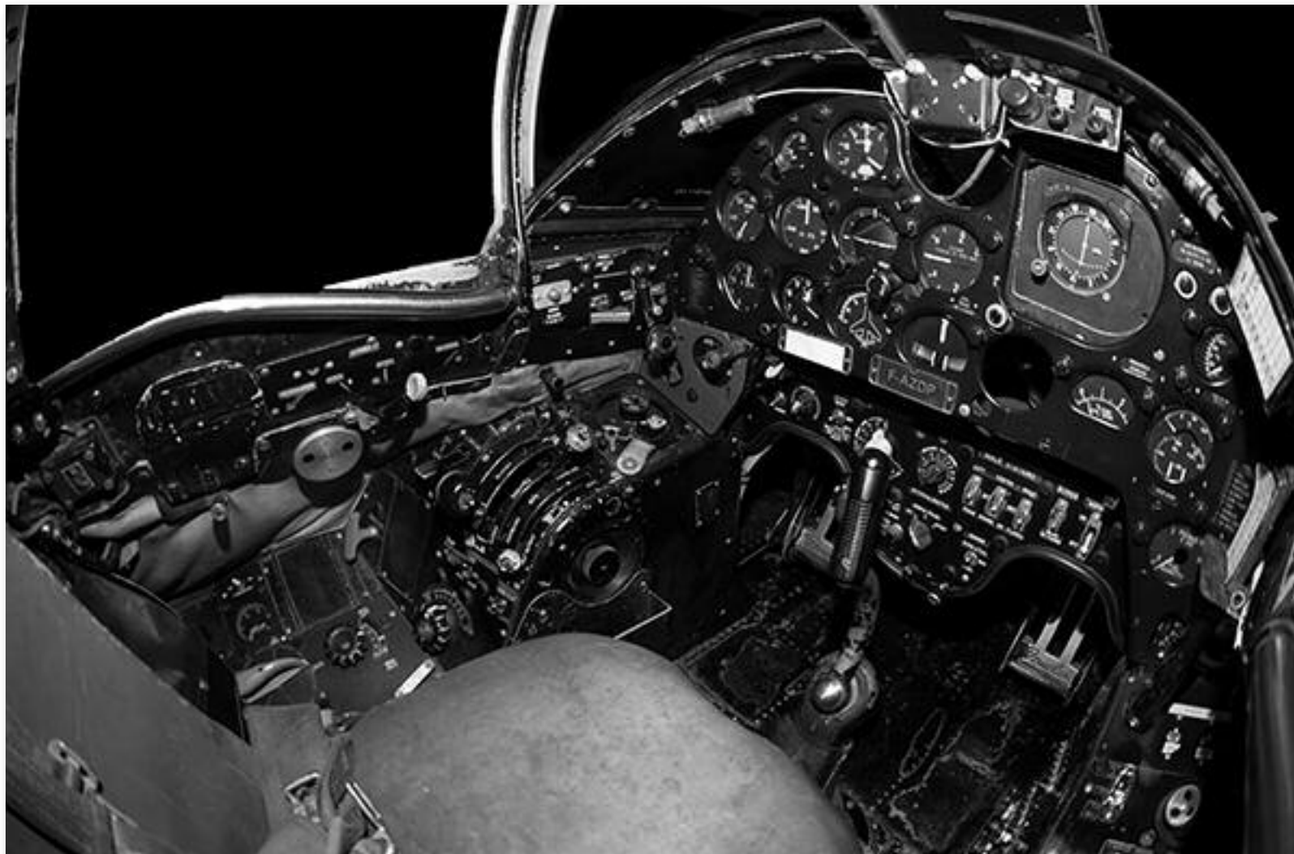
Le Douglas AD-4N Skyraider Cn 7449 a été construit à l'usine d'El Segundo, en Californie pour l'US Navy sous le BuNo 124143. Après la commande française, cet appareil équipé d'une avionique française par Sud-Aviation est livré à l'armée de l'Air le 6 février 1960. Toutes les unités utilisèrent le Skyraider dans le rôle d'appui aérien rapproché. En 1972, le 123143 sera livré au Gabon avec sept autres Sky. Immatriculé TR-KFP, il vole aux mains de mercenaires français appartenant à la garde présidentielle.
En 1984, deux Sky reviendront en France, l'un pour La Ferté-Alais, l'autre pour Saint-Rambert d'Albon (Aéro Rétro). Après de longues négociations menées par Jean Salis avec le gouvernement gabonais et les autorités françaises, l'importation et l'immatriculation sur le registre français seront acquises. Ce seront les premiers warbirds mis en oeuvre par des civils en France. Embarqués sur un porte-container, débarqués tout montés, ailes repliées dans le port de Rouen, ils seront acheminés à l'aérodrome de Rouen-Boos par la route en convoi exceptionnel. La remise en état sera faite sur place par des bénévoles de l'AJBS encadrés par Michel Gineste. Mais dans la nuit, les deux avions furent pillés avec le vol d'une partie des tableaux de bord, rendant ainsi les avions inopérants, mais c'était sans compter sur l'opiniâtreté de l'équipe qui répara les dégâts en quelques jours. Claude "Pépé" Périlhon, qui avait piloté le Sky à la 20e Escadre de chasse, put alors effectuer leur nouveau "premier vol" sous immatriculation civile. Déclarés "bons de vol", les deux Sky seront convoyés par Pépé et Pierre Dague vers leurs bases respectives.
L'appareil qui nous intéressé est devenu propriété de l'Amicale Jean Baptiste Salis en 1985, immatriculé F-AZDP. Il est décoré aux couleurs du BuNo 124143, RM-205 de la VA-176 Thunderbolt, embarquée sur l'USS Saratoga. Cet appareil a volé comme A-1 Skyraider de 1955 à 196, participant au conflit vietnamien. Le 9 octobre 1966, le Lieutenant William T. Patton fit la renommée de la VA-176 pour avoir abattu un MiG-17 nord-vietnamien. Pendant la guerre du Vietnam, il fut le premier et seul pilote à abattre un jet ennemi à bord d'un chasseur à hélices. Pour l'AJBS, le Skyraider demeure le plus gros monomoteur de la collection… ■

(réducteur). C'est ce qu'on appelle "faire le graphe" (cf. photo page 24)
– Puis, depuis le poste de pilotage, il faut "pré-huiler" le moteur : injection pendant 2 minutes, puis faire tourner l'hélice jusqu'à extinction du voyant rouge "Oil Low Press".
Ensuite c'est le démarrage à proprement parler :
– Essence ouverte (MAIN)
– Mixture sur IDDLE/CUT OFF
– Activer la pompe à essence électrique (booster) et noter la pression qui augmente.
– Appuyer un coup sur le primer et noter que la pression chute légèrement.
Remplissage des chambres du carbu :
– Mixture sur RICH
– Attendre le signal que l'essence "pisse" au drain.
– Mixture sur IDDLE/CUT OFF
– Personne autour
– Magnétos sur OFF
– Passer 16 pales au démarreur.
Second remplissage des chambres du carbu :
– Mixture sur RICH
– Attendre le signal que l'essence "pisse" au drain.

© Franck Cabrol

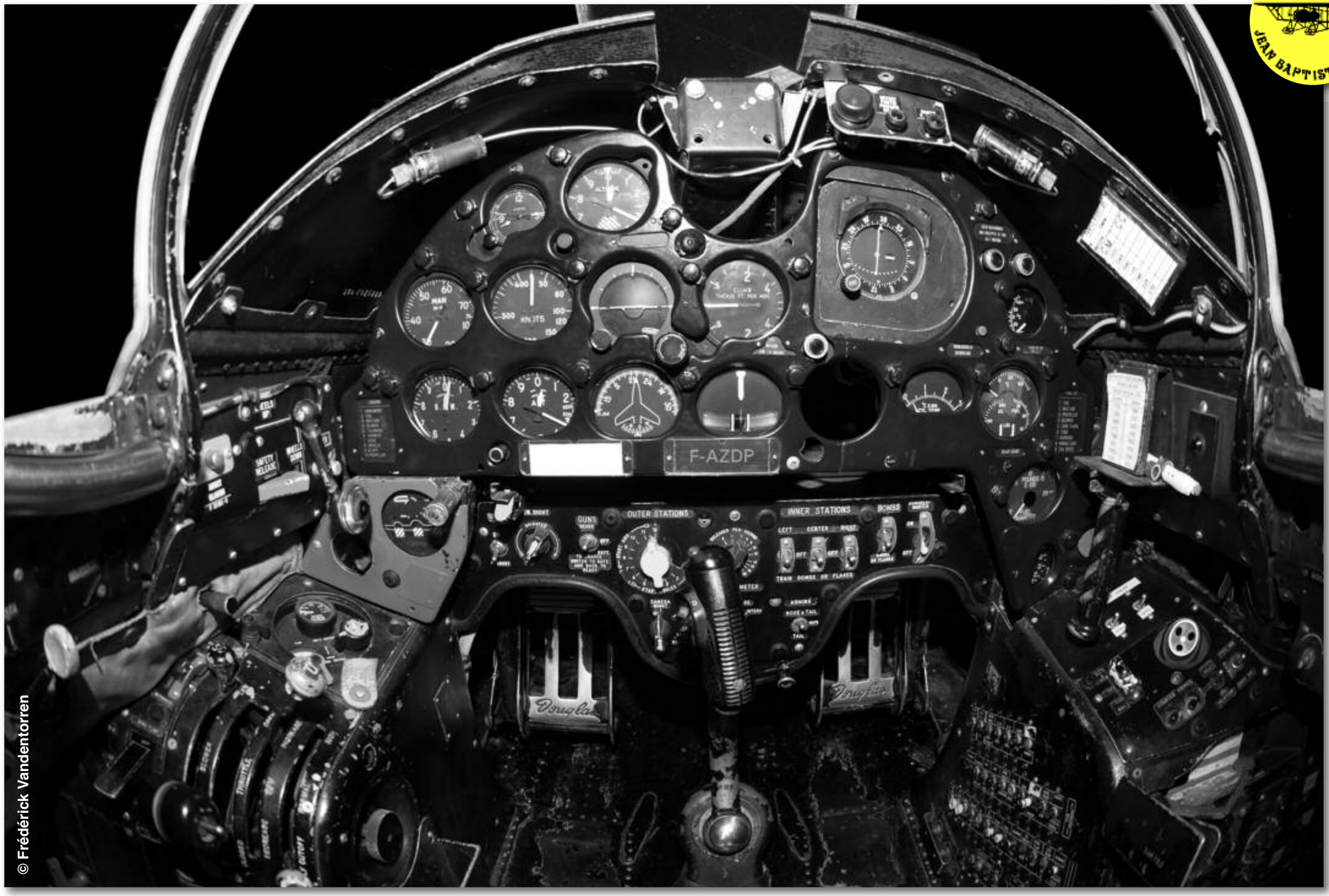
– Mixture sur IDDLE/CUT OFF
– 2 cm de manette des gaz en avant.
– Fermer la verrière pour éviter les flammes…
– Faire le signe "Démarrage".
– Index sur le démarreur
– Compter 8 pales, injecter 1 seconde à l'aide du primer, puis magnétos sur BOTH.
Quand le moteur tourne, mixture sur Normal.
Puis, enlever les 2 doigts (démarreur, primer).
Stabilisation 1.000 tr/mn.
Regarder la pression d'huile.
Faire débrancher le groupe, et dès que les 2 lampes de géné s'éteignent, mettre tout de suite l'interrupteur sur Batt/Géné.
– Couper la pompe électrique de carburant.
Qui a dit "Ouf" ?!

Suite en page 22



Photos © Frédérick Vandentorren

Douglas AD-4N Skyraider



© Frédérick Vandentorren

Pour aller plus loin…
La revue Air Fan a édité en octobre 2007 un hors-série (116 pages) **“Les Skyraider dans l’armée de l’Air”**. Au sommaire : histoire de programmes manqués, les Sky français, la 20e EC et les unités utilisatrices, les Sky sous d’autres cieux, cahier technique… avec les témoignages de pilotes, plans 5-vues, profils couleurs et tableaux. www.air-fan.fr

– L’avion ayant été conçu pour les porte-avions, avec un roulage très court, il faut gérer la température des culasses finement, car il chauffe vite. Temps moyen à 20°C, entre la mise en route et la température pour commencer le roulage : 4 mn seulement !
Si le roulage est long et que la limite est atteinte avant le décollage, la seule solution c’est de couper et d’attendre… fort longtemps !
Après une ou deux séances au parking, on fait une procédure complète de départ, avec roulage, point fixe, alignement, et une accélération-arrêt. Retour au parking, procédures complètes, et arrêt moteur.
Nous voilà parés pour le… premier vol !
C’était exactement le même cursus pour le lâcher sur Mystère IV, avion sans version biplace et sans simulateur. De grands moments, et de fameux souvenirs…
Au décollage, la mise en puissance doit être progressive, et l’avion embarque nettement à gauche. Par contre, profil épais oblige, et avec un peu de volets, il décolle très court, vers 70 kt. Les 1.000 m en herbe de la Ferté-Alais ne sont pas un problème. A 11,3 tonnes avec 4T de bombes, roquettes et napalm sous l’avion, au Vietnam et par 40°C, ce ne devait pas être la même musique…

Paru fin 2012, l’ouvrage **“Les Skyraider français”** (Profils Avion n°20, Lela Presse) évoque les 113 exemplaires du Sky utilisés par l’armée de l’Air jusqu’en 1978, au sein de la 20e Escadre de chasse. En 412 pages avec 600 photos et 11 profils couleur, Sébastien Guillemin retrace l’historique des unités françaises ainsi que celles des pays qui ont eu l’AD-4N en cession jusqu’en 1982. ■

www.avions-bateaux.com/produit/profils-avions/1763

2010. Trois Sky à Duxford…

Photos © Frédérick Vandentorren

En vol, c’est un pur bonheur. Les commandes de vol sont efficaces sur les 3 axes, surtout en gauchissement. Le siège incliné en arrière, la verrière “bulle”, tout cela rappelle l’avion de chasse. Ça tombe bien, c’en est un ! Le moteur se rappelle encore à notre bon souvenir, et le réglage de la température cylindre doit être une préoccupation constante. En exagérant un peu, c’est toujours “trop chaud” ou “trop froid” ! Grosse inertie thermique, il faut anticiper (comme toujours) et être vigilant. Il y avait un système de régulation automatique, que les Français ont fait démonter, on se demande bien pourquoi, car celui du refroidissement d’huile ne l’est pas, et fonctionne très bien…
En croisière, 27 pouces, 2.300 tr/mn, on vole à 200/210 kt , et on consomme de 280 à 300 l/h. Avec un plein complet de 1.438 litres (théorique), on peut entreprendre 3h00 de convoyage, avec réserves (600 nm sans vent). Le plus impressionnant est la consommation d’huile ! Il est impossible de consommer moins de 20 l/h. On estime qu’à 54 l/h, le moteur est fichu. Notre avion consomme environ 26/27 l/h. La capacité du réservoir d’huile est en conséquence : 136 l.
En présentation en vol, il faut un piqué vraiment accentué pour faire un passage très rapide (sans trop solliciter le moteur), à cause

© Christophe Bailly

Au dernier meeting de la Hahnweide (2016), le travail du mécano, Pierre Donne, pour "pré-huiler" le réducteur du Wright, avant la mise en route.

Les ailes repliables, une nécessité pour un avion prévu pour être embarqué sur porte-avions. On note la taille des compensateurs sur la direction pour limiter les efforts en lacet et contrer le couple moteur au décollage !

du profil de l'aile, un peu épais. L'avion n'a pas le profil d'un P-51 ou d'un SeaFury. Pas la même finalité non plus.
La voltige (interdite avec bidons) s'effectue avec 40 pouces et 2.700 tr/mn. 280 kt au départ de la boucle et 3.000 ft de diamètre sans "tirer dessus". En voltige, on flirte avec les 500 l/h.
Les meilleures choses ayant une fin, l'heure de se poser arrive.
– Vent arrière : 24 pouces, 110 à 120 kt, 25° de volets. Train sorti, 2.400 tr/mn.
– Finale et atterrissage : plein volets, il décroche à 70 kt. Finale à 100 kt, 90 kt aux balises. Volets de capot ouverts au 3/4 à l'atterrisage. Poser l'avion 3 points de préférence.
Pas de soucis sur une piste en herbe sèche, attention tout de même si elle est mouillée, les freins en acier sont puissants, et chauffent vite. Et pas de système ABS !
Retour au parking, en jouant un peu avec le système pour replier les ailes, ce qui fait toujours son petit effet sur le public. Mais si on les replie trop tôt, le mécano ne va pas être content car, auparavant, il faut remettre le cache-pitot sur ce dernier, situé… sous l'aile droite.
A noter, à ce propos, que la présence d'un mécanicien, tant au niveau mise en œuvre qu'assistance au sol, est absolument

Photos © Frédérick Vandentorren

indispensable sur cet avion. Et il a beaucoup de boulot ! (merci "P'tit Pierre" !).
Pas question de faire un tour d'avion sans passer, ensuite, un coup de chiffon. Sur Skyraider, voilà une affirmation qui prend tout son sens ! Et là, ça ne rigole plus ! L'avion dégouline d'huile un peu partout, et la caisse de chiffons ne va pas être de trop ! Inutile de le faire entre deux vols rapprochés, il faut tout recommencer à chaque fois.
Voler sur Skyraider est un privilège et une joie de tous les instants. Ce n'est pas un avion très difficile pour un pilote (raisonnablement) expérimenté mais, comme beaucoup d'autres machines, il nécessite rigueur, méthode et précision. Et quand cela se dégrade, on se retrouve très rapidement dans de gros soucis…
Je monte toujours dans cet avion avec "des étoiles dans les yeux", et j'en redescends avec un sourire ineffaçable, mais avec un petit pincement au cœur – était-ce mon dernier vol ? C'est quand le prochain ?

■ **Christophe Bailly**

Ndlr : l'an passé, Christophe Bailly, pilote de ligne, a présenté à La Ferté un autre avion, le Boeing 747/400 aux couleurs de Corsair !

Le DC-3 de l'Amicale

Né le 27 avril 1944 à l'usine Douglas de Tulsa (Oklahoma), le 13142 est un beau bébé d'environ 7 tonnes ! Son acte de naissance porte le numéro de contrat n° 28405. Il déploie ses ailes au sein de l'USAAF en tant que Bu 42-93251 et quitte son nid le 21 mai 1944 pour rejoindre le centre de transformation (Troop Command Staging Center) chez Baer AAF, avant son transfert à Morrison Airfield Air Force en Floride. Le 31 mai 1944, il est assigné à la 12th Air Force puis traverse l'Atlantique pour l'Italie le 13 juin 1944. Après seize mois d'opération, il retourne le 25 septembre 1945 aux USA et rejoint la base de Morrison avant d'être entreposé comme excédent sur le terrain de Bush Field, à Augusta, Georgie, le 5 novembre 1945. En novembre 1946, la société Canadair-Limited (Montréal) le convertit à la vie civile en le transformant de C-47 en DC-3C. L'attente n'est pas très longue car dès décembre 1946, le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale (SGACC, l'ancêtre de la DGAC) le rachète ainsi que d'autres de ses confrères pour rejoindre les cieux européens. Immatriculé F-BAXG, il compte alors 1.425 heures depuis fabrication (HDF) et obtient son CDN, n°18181 le 13 décembre.
Il vole alors pour Air France en tant que "DC-3C-S1C3G" sur le réseau Europe avant d'être loué à Air Atlas, filiale Air France au Maroc, dès le 28 décembre 1947. La compagnie nationale le rachète le 10 janvier 1951 mais la propriété est transférée à Air Atlas le 13 février de la même année. Sa carrière en Afrique du Nord s'achève le 23 avril 1953 et il redevient propriété d'Air France où il est affecté au Secteur de formation des pilotes (SOF) au Bourget, secteur qui deviendra par la suite le Centre de perfectionnement du personnel navigant (CPPN).
Du 11 mai au 10 juin 1954, l'Afrique du Nord lui manque et il retourne voler un peu plus de 5 heures en dépannage pour Tunisair. Arrive l'heure du grand check-up ! Du 14 juin au 8 juillet 1954, il passe avec brio sa première grande visite au Centre de révision de Toulouse (CRT), avec 11.116 HDF au compteur. A l'issue de cette GV, le F-BAXG quitte Le Bourget le 8 août pour rejoindre Tananarive (Madagascar) où il vole aux cotés d'autres DC-3 sur le réseau malgache.
Il subit une autre grande visite à Madagascar durant l'année 1956 — on ne chôme pas chez Air France.
Petite frayeur le 6 juillet 1962 avec un accident nécessitant une réparation qui durera jusqu'au 25 août avant de reprendre du service jusqu'au 1er janvier 1964. Vient alors l'heure d'être mis en instance de vente au Centre national d'études des Télécoms (CNET) en tant qu'avion de liaison. Une nouvelle carrière s'ouvre pour le 13142 ! Mais avant de rejoindre le CNET, notre Dak va recevoir une modification qui fait aujourd'hui de lui un avion unique : le "kit Maximizer". La "maximisation" consiste en une série de modifications en vue d'améliorer les performances de l'avion.
Ces modifications portent essentiellement sur l'aérodynamique des capots moteurs (plus fermés vers l'avant), des carénages recouvrant totalement le train avant (en position rentré) et la roulette de queue ainsi que la suppression du pot d'échappement remplacé par un jeu de 8 pipes raccourcies en sortie de chaque moteur. De plus, l'ancien système de chauffage de la cabine fonctionnant en récupérant la chaleur de l'échappement est remplacé par un système Janitrol installé à l'arrière du cockpit et alimenté en carburant prélevé dans les réservoirs. Il ne volera jamais donc en version Maximizer sous pavillon Air France car le F-BAXG est radié des registres et rejoint le CNET le 5 mai avec 21.780 HDF.
Affecté aux liaisons entre Paris-Villacoublay et Lannion en tant que F-SEBD, il partage cette tâche avec son frère d'armes le F-SEBE jusqu'au 6 mai 1980, jour de la signature d'une convention entre le CNET et l'Amicale Jean-Baptiste Salis pour 5 ans renouvelables en vue de la conservation de l'appareil en état de vol au sein du musée volant. L'Amicale se porte acquéreur du 13142 le 6 juillet 1985 et sa nouvelle Immatriculation devient F-BLOZ, c'est toujours le cas aujourd'hui.
Le F-BLOZ est alors principalement utilisé pour des tournages de films, en vol ou non, en conservant les couleurs du CNET, parfois

Photos © Bernard Charles

Le Blog du Bloz...
https://www.facebook.com/DC3AJBS

© Philippe Royer

Le Dak aux couleurs du CNET

© Roger Gregory

Le F-BAXG aux couleurs d'Air France

© Jean-Pierre Touzeau

Une des innombrables livrées inventées pour des films…

© Madeleine Film/Slav Production

© Bernard Charles

à quelques détails prés, comme par exemple une compagnie au goût pour le moins amer – Air Rance – dont la fameuse crevette est remplacée par une cigogne entourée des titres AéroLiner !
Mais la livrée la plus fameuse reste celle portée pour le tournage du film “Suivez cet avion” avec Lambert Wilson en 1989... Il se pare alors d'un rose fuchsia du plus bel effet pour la compagnie “Honeymoon Airways”. Tout à la fin du film, on voit l'avion décoller dans cette configuration.
Le Dak volera jusqu'en 1994 dans le ciel de l'Essonne avant d'être stocké à divers emplacements sur le terrain.
En 1999, alors qu'il est parqué pas très loin de l'emplacement actuel du hangar 1939-1945, la tempête l'emporte dans la pente et il subit quelques dégâts, heureusement mineurs au niveau du saumon de gouverne de profondeur droite et du cône de queue.
Il porte alors les marquages USAAF avec le code 315101 sur la dérive et le Call-Sign 4U à l'avant, correspondant au C-47A-80-DL n° 19567 appartenant au 71st TCS du 434th TCG au sein de la 9th Air Force. Cet appareil remorquait un planeur Waco GC-4A (Mission Neptune/Chicago) lors du Jour J et il fut détruit par un incendie après un atterrissage forcé.
En 2003, Guy Legallet décide d'entreprendre la réparation du F-BLOZ et juste avant le meeting de 2004, l'avion est repeint aux couleurs d'un C47 du Débarquement de Normandie. Un grand chantier de restauration est alors entrepris par Guy et une petite équipe de jeunes passionnés. Le Dak est depuis l'avion le plus visité lors de notre meeting annuel avec une moyenne de 1.200 visiteurs sur les 2 jours. Ce travail est récompensé le 10 novembre 2010 par le rédémarrage des deux moteurs Pratt & Whitney 1830-92 avec George Perez aux commandes, opération rééditée le 5 mars 2011 avec un roulage et même une accélération-arrêt sur la piste de la Ferté.
En 2012, nous décidons de faire découvrir la restauration de notre Dak au plus grand nombre en créant le blog http://www.dc3-ajbs.fr
Faute de pouvoir abriter le F-BLOZ de manière pérenne, les travaux stagnent et malheureusement la réalité est là : faute de trouver rapidement un toit, la restauration de notre DC-3 est fortement compromise. Abîmé par la grêle en 2014, exposé aux intempéries anéantissant tous les efforts entrepris par l'équipe pour refaire vivre cette formidable machine, cette situation n'est plus tenable et seul un abri digne de ce nom pourra sauver notre Dak.
En novembre 2016, nous avons décidé de marquer les esprits en créant une page Facebook et faire un appel aux dons, voire pourquoi pas sensibiliser des mécènes ou des sponsors pour que l'aventure continue. Sans toit, sans vous, le F-BLOZ est condamné à ne plus jamais reprendre le chemin des airs… ■ **Bernard Charles**

Le Dak en mauvaise posture, en bordure de plateau à l'est du terrain, après la tempête de 1999.

© Coll. Guy Legallet

© Jean-Pierre Touzeau

Barnstormer pour revivre l'âge d'or de l'aviation...

Victoria et Maxime, passionnés d'aéronautique passent leur temps libre entre meetings aériens, expositions et musées aéronautiques aux quatre coins du monde. C'est à l'occasion d'une visite de l'Evergreen Air & Space Museum, aux USA, que le projet Barnstormer a germé. Victoria a un coup de cœur pour un Granville Brothers E Sportster. Mais aucun souvenir à l'effigie de cet appareil mythique ne peut être trouvé à la boutique du musée ! Quelques mois plus tard, Maxime lui offre son polo GeeBee...
Le premier d'une longue série !
L'aventure est lancée dans l'esprit des "barnstormers", ces anciens pilotes militaires démobilisés après la Grande Guerre et parcourant les Etats-Unis pour réaliser des baptêmes de l'air ou participer à des meetings ou cascades aériennes.
Le premier pari sera de participer à l'édition 2014 du Temps des Hélices, avec les premiers modèles de polos exposés lors du meeting et les premiers clients.
Chaque modèle est "conçu en se basant sur des faits historiques précis et documentés qui ont valu à la machine et à son pilote un droit à la postérité". Barnstormer entend ainsi "rendre hommage à tous les aventuriers du ciel, qui au prix de fantastiques exploits ont permis d'écrire la grande histoire de l'aviation". Barnstormer réalise toutes ses collections dans ses ateliers en France, "de la conception des modèles aux coffrets, en passant par le tissage, la teinture, l'assemblage, la broderie"...
Depuis, la gamme s'est fortement étoffée avec des collections Homme et Femme.
Il y a ainsi la série Dassault (hélice Eclair, MB-152, Ouragan, Mystère IV, Mirage III, Mystère 20, Rafale), les collections MacRobertson et American Air Derby avec une série d'appareils mythiques des années 1930 (Wedell-Williams, Lockheed Vega, De Havilland DH-88 Comet, GeeBee R1, Laird Super Solution…), des collections privées (d'aerostar.tv à la Patrouille de France (un nouveau polo et une chemise sont en préparation pour la tournée américaine de la PAF en 2017) en passant par Daher et ses TBM ou encore l'Aéro-Club de France).
Et puis il y a la ligne dénommée "Barnstormer Preservation Program". Sur tous les produits où ce logo apparaît, Barnstormer s'engage à reverser directement une part des bénéfices à l'association concernée pour la reconstruction ou le maintien en vol de machines de légende.
Ceci concerne notamment Memorial Flight et ses avions de 1914-1918, l'association A la recherche de l'Oiseau Blanc, Réplic'air et son Dewoitine D-551, le Cercle des machines volantes avec la reconstruction d'un Latécoère 28 mais aussi… l'Amicale Jean-Baptiste Salis. D'où la création des polos N3N-3 Canary et Skyraider tandis que sur le stand en juin prochain, un nouveau pull évoquant le Caudron G-3 sera proposé.
Aujourd'hui, Barnstormer compte une collection de plus d'une trentaine d'articles sans compter plus de 30 modèles réalisés en collections privées. Au-delà des polos sont également proposés désormais des foulards, pulls blousons, casquettes… ■
www.barnstormer.fr

Nos bénévoles…

Au menu de Zozo…

Cela fait plus de 20 ans qu'à chaque meeting, Jean-Marc "Zozo" Zola a pour rôle "d'assurer les repas" lors du meeting. Après 30 ans de métier dans le domaine de la restauration, "tour du monde" compris, sa mission consiste à animer la cuisine avec 5 préparateurs – pour préprarer repas et sandwiches – et 15 personnes en salle – pour mettre en place les couverts et servir.
Le travail débute dès le mercredi avec une cinquantaine de bénévoles à nourrir lors de la préparation du meeting. Le jeudi, on passe généralement à 150 personnes avec certains équipages en plus. Le vendredi, le chiffre atteint 250 repas le midi et 160 le soir… Samedi et dimanche, ce sera de 600 à 700 couverts le midi et 160 le samedi soir, le diner du dimanche étant assuré par un traiteur extérieur. Calculez… cela fait 2.500 repas servis sur 5 jours, avec pour Zozo des journées débutant à 5h00 et s'achevant à 23h00 ! Coup de chapeau pour le chef ! Et pas le temps de voir le meeting ni de penser à son superbe D9 Bébé Jodel que Jack Krine présente traditionnellement en début de meeting. ■
Notam : l'équipe de restauration cherche encore 5 bénévoles pour les vendredis et samedis soir. Voir avec le secrétariat.

Photos © François Besse

Dans l'objectif de...

Franck Cabrol. Sur le terrain depuis 18 ans, passionné d'aviation et de photo, qu'il pratique depuis 20 ans, Franck est aussi pilote depuis 3 ans – notamment sur Piper J3 et Boeing-Stearman

Le reste du temps, il est directeur technique chez Dassault Systèmes. Voici quelques-unes de ses photos prises avec du matériel Canon. ■

Pitts S-1S pris d'un Rallye et Cap-20 saisi depuis le sol…

Photos © Franck Cabrol

L'hiver peut être photogénique comme le prouvent ces deux clichés. En décembre 2009, Emmanuel et Sébastien Brion font chauffer le PT-17 sur sol enneigé… Ci-dessus, point fixe à l'hiver 2003 pour le Bücker Jungmann avec Arnaud Granger aux commandes.

En route pour le meeting de Dieppe, Marc "Léon" Mathis vient en ailier sur le T-6 piloté par Stéphane Canu.

Belle patrouille de Bücker avec la lumière chaude d'une fin de journée : Jungmann (Bruno Marlière) et Jungmeister (Baptiste Salis) sont dans leur élément…

Le Zero en compagnie d'un T-6, avec Franck Salis et Arnaud Granger. Photo prise depuis le T-6 de l'Amicale à l'occasion du meeting 2008.

Photos © Franck Cabrol

Photo du Fieseler Storch, piloté par Léon en septembre 2009. Photo prise depuis le Rallye de l'AJBS piloté par Joe Ivansic.
Photo du MS-317 prise du sol lors du meeting de Toussus-le-Noble en 2007.

Le Ju-52 photographié depuis le Rallye… Jean-Luc Chenetti en patrouille sur le T-6 piloté par Edmond Salis.

Le Se-5a en vol lors du convoyage pour le meeting de Saint-Quentin. Août 2010.

Toujours en direction de Saint-Quentin mais en septembre 2006, une escadrille de T-6 accompagne le NA-68…

Le Caudron Luciole pris en mai 2012 depuis le J3 piloté par Edmond Salis. Le même aux commandes du N3N photographié depuis le Stearman piloté par Fabrice Mouton, en octobre 2006.

Photos © Franck Cabrol

Photos © Franck Cabrol

Hurricane et Patrouille de France réunis sur un même cliché lors du meeting 2015.

Baptiste Salis vole sur le H-75 de The Fighter Collection après la répétition du Tora Tora pour le meeting 2015.

Passage du Sky aux mains de Christophe Bailly lors du meeting 2015. Photo prise du sol.

Le Temps des Hélices à La Ferté-Alais

3-4 juin 2017

www.ajbs.fr

AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

...le meeting de l'Amicale Jean-Baptiste Salis