Le Temps des Hélices

UN GRAND MERCI
À TOUS LES BÉNÉVOLES
QUI ONT PARTICIPÉ
À L'ORGANISATION
DU MEETING

© Frédérick Vandentorren

N°5 - Cerny-La Ferté-Alais / Juillet 2017

Sommaire

2 - Edito
Mayday !
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles
4 - Chantier pour un Dragon Rapide
avec le soutien de la Fondation du Patrimoine

© Jean-Pierre Touzeau

8 - Concours photos
Les résultats avec les lots remportés

© Yoann Bourdelle

24 - Ambiance et effets sonores…
Gilbert Courtois aux manettes
26 - Un taxi pour Bricy…
Navette en avion léger pour des jets
28 - En vol sur…
Blériot XI, le succès de Louis Blériot

© F. Besse

38 - La boutique AJBS
"Goodies" pour tous…
42 - Le meeting 2018
à votre agenda pour noter les dates !

Mayday !

Cette 45e édition du "Temps des Hélices" aura été de l'avis de tous un excellent cru.
Le meeting de l'AJBS a tenu sa réputation d'être l'un des plus beaux meetings de la saison en Europe, grâce à la participation de près de 300 bénévoles mais aussi des pilotes de présentation et de nos partenaires.
Si nulle part ailleurs, aucun hommage n'est autant rendu à l'épopée aéronautique, dans sa gloire immense, dans sa dimension si humaine, dans sa prouesse technologique et surtout dans son implication économique et sociale, l'avenir du meeting n'est pas pour autant assuré… Par ces lignes, nous nous devons de lancer un "cri d'alerte" pour sauver cette mémoire incomparable qui jaillit à chaque minute de notre meeting. La mémoire, le patrimoine et le souvenir d'un tel élan qui ont conduit à la civilisation de nos sociétés, ne peuvent plus, ne doivent plus, peser dans les seules mains d'une amicale de simples passionnés, aujourd'hui dépassée par tant de responsabilité. J'en appelle donc à nos élus, dirigeants de nos collectivités, représentants publics pour qu'à nouveau, et après une trop longue période d'indifférence, ils prennent leur part de responsabilité et d'investissement dans l'organisation d'une telle rencontre internationale. Il en va du devoir de mémoire.
Dans notre langage aéronautique, il existe un nom de code international à notre cri : "Mayday" !

Cyrille VALENTE
Président de l'AJBS

© AJBS / 2017. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs. Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : François Besse, Jean Briez, Franck Cabrol, Jean-Pierre Lafille, Jean-Paul Maréchal, Fabrice Mouton, Jean-Pierre Touzeau, 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 sur ordinateur (pas forcément sur tablette et smarphone !). Cliquer sur le lien pour y accéder !

Actualités à La Ferté…

■ **Le Temps des Hélices… le bulletin**
Avec un bulletin mensuel depuis mars, plus de 200 pages d'information auront été diffusées avant le meeting. Ce bulletin de l'AJBS va se poursuivre mais avec une périodicité désormais un peu plus "relâchée"…
Prochain numéro prévu en septembre.
Bonnes vacances !

■ **Des billets XL Airways**
Notre partenaire XL Airways, en plus de présenter en vol un Airbus 330 le dimanche 4 juin, a mis en jeu des billets à gagner lors d'un tirage au sort organisé par l'Amicale Jean-Baptiste Salis.
Pour y participer, il suffisait de remplir un bulletin d'inscription disponible à la boutique de l'AJBS située dans l'espace Paquet au milieu des espaces commerçants.
Le tirage au sort a été effectué le dimanche 4 juin au soir par… Jean Salis en présence de l'équipage du 330 de XL Airways.
– M. Pascal Trautmann (38, Pannissage) a ainsi gagné deux billets aller-retour pour New-York.
– Mme Claire Brodaz (77, Monthyon) a gagné deux billets aller-retour à destination de La Réunion.

■ **Meetings extérieurs avec l'AJBS**
En attendant le prochain meeting de la Pentecôte 2018, vous pouvez revoir des avions de l'Amicale Jean-Baptiste Salis lors d'autres manifestations aériennes :
– les 23-25 juin : soit les journées "Grand public" du Salon du Bourget, le N3N a fait partie des avions de collection présents sur le tarmac de l'aéroport.
– 1er-2 juillet : présence du Nord 3202 à Phalsbourg lors de la Fête de l'Aérocombat au Camp La Horie. Démonstrations en vol, présentations statiques, simulateurs de vol et de combat. Baptêmes de l'air.
– 1er-2 juillet : présence du Junkers Ju-52 à Coburg (Allemagne).
www.airshow-coburg.de
– 1er-2 juillet : présence du Skyraider à Juvancourt. Baptêmes le samedi et dimanche matin. Meeting le dimanche.
www.aeroclub-du-barsuraubois.fr
– 1er-2 juillet : Présence du Se-5a et du MS-317 à Saint-Dizier. Meeting de l'Air.
http://fosa.fr
– 17 septempbre : présence du MS-317 et du Junkers Ju-52 à Laval.
www.lavalaeroshow.com
– 17 septembre : présence du Zero à Dinan.
– 24-25 septembre : présence des MS-317, Zero, T-6 et Nord 3202 à Meaux-Esbly.

■ **A vos agendas !**
Le prochain meeting "Le Temps des Hélices" aura lieu les 19 et 20 mai 2018… ■

Photos © A. Ernoult / XL Airways

Le F-AZCA au décollage de La Ferté-Alais il y a quelques années, sous sa livrée Royal Air Force…

Photos © Archives AJBS

Vers un retour en vol du Dragon rapide…

Le De Havilland DH-89 Dragon Rapide est un biplan bimoteur qui demeure l'un des avions de collection les plus rares au monde : il symbolise le mariage aérien de l'élégance et de la performance, avec des lignes intemporelles.
Construit en bois et toile, équipé de deux moteurs Gipsy Queen en ligne inversés de 225 ch chacun, c'est l'avion de transport des années 1930, pour des compagnies aériennes ou les liaisons à usage militaire. En plus de son pilote, il transporte 6 passagers en cabine.
Le Dragon de l'Amicale Jean-Baptiste Salis a été construit en 1942, devenant dès sa sortie de chaîne d'assemblage un avion de liaison pour la Royal Air Force durant la Seconde Guerre mondiale. Après guerre, il poursuit sa carrière dans le domaine civil, en Angleterre avant d'arriver à Nantes. C'est là que Jean-Pierre Lafille le découvre. Devenu propriété de Jean Salis, le Dragon rejoindra plus tard la flotte de l'AJBS.
Il est devenu le F-AZCA. En 1981, il est engagé dans une des plus belles aventures aériennes : la course Air Transat" alias Paris-New York-Paris. Sous le nom de "Blue Way", aux mains de Pierre Dague et Jean Salis, le bimoteur achève son périple bel et bien classé face à de fringants appareils modernes après un raid extraordinaire réalisé parfois dans des conditions très difficiles. A cette occasion, F-AZCA remporta le premier prix d'élégance !
Unique en France, notre Dragon est un des derniers exemplaires parmi une petite dizaine d'exemplaires volant encore à travers le monde.

Arrêté de vol depuis des années, sa remise en état s'inscrit pleinement dans la mission de restauration et de préservation de l'AJBS dont le Dragon Rapide est une des plus belles pièces.
Une fois restauré, il sera exposé au sein du musée et participera aux évènements aériens pour le plaisir du plus grand nombre. Les travaux porteront sur une restauration complète de l'appareil avec notamment :
– Démontage de l'avion, désentoilage, inspections,
– Traitement de la structure et des gouvernes de vol,
– Révision des moteurs, hélices et accessoires,
– Equipement du poste de pilotage,
– Reconstitution de la cabine pour 6 passagers.
Ce projet de restauration a reçu le soutien de La Fondation du Patrimoine, qui centralise les mécènes, reçoit les souscriptions et organise les défiscalisations correspon-

Après guerre, la flotte d'Air France compte des Dragon Rapide…

© R. A. Scholefield / Air Britain

Le F-AZCA dans le musée volant Salis, attendant l'heure de sa restauration…

dantes aux donateurs. Créée par la loi du 2 juillet 1996 et reconnue d'utilité publique, la Fondation du Patrimoine est le premier organisme national privé indépendant qui vise à "promouvoir la connaissance, la conservation et la mise en valeur du patrimoine non protégé par l'État". Habilitée par le ministère de l'Economie et des Finances et par le ministère de la Culture et de la Communication, elle accompagne concrètement les propriétaires privés et publics dans leur projet de restauration par des aides techniques et financières efficaces.
La Fondation du patrimoine est décentralisée dans chaque région et s'appuie sur un réseau dense de délégués départementaux et régionaux, tous bénévoles.

Pour mener à bien sa mission, la Fondation du Patrimoine dispose d'instruments incitatifs. Le label "Fondation du Patrimoine" facilite également la restauration de bâtiments appartenant à des propriétaires privés. Il peut permettre à ses bénéficiaires d'obtenir des avantages fiscaux.
La souscription permet de mobiliser le mécénat populaire en faveur de projets de sauvegarde du patrimoine public ou associatif.
Ce dispositif va permettre d'accélérer le financement de la remise en état de vol du Dragon Rapide, avec un chantier programmé sur cinq années.
Une lettre d'information sera régulièrement éditée à destination des donnateurs. ■

Au Bourget, sous les couleurs "Blue Way" pour l'Air Transat 1981

Participez à la remise en état du De Havilland DH-89 Dragon Rapide !
https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/avion-dragon-rapide

Concours photos, les résultats !

© Yoann Bourdelle

DYNAMIQUE
PREMIER PRIX

YOANN BOURDELLE

1 ABONNEMENT D'UN AN AU FANA DE L'AVIATION
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

DYNAMIQUE
TROISIEME PRIX

MARC LAMEY

1 LIVRE AVIONS DE LEGENDE
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Romain Roux

DYNAMIQUE
DEUXIEME PRIX

ROMAIN ROUX

1 PULL "CAUDRON G3" AJBS
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Marc Lamey

AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

A l'occasion du 45e "Temps des Hélices", l'Amicale Jean-Baptiste (AJBS) avait organisé un concours photos ouvert à tous, avec trois catégories de photos à réaliser pendant le meeting : Dynamique (avions en vol), Statique (avions au sol) et Ambiance. Des centaines de photos ont été reçues. Comme indiqué dans le règlement publié dans le précédent "TDH", le jury était composé de photographes membres de l'AJBS (Jean-Pierre Touzeau, Franck Cabrol, Frédéric Vandentorren), de l'équipe du Fana de l'Aviation (Karim Khaldi, Alexis Rocher, Xavier Méal) et des éditions Paquet (Romain Hugault).
Les photos des gagnants sont présentées dans ces pages ainsi qu'une petite sélection des nombreuses photos reçues à cette occasion. ■

DYNAMIQUE
QUATRIEME PRIX

PIERRE LABORDE

1 MONTRE AJBS
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Pierre Laborde

© Frédéric David

STATIQUE
DEUXIEME PRIX

FRÉDÉRIC DAVID

1 ABONNEMENT 1 AN FANA DE L'AVIATION
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Sébastien Locatelli

DYNAMIQUE
CINQUIEME PRIX

SEBASTIEN LOCATELLI

1BD ED. PAQUET
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES

STATIQUE
TROISIEME PRIX

BENOIT BIRON

1 LIVRE
AVIONS DE LÉGENDE
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Benoit Biron

STATIQUE
PREMIER PRIX

YOANN BOURDELLE

1 PULL G3 AJBS
1 MONTRE AJBS

© Yoann Bourdelle

© Pascal Trautmann

STATIQUE
QUATRIEME PRIX

PASCAL TRAUTMANN

1 MONTRE AJBS
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Cédric Aubry

STATIQUE
CINQUIEME PRIX

CÉDRIC AUBRY

1 BD ED. PAQUET
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Konrad Stasiczak

AMBIANCE
TROISIEME PRIX

KONRAD STASICZAK

1 LIVRE
AVIONS DE LEGENDE
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

Merci à Konrad Stasiczak de prendre contact avec l'AJBS via **bureau@ajbs.fr** car nous n'avons pas ses coordonnées

© Valentin Chesneau-Daumas

AMBIANCE
PREMIER PRIX

VALENTIN CHESNEAU-DAUMAS

1 ABONNEMENT D'UN AN AU FANA DE L'AVIATION
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

AMBIANCE
QUATRIEME PRIX

DOMINIQUE BOUHIER

1 MONTRE AJBS
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Dominique Bouhier

AMBIANCE
DEUXIEME PRIX

ERIC DEMAISY

1 PULL G3 AJBS
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Eric Demaisy

AMBIANCE
CINQUIEME PRIX

MARC LEVASSEUR

1 BD ED. PAQUET
1 DVD "LE TEMPS DES HÉLICES"

© Marc Levasseur

Les différents gagnants du concours photos 2017, organisé par l'Amicale Jean-Baptiste Salis avec le soutien des partenaires "Le Fana de l'Aviation" (éditions Larivière) et les éditions Paquet, recevront leurs lots très prochainement.

Mais aussi...

© Hervé Boquet

© Cédric Poyet

© Antonin Barral

© Christian Poncet

© Jean-Baptiste Blumenfeld

© Alexandre Bosle

© Antoine Corn

© Pascal Trautmann

© Mathieu Royer

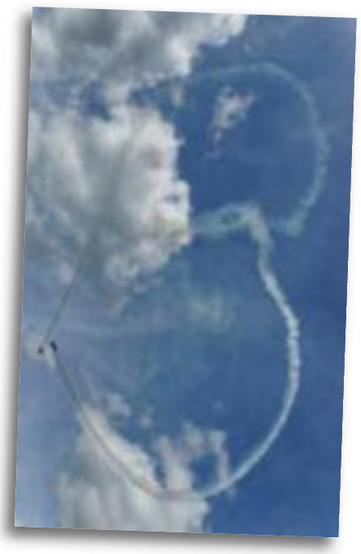
© Dominique Beaufrère

© David Dauphin

© Emmanuel Zanon

© David Bertin

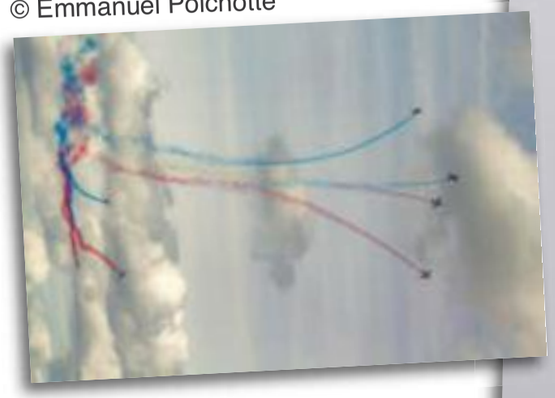
© Marc Levasseur



© Guillaume Thibierge

© Frédéric David

© Emmanuel Poichotte



© Pascal Trautmann

© Eric Fedor

© Pascal Savard

© Christophe Taverna

© Martin Elias

© Daniel Deydier

© Max Aspelin

© Nicolas Fuselier

© Martin Elias

© David Noygues

© Jean-Jacques Froio

© Philippe Séchaud

© Olivier Le Galudec

© Quentin Douchet

© Michel Bruneton

© Romain Braud

© Thomas Régnier

Thomas Régnier est âgé de 8 ans et demi. Bravo !

© Vincent Massé

Vous êtes passionné(e) d'aéronautique ?

Participez efficacement à la préservation de nos avions légendaires…

Soutenez l'AJBS

Amicale Jean-Baptiste Salis, association reconnue d'intérêt général

Par un don déductible de vos impôts sur le revenu, vous entrerez dans la grande famille de l'histoire de l'aviation, celle des "faucheurs de marguerites" et autres grandes figures de légende.

Bulletin de soutien
à envoyer avec votre chèque libellé à l'ordre de l'AJBS

☐ Oui, je fais un don pour soutenir l'AJBS. Montant ……..…€

66% de votre don décuctibles de votre impôt sur le revenu.
Ainsi, un don de 100 € vous revient par exemple à 34 €

☐ Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de l'AJBS.

Conformément à la loi Informatique et Liberté, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Vous pouvez sur simple demande écrite à notre siège vous opposer à l'utilisation de votre adresse par des tiers.

Prénom NOM .....
Adresse .....
Mail .....
(pour le retour de votre reçu)

Date ..... Signature .....

AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny
Tél. : 01 64 57 55 85 – www.ajbs.fr – bureau@ajbs
Association régie par la loi du 1er juillet 1901
SIRET 340 335 363 00016 – APE 9623

Au clavier, Gilbert Courtois.
A l'arrière plan, Olivier Lardy.

Photos © F. Besse

Les coulisses du meeting

Ambiance et effets sonores

Lors du meeting “Le Temps des Hélices”, vous ne le voyez pas car il est dans le “local” du présentateur du meeting, à quelques mètres de Bernard Chabbert. Mais dans les haut-parleurs étalés tout le long des 800 mètres de la piste par l'équipe de Loic Hémard (société Derby), vous entendez assurément le fruit de son travail…
Depuis 1994, sur une suggestion de Jean Salis pour améliorer la mise en scène du “Temps des Hélices”, Gilbert Courtois a mis en place un “spectacle dynamique”, avec musiques et effets spéciaux sonores pour “appuyer” notamment les effets de la pyrotechnique, avec la constitution de “tableaux historiques” retraçant chronologiquement l'aventure de l'aviation sur plus d'un siècle, des pionniers à nos jours.
Auparavant, chez lui, avec deux ordinateurs – l'un pour les effets spéciaux, l'autre pour les musiques – il a élaboré la programmation sonore du meeting, en fonction des divers tableaux des présentations en vol. Durant le meeting, il est au clavier pour lancer les transitions et les effets sonores. Gilbert Courtois donne les “top” à Olivier Lardy pour gérer la partie musicale. De son clavier, il “habille” le spectacle de multiples sons. Les effets sonores apportent un impact plus important et un meilleur rendu à différents tableaux, comme le Tora, Tora – avec l'attaque du terrain par une escadrille de T6 – ou l'évocation de la guerre du Vietnam avec les Skyraider, sans oublier les combats aériens de la Première Guerre mondiale et le bruit des mitrailleuses embarquées. Les explosions lors du Tora, Tora sont ainsi amplifiées par des enregistrements. Il en est de même pour le sifflement des balles traçantes.
Gilbert Courtois connaît bien les “sons”. Parmi ses multiples activités de “sound designer”, il réalise régulièrement la sonorisation d'images, muettes, des archives cinématographiques. Il a ainsi participé à la série télévisée "Apocalypse" réalisée pour le compte de Daniel Costelle. Il collectionne aussi des milliers de sons et de répliques cultes de films aéronautiques – “Regarde toi, t'as plus d'aile, t'as le bras cassé : t'es un mutilé mon pote. Depuis cinq minutes, t'es un ancien combattant. Veinard” (Belmondo dans "L'as des as", film tourné à La Ferté-Alais).Pour ce faire, Gilbert Courtois a “customisé” un clavier de piano électronique, chaque touche étant liée à un effet, une réplique culte ou des documents historiques comme un discours en français de Winston Churchill, les voix de Louis Blériot ou de Georges Guynemer, ou encore une chanson à la gloire de Charles Lindbergh… C'est la touche pédagogique, culturelle apportée au gigantesque puzzle que constitue ce meeting aérien, “l'idée étant de faire du cinéma sur un écran géant naturel de 900 mètres de large et de mettre l'Histoire de l'Aviation en situation réelle” précise Gilbert Courtois…

■ **François Besse**

L'équipe de la “sono” lors de l'édition 2017

© B. Charles

Les coulisses du meeting

Photos © F. Besse

Un taxi pour Bricy...

Certains avions présents au meeting “Le Temps des Hélices” ne peuvent se poser sur la piste en herbe de La Ferté-Alais. Ils ont besoin de longues pistes en dur et vont donc atterrir à Orléans-Bricy ou à Melun-Villaroche. Pour mettre en place leurs équipages (pilotes et mécaniciens), les récupérer à l’issue de leurs entraînements avant le meeting et après leurs démonstrations lors du week-end de la Pentecôte afin de les ramener rapidement sur le terrain de Cerny/La Ferté-Alais, l’AJBS met en place un service de navette aérienne. Celui-ci fait appel au MS-893 Rallye de l’Amicale et au Robin DR-360 de Brin d’Ailes, tous deux basés sur le terrain le reste de l’année.

Ensuite, pour les pilotes, il s’agit d’être réactif et, aux ordres du directeur des vols, de décoller entre deux démonstrations, voire rester bas pendant que des avions déroulent leur présentation au-dessus.

Au retour, il en sera de même, avec une possible attente à courte distance de la piste en attendant l’autorisation d’atterrir le plus rapidement possible pour ne pas gêner le déroulement du spectacle.

A ce jeu, trois pilotes (Arnaud, Florent et François) ont assuré les navettes pour l’édition 2017. Il s’agissait de déposer et de reprendre le capitaine “Marty” Martinez et certains de ses mécaniciens (Rafale Solo Display), Eric Hauert et son copilote (Hunter), les pilotes des Fouga Magister

lors de leur entraînement à partir de Melun avant le meeting sans oublier d’aller déposer puis reprendre à Lognes-Emerainville l’équipage de l’Airbus 330 de XL Airways en provenance de Roissy par la route. Pour les Rafale et Hunter, le “timing” imposait d’être au sol à Bricy 1h30 avant le décollage des appareils, pour permettre la sortie des machines protégées sous hangar durant la nuit, la préparation de l’équipage avec l’installation à bord après la visite prévol. L’aller La Ferté-Bricy nécessite environ 30 mn en avion léger contre au moins 1h15 par la route si la circulation est fluide…

L’intérêt pour les pilotes des navettes est de rencontrer les équipages, de discuter avec les pilotes, de se poser sur une base aérienne en découvrant quelques avions rarement vus de près comme des A-400M mais aussi de voler !

A Bricy, on découvre aussi les appareils du tableau Aéronavale, comme les MS-760 Paris et Zéphyr, sans oublier l’entraînement d’un C-160 Transall…

C’est encore l’occasion de pouvoir faire un tour (au sol !) de certaines machines, qu’il s’agisse d’un amphi-cabine en Rafale ou en Hunter… voire d’aider l’équipage du Hunter en assurant l’enlèvement de l’échelle d’accès et les cales du train avant. L’inconvénient pour les pilotes de navette réside dans le fait que l’on ne voit quasiment rien du meeting car il faut partir deux heures avant le créneau de décollage des jets depuis Bricy. Il faudra encore attendre le temps de la démonstration à la verticale de La Ferté-Alais puis le retour des appareils à Orléans. Là, du temps sera encore passé à remiser les appareils dans les hangars, après avoir fait les pleins en pétrole et en fumigène, débriefé avec les mécaniciens les éventuels points à revoir avant le lendemain. Ainsi, il n’est pas rare de partir vers 14h00 pour ne revenir que vers 18h30 quand le meeting touche à sa fin… Mais heureusement, il y a les entraînements devant la direction des vols, dans les jours précédant le meeting, pour découvrir les principales démonstrations !

■ **François Besse**

© Patrick Milward

© François Besse

En vol sur...

Blériot XI

Louis Blériot naquit, en 1872, au moment où la France commençait sa révolution industrielle, ce qui fit que sa jeunesse se passa à rêver à un futur libéré des contingences terrestres du moment, la lenteur des déplacements, la lourdeur des créatures terrestres, la proximité de leur horizon et, disons-le, la pénibilité d'une existence liée au sol par une pesanteur devenue oppressante. Il était donc normal qu'il se mit à rêver au vol humain.
Après de brillantes études, le jeune homme entra à l'Ecole Centrale où, déjà attiré par le "plus lourd que l'air", il n'en parlait que très peu, de peur de passer pour un fou.
A sa sortie de l'Ecole Centrale, alors que l'industrie automobile devenait prospère, le jeune Louis s'aperçut très rapidement du fait que certains accessoires devaient être améliorés, dont les phares. Il pourrait être rentable de se diriger dans cette direction. Il le fit donc et devint rapidement le leader de ce marché particulier, ce qui lui permit de s'investir dans la recherche aéronautique.
Comme d'autres, il commença par construire un petit ornithoptère de 10 kilogrammes qui, mû par un moteur à acide carbonique de 2 ch, vola (parait-il) en janvier 1901. Extrapolé pour transporter un pilote et animé par un moteur de 100 ch, toujours à acide carbonique, l'appareil se brisa dès le premier essai et, évidemment, ne décolla pas.

Une série d'appareils plus ou moins réussis

Louis Blériot fit alors alliance avec les frères Voisin, lesquels construisirent pour lui un planeur à flotteurs baptisé Blériot II.
Au premier vol, l'appareil décolla, effectua quelques jolies sinusoïdes non contrôlées, puis plongea dans le fleuve où Gabriel Voisin, coincé par les nombreuses cordes à piano, manqua de peu de se noyer.

Adolphe Pégoud, voltigeur et as

© DR

Célestin Adolphe Pégoud, troisième enfant d'une famille d'agriculteurs, naquit le 13 juin 1889 à Montferrat, dans l'Isère. A seulement 14 ans, rêvant d'aventure plus que d'agriculture, il quitta sa ferme natale pour se rendre à Paris où, dès ses 18 ans, il s'engagea dans l'Armée, comme cavalier au 5e Régiment de chasseurs d'Afrique. Affecté plus tard au 3e Régiment d'artillerie coloniale, à Toulon, il fit la connaissance du capitaine Louis Carlin, un officier passionné d'aviation avec qui, affecté au camp de Satory, il effectua son premier vol en tant que passager, en octobre 1911.
Revenu à la vie civile en février 1913, le jeune Adolphe prit des leçons de pilotage et fut breveté le premier mars 1913, avant d'être engagé, une semaine plus tard, par Louis Blériot, en tant que pilote d'essais…
Le 19 août 1913, essayant, au-dessus de la vallée de Chevreuse, un parachute créé par l'inventeur Frédéric Bonnet, il abandonnait un avion sacrifié et, le voyant effectuer d'amusantes cabrioles, il décidait de les reproduire volontairement.
Le premier septembre 1913, il exécutait donc, à Juvisy-sur-Orge, le premier vol inversé de l'histoire, exploit qu'il réitéra le lendemain, à Buc, devant les représentants de l'Aviation civile et militaire. Enfin, le 21 septembre 1913, il effectuait une série de figures acrobatiques, la dernière étant cette fameuse "boucle" qu'il effectuait pour la première fois.
Mobilisé en 1914 en tant que pilote, Adolphe Pégoud fut tout d'abord affecté à la défense de Paris et reçut sa première citation dès le mois d'octobre pour une mission de renseignement effectuée à Maubeuge.
Le mois suivant, son moteur ayant été touché au-dessus des troupes allemandes, il dut planer longuement (sur plus de 10 kilomètres parait-il) pour rejoindre les lignes françaises.
Le 5 février 1915, il abattait ses deux premiers avions ennemis et obligeait un troisième à se poser dans nos lignes.
En avril 1915, il était affecté à l'escadrille MS 49, à Belfort et, le 18 juillet, remportait sa sixième victoire aérienne, ce qui lui valut, en plus de recevoir sa seconde citation à l'ordre de l'armée, de devenir officiellement le premier "as" de la Première Guerre mondiale.
Malheureusement, dans la matinée du 31 août 1915, Adolphe Pégoud fut abattu, à l'altitude de 2.000 m, d'une balle allemande qu'il reçut dans la tête.
Il avait alors vingt-six ans et venait d'être fait chevalier de la Légion d'honneur.
Il avait aussi obtenu la Croix de Guerre avec palmes. A noter que, le 6 septembre, l'équipage allemand qui l'avait descendu revint sur les lieux du combat et y lança une couronne de laurier portant ces mots : "A Pégoud, mort en héros pour sa patrie".
Ce même équipage fut ensuite descendu, le 18 mai 1916, par le Français Roger Ronserail qui, du coup, reçut l'appellation de "Vengeur de Pégoud". ■ **J.-P. L.**

© DR

Le Blériot XI-2

Privé de Raymond Saulnier, son ingénieur parti chez Morane, Louis Blériot ne possédait plus de bureau d'études apte à concevoir un appareil moderne entièrement nouveau, ce qui fit que, quand l'armée lui demanda un avion d'observation biplace, il se contenta d'extrapoler son modèle XI et de l'équiper d'un moteur rotatif, soit un "50 Gnome", soit un "80 Le Rhône". Cet avion, ne possédant de visibilité verticale que vers l'arrière, vit le bord de fuite de ses ailes largement échancré et, devant être utilisé à des fins militaires, se vit équipé, en place arrière, d'un affût de mitrailleuse rotatif. Il en devint donc centré trop arrière, donc instable, ce qui, à une époque où tous les avions souffraient plus ou moins du même défaut, ne paraissait pas gênant.

L'auteur de cet article aux commandes du modèle XI

© Jena-Pierre Touzeau

La version civile du Blériot XI-2 était pratiquement conforme à celle destinée aux militaires, mais l'échancrure des ailes était supprimée, ce qui, entre autres ne facilitait en rien l'accès à bord. Par contre, privé de sa mitrailleuse, il était nettement mieux centré. Ce fut ce type d'appareil que choisit Adolphe Pégoud pour ses premières démonstrations d'une voltige qui, pas encore parfaitement au point, n'en était pas moins particulièrement osée et, pour les spectateurs, extraordinairement palpitante. Il fit évidemment améliorer l'appareil de base, lequel vit certains de ses éléments renforcés et, évidemment, fut équipé de ceintures de sécurité, un élément totalement ignoré à l'époque.

Le Blériot XI-2 de l'AJBS correspond presque exactement à ce qu'était l'avion de la première boucle, le terme "presque" n'étant employé que par mesure de sécurité, tous les modèles de Blériot ayant reçu un tel nombre de petites modifications qu'il n'est évidemment pas possible d'avoir une certitude absolue. ■ **J.-P. L.**

Photos © François Besse

Exit, donc, le Blériot II. Le Blériot III, toujours construit par Voisin, était un curieux engin dont les ailes avant et arrière avaient, vues de face, la forme d'une ellipse.

Muni de flotteurs et animé par un moteur Antoinette de 24 ch et deux hélices contrarotatives, le curieux engin fut essayé sur le lac d'Enghien et, apparemment heureux de rester en un endroit où il se trouvait bien, il refusa farouchement de quitter la surface liquide.

Un quatrième appareil, le Blériot IV fut donc construit, toujours sur flotteurs mais avec l'aile avant biplane des futurs Voisin et deux moteurs Antoinette de 24 ch. Il ne décolla pas mieux que son prédécesseur, non plus d'ailleurs que le IV bis, en fait le même appareil mais équipé de roues. Blériot et Voisin se fâchèrent alors et chacun d'eux construisit ses propres avions.

Le Blériot V fut un appareil de type "canard", monoplan et muni de l'ancêtre de notre "manche à balai", la « cloche ».

Après trois casses sans la moindre tendance à décoller, l'appareil réparé consentit enfin à quitter le sol, le 5 avril 1907, pour un saut de puce de cinq à six mètres. Le succès était mitigé, mais c'était un succès… Enfin, le 17 avril, l'appareil décolla franchement, se retourna et se transforma résolument en épave.

Un nouvel appareil, le Blériot VI fut alors construit. Il était doté de deux paires d'ailes en tandem, l'aile avant étant munies d'extrémités mobiles supposées servir d'ailerons aussi bien que de commandes de profondeur. Enfin, le 11 juillet 1907, après quelques péripéties qu'il serait trop long de relater dans ce court exposé, l'appareil consentait à voler sur 25 m, puis, le 15, sur 80 m, et enfin, le 25, il parcourait 150 m et, grande nouveauté, décrivait un arc de

cercle. Remotorisé et doté de 50 ch, l'avion devint alors le VI bis et effectua quelques petits vols puis, le 17 septembre, consentit à monter à 25 m, hauteur à laquelle le moteur s'arrêta brutalement. L'engin piqua alors fortement, ce qui incita Blériot à se lever et à se jeter sur la queue de son engin qui, rééquilibré, se remit à l'horizontale avant de s'écraser.
Un nouvel avion fut donc construit, le numéro VII, un monoplan à aile basse équipé d'un moteur Antoinette de 50 ch. Les 5 et 6 novembre 1907, le train non suspendu s'affaissa, ce qui incita le constructeur à le munir de sortes de barres de torsion et enfin, le 16 novembre, un vol prolongé fut réalisé à une vitesse estimée à 90 km/h. Les plus beaux vols eurent lieu le 6 décembre, sur quatre et cinq cents mètres, un virage de 180° étant même effectué ce jour-là. Et le 18 décembre, à la suite d'une manœuvre douteuse, la machine se retourna et fut détruite.
En février 1908, Raymond Saulnier entrait au bureau d'études et commençait l'étude du Blériot VIII alors que Louis Blériot délaissait son usine de phares pour se consacrer presque entièrement à l'aviation. Très proche du précédent appareil mais doté d'une aile médiane haute, le nouvel avion effectuait ses premiers essais le 29 avril 1908 et, après quelques petites modifications et de menues casses, commençait à effectuer de jolis vols et même à remporter quelques prix jusqu'à ce que, le 23 juillet, à la suite d'un déséquilibre dû à une rafale, le malheureux VIII soit cassé. Plusieurs fois modifié et devenu le VIII ter, l'appareil reprit ses vols, notamment à Toury où, le 21 octobre, il parcourait 7 kilomètres en un peu moins de 7 minutes. Enfin, après de nombreuses petites casses, le célèbre vol Toury-Artenay et retour put être réalisé, prouvant ainsi que les Blériot pouvaient voler sur la campagne.

Louis Blériot "casse souvent du bois"
Mais le 4 novembre, l'avion fut détruit derechef et l'ami Louis se mit à construire ses numéros IX, X et XI qu'il tenait absolument à présenter au premier Salon de l'Aéronautique.
Victime de trop nombreux ennuis, le IX ne vola pas, ce qui fait qu'il ne fut pas cassé et attend encore une possible restauration au Musée des Arts et Métiers. Quant au modèle X, mauvaise copie du biplan des frères Wright, il n'avait aucune chance de décoller un jour et, sagement, resta au sol.
Il ne restait donc plus que le Blériot XI,

© François Besse

© Jena-Pierre Touzeau

Patrouille pour deux Blériot XI en 2009

la machine de la dernière chance pour un constructeur quasiment ruiné. Construit sous la responsabilité de Raymond Saulnier, le nouvel avion était petit et équipé d'un moteur REP de seulement 30 ch, mais dès les premiers essais, il se montra tellement rapide (75 km/h) que le terrain d'Issy-les-Moulineaux sembla trop petit au constructeur qui, du coup, émigra vers Buc.
A cette époque, Blériot – ayant vendu le brevet de ses phares électriques à des industriels anglais – respirait un peu mieux, ce qui lui avait permis de construire son modèle XII et de réparer le XI, cassé alors qu'il terminait un atterrissage trop long dans la vase du Trou Salé, près de Toussus-le-Noble..
Le Blériot XII était plus lourd et plus gros que son petit frère. D'aspect assez curieux, il était animé par un moteur ENV de 35 ch situé à côté des jambes du pilote et entraînant une hélice bipale à l'aide d'une chaîne. Le pilote était installé sous l'aile monoplane et n'était absolument pas protégé, ni du vent, ni des éventuelles gouttes de pluie, ni des insectes. Quant à la profondeur, elle était biplane, la seule surface mobile étant la surface inférieure. De plus, pour agrémenter son manque d'esthétique, le fuselage était surmonté d'une curieuse gouverne de direction rectangulaire, monobloc de surcroît, située très en avant des surfaces de profondeur. Certes curieux et particulièrement inesthétique, mais finalement assez bien étudié, l'avion volait bien et, malgré la modicité de sa puissance, pouvait même transporter trois personnes, pilote compris, dans des conditions de confort particulièrement acrobatiques, ce qu'il ne fit d'ailleurs qu'une fois avec des passagers légers, dont Santos-Dumont.

La première traversée de la Manche en juillet 1909
Louis Blériot disposait enfin de deux appareils suffisamment fiable pour effectuer des vols supérieurs à 40 kilomètres, son projet étant de gagner le prix du Daily Mail portant sur la traversée de la Manche.
Ce fut le modèle XI qui, suite à des ennuis survenus sur le XII, fut choisi pour la traversée du 25 juillet 1909. Ses ailes avaient alors été rallongées et son moteur REP avait laissé la place à un Anzani de 25 ch, un engin rustique, mal équarri mais qui, pourvu qu'il soit abreuvé d'huile en quantité suffisante, tournait en ferraillant et en vibrant, mais tournait pendant plus d'une heure sans s'arrêter. Bref, ce fut le Blériot XI qui traversa et, du coup, put être vendu en suffisamment d'exemplaires pour que

Le Petit Journal

© Frédéric Vandentorren

Louis Blériot retrouve une excellente santé financière.
Certes, le modèle XII volait bien, mais son petit frère ayant glorieusement obtenu le titre de vedette internationale, ce fut lui qui passa à la postérité. Cela tombait bien, il était moins cher à construire et moins vilain à contempler.

En vol sur Blériot XI

Avant tout vol, il faut évidemment sortir l'avion de son hangar et, pour ce faire, il doit être poussé en marche avant. En effet, doté d'un train d'atterrissage orientable en cas d'atterrissage non symétrique, ses roues ont la fâcheuse tendance, si on fait reculer l'engin, à se mettre en travers. Il faut aussi noter que, pour faciliter la manutention, le patin arrière repose sur un chariot à trois roues orientables. Bref, la machine ayant été sortie et le chariot arrière ayant été retiré, il devient possible, et surtout indispensable d'effectuer l'inspection prévol. Ce type d'inspection est particulièrement important car, aucun "Murphy Proofing" n'ayant été prévu sur ce type d'appareil, il serait extrêmement aisé de monter une commande à l'envers. Nous allons donc vérifier le sens des commandes et tous les freinages. On part donc de l'aile gauche, on vérifie les freinages des cordes à piano du fuselage, puis ceux des commandes de profondeur et de direction, doubles puisque les fils de commandes le sont. Notons en passant que, aucun compensateur n'existant sur les appareils de 1913, il est important que tout soit doublé. On passe ensuite aux cordes à piano de la partie droite du fuselage, puis aux câbles de maintien des ailes, qui doivent être tendus et freinés, sans oublier les éléments arrières qui, moins tendus que ceux de l'avant, servent à la commande de gauchissement des ailes. Je dis bien gauchissement car, le Blériot ne possédant pas d'aileron, c'est bien toute l'aile qui se gauchit et, pour que cela soit possible, l'épaisseur du profil est faible et la trame de l'entoilage, au lieu d'être parallèle aux longerons et aux nervures, est décalée de 45 degrés. On passe ensuite au moteur, sur lequel on doit contrôler que toutes les goupilles sécurisant les soupapes sont bien en place. Cela pourrait paraître inutile, mais il arrive que certaines disparaissent, rongées par l'usure, ce qui permet à la couronne qu'elles tiennent de se dévisser, laissant le champ libre à une soupape qui, tenue en vol par la force centrifuge (moteur rotatif !), donc ne risquant pas de pénaliser le fonctionnement moteur, pourrait, si leur cylindre était arrêté en position haute, tomber au fond dudit cylindre. Après cela, on contrôle le train d'atterrissage, puis l'aile gauche de la même manière que la droite, et on est prêt pour l'une des actions les plus difficiles, l'accès au poste de pilotage.
Pour s'installer à bord, le marchepied étant positionné très haut, nous préférons utiliser un bon escabeau, lequel permet de s'appuyer sur les longerons de fuselage pour accéder à la place arrière. De là, assis sur le longeron pouvant servir de dossier au passager, on passe les jambes au-dessus du dossier pilote, lui aussi un longeron, on se cramponne aux montants de la cabane de maintien des ailes et on se glisse entre les deux pour passer devant.
Ceci fait, la partie la plus difficile du vol étant faite, il n'y a plus qu'à s'attacher et à préparer la mise en route, mais après avoir contrôlé les instruments de bord, une opération extrêmement rapide, ceux-ci étant exactement au nombre de… zéro.
Pendant ce temps, les mécaniciens s'activent et commencent par nettoyer, à l'alcool bien sûr, le collecteur d'allumage. En effet, le moteur étant rotatif, les bougies doivent être alimentées par un collecteur qui, à l'arrêt, reçoit suffisamment d'huile de ricin pour s'en trouver isolé électriquement. Notons que l'alcool est le liquide idéal pour diluer l'huile de ricin. Après le nettoyage du collecteur, le pilote ouvre l'essence et l'huile, puis avance la manette de puissance de trois ou quatre centimètres pour que l'essence puisse couler d'une manière raisonnable. Il suffit alors de brasser très vite le moteur puis, le contact de l'unique magnéto étant assuré, de lancer l'hélice à la main pour que le moteur démarre à la première sollicitation. Si le moteur ne démarre pas, la raison en est, soit que le collecteur est encore sale, soit que le brassage fut trop lent ou trop court. Cependant, pour les mécanos un peu faibles des bras, il est possible d'injecter de l'essence dans chaque cylindre, à l'aide

**1909 pour le Blériot XI,
1913 pour le Morane H…**

d'une pipette introduite par chaque orifice d'échappement. C'est plus long mais parfaitement efficace. Bref, après la mise en route, la manette se trouvant avancée d'un bon tiers de sa course, le moteur va pratiquement couper et ne sera maintenu qu'à l'aide d'un important avancement de la manette puis, l'ensemble s'emballant, d'un retour à la position précédente. Cette procédure devra évidemment être maintenue jusqu'au moment où, le régime se maintenant à régime raisonnable, le moteur puisse être considéré comme chaud et utilisable à pleine puissance, ce qui est assez rapide, l'huile, non récupérable, n'ayant aucun besoin d'être réchauffée.
A ce moment, on fait retirer les cales et on décolle immédiatement, droit devant. Immédiatement car l'avion avance forcément, les freins se trouvant sur le registre des abonnés absents, et droit devant car les virages au sol fatiguent outrageusement les cordes à piano assurant l'homogénéité du fuselage.
En fait, on peut toujours réduire la puissance pour ne pas avancer, mais une telle procédure devant invariablement aboutir à l'arrêt du moteur, elle est donc à proscrire.
Le décollage ne pose pas le moindre problème, pratiquement quel que soit le vent et sa direction, avec quand même une limitation à une dizaine de noeuds. Si ce vent est nul ou dans l'axe, on est en l'air en une petite centaine de mètres, pratiquement sans avoir rien fait d'autre que de maintenir la direction. En effet, le régime moteur avoisinant les 850 tr/mn, la très grande hélice fournit une traction très importante, tout au moins à faible vitesse, c'est-à-dire au décollage et en montée. En croisière, par contre, je ne pense pas que l'on puisse compter sur une vélocité supérieure à 70 ou 75 kilomètres à l'heure.
En vol, si la commande de profondeur est normalement efficace, il n'en va pas de même de celle de gauchissement dont la seule qualité, puisque privée d'ailerons, est de ne pas créer de lacet inverse. Mais cela ne veut pas dire que la commande de direction peut être ignorée car, la vitesse étant ce qu'elle est, tout virage correspond à une vélocité très différente des deux ailes. Il est donc indispensable d'utiliser le roulis induit dû à la direction pour redresser une inclinaison importante, au moins si le pilote tient à éviter ce qu'il convient d'appeler "des sueurs froides". Quand on a compris tout cela, le XI-2 devient agréable, tout au moins si la température extérieure est suffisamment élevée, car, à l'extérieur, on s'y trouve réellement.

Si le décollage peut se faire sans trop tenir compte du vent, il n'en va pas de même de l'atterrissage, lequel doit se faire face à celui-ci, bien que, si on connaît bien l'appareil, on puisse prendre quelques menues libertés à ce sujet.
On s'aligne donc, on réduit partiellement la puissance et on pique suffisamment fort pour conserver une bonne vitesse, la finesse de l'engin étant ce qu'elle est, on arrondit à l'arrivée près du sol et on pose immédiatement les roues, tout atterrissage en position trois points étant formellement déconseillé, le décrochage se montrant peu sympathique et intervenant justement en position proche du "trois points".
Aussitôt au sol, on réduit et l'avion s'arrête étonnamment court. Le moteur aussi d'ailleurs, tout au moins si la manette est à fond en arrière. Par contre, si ladite manette est remise à une bonne position avant que l'hélice ne soit stoppée, le total repart, mais un peu trop vite pour que la vitesse de roulage soit confortable, d'où la nécessité de recommencer souvent la manoeuvre.
Si, d'aventure, le roulage doit s'effectuer avec un vent traversier, modéré évidemment, le Blériot voudra évidemment se positionner face au vent et ne pourra être ramené qu'à l'aide de la direction, évidemment, mais

aidée par un sérieux coup de moteur destiné à souffler la gouverne, et comme cela s'accompagnera d'une accélération rapide, il conviendra de dépasser le cap désiré et de réduire rapidement la puissance. Mais le mieux sera encore de tout couper et d'attendre la venue des copains.
Pour tout couper, c'est simple: on réduit tout, puis on coupe la magnéto, après quoi on ferme essence et huile avant d'effectuer la seconde action vraiment périlleuse du vol, descendre de l'avion. Il n'y aura plus alors qu'à nettoyer un avion partiellement couvert d'huile de ricin, avant de le remettre dans son hangar. Mais ceci est une autre histoire. ■ **Jean-Pierre Lafille**

Photos © François Besse

La boutique AJBS

Vente par correspondance

Flammes

- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS

5 €/pièce

Décapsuleur

Mugs

– NAF N3-N
– NA T-6
– Zero

7 €/pièce

Montre Caudron G3

Porte-clé Caudron G3

Mini-torches

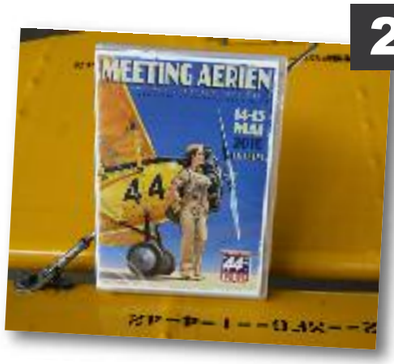
Brun, Noir, Rouge

6€/pièce

Montre Novy

Pins AJBS

Autocollant AJBS



DVD 2016

DVD

- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

Porte-clé Ourson

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS

Vente par correspondance

29€

Polo AJBS noir
Tailles S, M, L, XL

55€

Sweat shirt AJBS gris
Tailles M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS Ju-52
Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS T6
Tailles S, M, L, XL, 2XL

12€

T-shirt AJBS Blériot XI-2
Tailles S, M, L, XL, 2XL

39€

Casquette Barnstormer
Gris, Beige. Tailles S ou L
Mention “Le Temps des Hélices”
39€/pièce
Diffusion également sur
www.barnstormer.fr

8€

Casquettes AJBS
Vert, Bleu, Noir, Blanc

29€

Foulard AJBS

5€

Patches
Skyraider, T6 Texan, Douglas C-47,
Junkers Ju-52, G3 AJBS
5€/pièce

BON DE COMMANDE Règlement par chèque à AJBS - aérodrome de La Ferté-Alais - 91590 Cerny

Prénom _____ NOM _____

Adresse _____

Téléphone _____ Mail _____

Produit	Taille	Couleur	Quantité	Prix

Frais de port : +4,50€ (forfaitaires) TOTAL

Soutenez l’Amicale !

Le Temps des Hélices à La Ferté-Alais

19-20 mai 2018

Photos © P. Picard, F. Besse

AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

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