Le Temps des Hélices

© F. Besse

N°7 - Cerny-La Ferté-Alais / Novembre 2017

Sommaire

2 - Edito
Mobilisation
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles…
6 - Réponse au quizz
Mais où est le terrain ?
8 - Visite à Salon-de-Provence
Dernière pour la PAF et le RSD 2017
10 - En Zero à Dinan
Un meeting de l'intérieur…
14 - Prospective
Pour l'avenir de tous…

© C. Horrenberger

18 - En vol sur…
Morane-Saulnier type H

© F. Besse

26 - Le DVD 2017…
désormais disponible à l'AJBS
28 - Dans l'objectif de…
Christian Horrenberger
30 - La boutique AJBS
"Goodies" pour tous…

Mobilisation

Dès septembre, les dirigeants de l'AJBS se sont mis au travail, avec l'aide essentielle de quelques membres très impliqués, pour organiser le prochain "Temps des hélices". Celui-ci sera évidemment plus particulièrement axé sur la commémoration de la fin de la guerre 14-18. Mais pour se faire, compte tenu du coût de plus en plus élevé des charges, ainsi que des frais de sécurité imposés par les autorités, du fait du contexte actuel, il nous faut trouver des solutions viables, nous permettant de réaliser, dans de bonnes conditions, ce spectacle aérien.
L'ensemble des sujets tant financiers, contextuels ou politiques doivent être abordés pour pérenniser le meeting. L'équipe est en marche. Plusieurs démarches de sensibilisation ont été menées auprès des institutions locales, départementales et régionales.
De nombreux contacts sont en cours avec d'éventuels partenaires privés. De nombreuses réunions et des déplacements ont déjà eu lieu, d'autres sont programmés et nous espérons que ce travail de fond nous permettra de pérenniser l'organisation du "Temps des hélices". En fonction du calendrier et de la mise en puissance, je suis sûr que chacun saura se mobiliser pour toujours donner au public la plus belle émotion possible, mais aussi pour la 46e édition, faire partager notre passion et celle de nos prédécesseurs pour cette aviation. Ce meeting 2018, nous le ferons tous ensemble ! **Cyrille VALENTE**
Président de l'AJBS

© AJBS / 2017. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : Eric Bacheville, François Besse, Jean Briez, Thierry Demessence, Christian Horrenberger, Jean-Pierre Lafille, Jean-Paul Maréchal, Cyrille Valente.

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…

■ **La fête de l'Amicale**
Elle a eu lieu le samedi 14 octobre, sous d'excellentes conditions météorologiques – un ciel parfaitement bleu après la disparition des brumes matinales. Une centaine de membres était présent, pour un repas en commun et/ou des vols à bord des différentes machines de l'association. Une bonne partie de la flotte a ainsi pris l'air tout au long de l'après-midi (cf. double page suivante). Pour l'occasion, un "contrôle" avait été mis en place pour fluidifier les mouvements sur la plate-forme.
Au même moment, Jonathan Club organisait sa manifestation "Science en l'air" (le samedi et le dimanche) dans le cadre de la Fête de la Science, avec stands, conférences, ateliers de construction pour les enfants, démonstrations de mini-montgolfières et de cerfs-volants en patrouille, simulateurs de vol, exposition d'un planeur… ■

Photos © F. Besse et C. Horrenberger

Fête de l'Amicale...

Photos © F. Besse

Samedi 14 octobre

Réponse au quizz…

Dans le TDH n°6, il s'agissait de localiser le terrain de Cerny/La Ferté-Alais sur cette photo prise par Arnaud Marel le 1er septembre 2017 à 7h24 en vent arrière pour la 26 à Orly, au FL110. La réponse est dans le cercle…

Visite à Salon de Provence

Invités par le personnel d'encadrement de la Patrouille de France, Cyrille et moi-même, représentant notre Amicale, sommes arrivés à la base aérienne de Salon-de-Provence ce mercredi 18 octobre pour assister à sa dernière présentation 2017 ainsi qu'à celle de l'Equipe de voltige de l'armée de l'Air (EVAA). Ce fût d'abord, durant 10 minutes, un Extra 330 comme toujours époustouflant. Puis le Rafale a pris son envol avec, bien sûr, "Marty" aux commandes. Rien à ajouter…Vous connaissez !
Après son vol, nous avons pu discuter avec lui, qui semble très attaché à notre Amicale et, bien qu'il arrête sa fonction de présentateur officiel au début de 2018, il nous a promis d'être présent les 19 et 20 mai prochains – il sera en effet "coach" pour son successeur, Babouc Nativel. A cette occasion, son remplaçant fera sa première présentation publique. Ensuite, la PAF a effectué ce pourquoi l'ensemble des invités étaient venus… Trois équipiers quittaient cette patrouille pour voler vers d'autre cieux, ce qui a été l'objet d'une cérémonie "d'au revoir" et "d'intronisation des trois nouveaux".
Nous avons, bien entendu, remis aux partants un DVD de notre dernier meeting en souhaitant qu'ils puissent se joindre à nous lors du prochain, ou pour une simple visite.
Avant de reprendre le chemin du retour, nous avons eu l'occasion de discuter avec diverses personnalités du milieu aéronautique et autres, tel Alain Bernard qui ne demande qu'à pouvoir se libérer, dans le but de faire l'article de notre Amicale et notamment du meeting "Le Temps des Hélices". Journée commencée de bonne heure et terminée tard, mais très enrichissante… ■ **Jean Briez**

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS…

www.ajbs.fr

https://www.facebook.com/groups/155451039030/

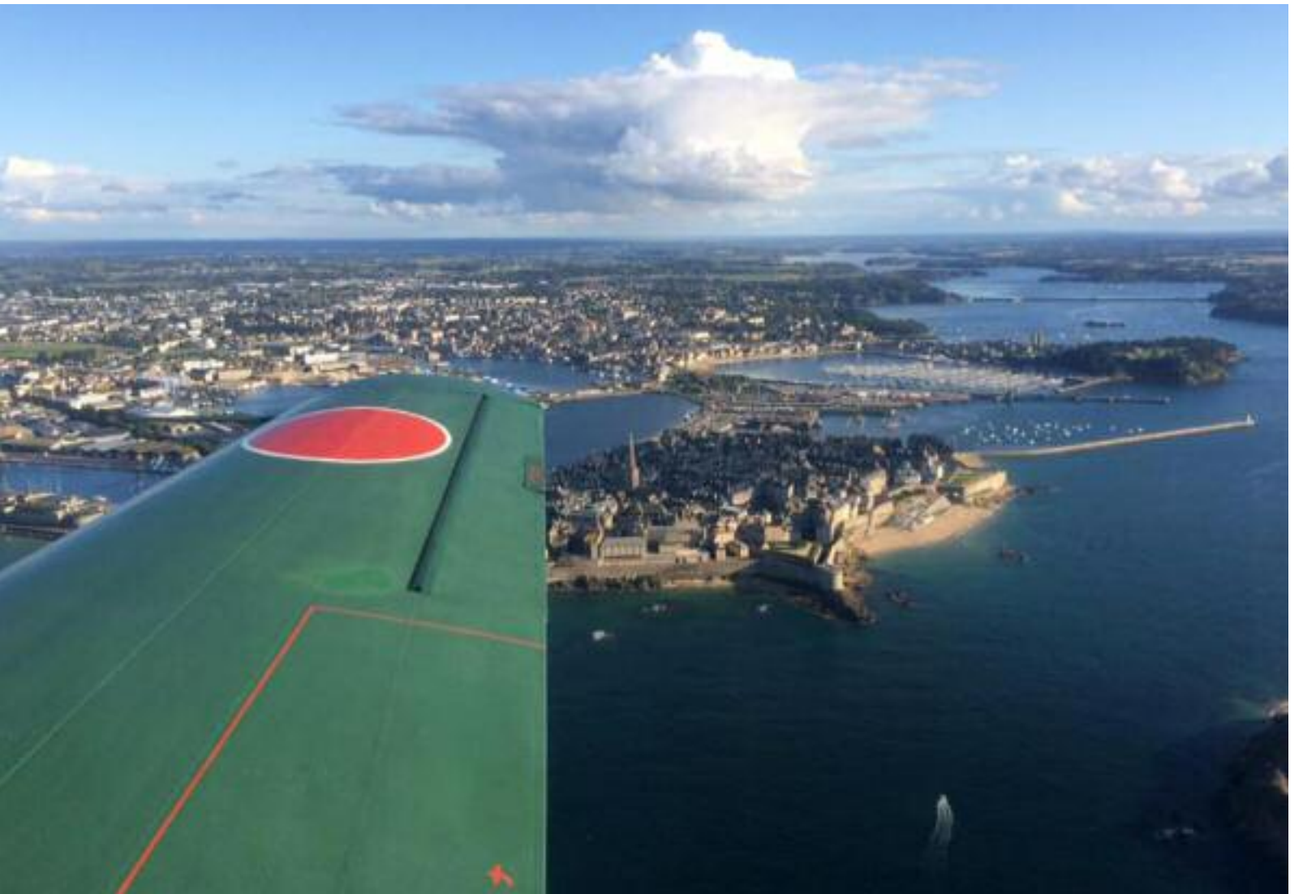
© E. Bacheville

En Zero à Dinan...

Nous voilà invités à participer au meeting de Dinan, les samedi 16 et dimanche 17 septembre. L'Amicale a en effet été sollicitée pour que son T6 modifié "Zero" soit présent à ce chaleureux et accueillant meeting car question temps, c'était plutôt frisquet.
Les préparatifs ont commencé par l'établissement d'une navigation qui nous mènera sur un cap plein ouest vers Dinan pour 180 nautiques de trajet avec un parcours estimé à 1h30. L'équipage a été déterminé quelques semaines avant le départ et sera constitué de Clément, notre sympathique et talentueux animateur de la page Facebook AJBS, et de votre rédacteur du jour, Eric.
Le T6 était tout aussi prêt et quelques vols d'agréments et d'entraînement furent réalisés. C'est lorsque l'avion est de toutes les sorties et tourne comme une horloge que l'on apprécie le travail de Petit Pierre, responsable technique de l'avion, et de son équipe.
Puis vint le jour du départ, moment privilégié où l'on prend les commandes de ce bel avion en compagnie de Clément dont la présence et l'action seront celles d'un solide copilote. Plan météo et feuille de route établis, il était temps de s'occuper du "Zero". Il fut sorti de son hangar pour être amené à la pompe afin de faire les pleins, soit quelques 420 litres de 100LL. La machine consomme beaucoup : il faut compter un peu plus de deux heures d'autonomie en se gardant une petite marge. Puisque nous sommes dans les fluides, on aura vérifié les niveaux de l'huile hydraulique et du fumigène.
Le "Zéro" a ensuite été tiré à la force agricole vers l'aire de démarrage avec Clément aux commandes du tracteur. Chargé de nos effets personnels, la prévol s'est effectuée avec comme "temps fort" le brassage de l'hélice.
Dernières prises des renseignements sur la météo avec notamment des appels téléphoniques vers Dinan pour connaitre la situation locale en temps réel. Nous étions un peu hésitants car la route était nuageuse avec de nombreux cumulus mais la visibilité plutôt bonne. Nous savions qu'il fallait prendre une décision rapide : il existait une fenêtre de départ dans les minutes suivant nos préparatifs. Sinon, il faudrait retarder le décollage en milieu d'après-midi compromettant l'entraînement du soir.
La décision fut prise de partir. Nous étions donc à bord, bien installés et prêts à effectuer les procédures de démarrage du Pratt et Whitney R-1340-AN2 dont notre version délivre 600 ch, permettant d'animer une grande hélice tripale.
Le moteur s'anima doucement en hoquetant et crachant un panache de fumée bleue puis le cycle des 9 cylindres en étoile devint régulier. Huile chaude et autres paramètres dans le vert, les essais moteurs furent réalisés. La check-list terminée, nous nous sommes alignés en piste 28 de la Ferté-Alais pour décoller en direction de Chartres puis ensuite altérer notre cap plein ouest.
La première partie du voyage fut agréable, balisée par quelques cumulus épars.
Quelques minutes plus tard, nous avons survolé un édifice religieux remarquable par son étendue contrastant avec la petite taille du village qui l'accueille. Il s'agit de la basilique Notre-Dame de la Chapelle-Montligeon.
Le cheminement prévu nous amena à nous rapprocher rapidement de Mortagne-au-Perche, début d'une navigation qui se compliquera. La hauteur du relief s'est accentuée avec la présence de plus en plus marquée de barres nuageuses bouchant l'horizon et masquant les sommets "montagneux". Cette situation nous obligera à de nombreux changements de cap allant du nord-ouest au sud-ouest afin de chercher un ciel clair. Après 15 minutes de navigation en zig-zag, la route fut reprise plein ouest avec la surprise de découvrir rapidement le Mont Saint-Michel au loin…
L'arrivée dans le golfe de Saint-Malo s'est fait sous un ciel tourmenté. Au nord, le Mont Saint-Michel était sous le soleil, révélant à 1.500ft un kaléidoscope de couleurs inoubliables dû aux nombreux méandres du Couesnon qui s'enroulent autour du Mont et cherchent à rejoindre la haute mer à travers la baie sablonneuse.
Devant nous et au nord se trouvait une large barre de masses nuageuses noires s'écrasant jusqu'au sol. Ayant repris le contact avec le SIV puis Dinard, nous avons demandé une route permettant de passer sous Saint-Malo pour gagner l'estuaire de la Rance et la remonter jusqu'à Dinan.
Le temps de cheminer, les lourds nuages poussés par le vent d'ouest révèlent l'aérodrome de Dinan après leur passage.
Notre fin de voyage se conclura par un passage basse hauteur puis une finale en 07 sur piste humide, heureusement dans le sens de la montée.
Pied à terre, nous avons été amicalement accueillis et notre valeureux "Zero" fut visité par des jeunes candidats aux BIA accompagnés de leurs parents, fiers de réaliser quelques photos au poste de pilotage.
Nous avons fait ensuite connaissance de nos hôtes autour d'un plateau repas (cause d'arrivée tardive après le déjeuner) puis nous avons partagé un moment de complicité autour de 100 kg de patates, éplucheurs à la main avant de regagner l'avion pour la séance d'entraînement.
Celle-ci me permit de reconnaître les axes et de faire quelques passages à plat car le vol sera ensuite écourté par la survenue d'un nouveau grain.
Les tables dressées, nous avons débuté la soirée par un cocktail breton sous le hangar qui abritait encore quelques avions.
Le repas passé en bonne compagnie fut suivi d'un élan d'entraide d'une très grande efficacité pour débarrasser une vingtaine de tables en quelques minutes faisant place nette pour rentrer les derniers avions restés à l'extérieur.
Puis nous nous sommes quittés pour rejoindre nos chambres d'hôtels.
Dimanche 19 septembre, réveil brumeux et levée de camps pour retrouver l'aérodrome vers 9 heures, où nous avons passé la matinée à mettre en place les avions. La météo était meilleure et laissait présager une bonne journée qui permettra à de très nombreux spectateurs d'assister au spectacle.
Le ballet aérien s'est enchainé sans anicroche et la fin de journée arriva à grand pas. Il fut temps de rassembler nos affaires et de les embarquer à bord du "Zero".
Les pleins faits, nous avons eu l'accord du DV pour prendre la route du retour.

Décollage en 25 dans le sens de la descente avec le soleil en pleine face. Nous avons quitté la fréquence de Dinan sans oublier de remercier nos invités. Sous le contrôle de Dinard, nous sommes remontés vers la côte en restant à l'ouest des pistes.
Au-dessus de l'eau, nous avons été conviés à rester dans ce même secteur car un liner s'apprêtait à décoller. L'attente nous fera consommer 10 minutes de carburant et 10 minutes sur notre temps de trajet prévu.
Il ne fallait pas trop tarder en chemin car la nuit aéronautique pouvait survenir rapidement en cas de déboires.
Nous avons été autorisés à reprendre notre chemin et durant 15 à 20 minutes, nous avons eu un plaisir intégral à scruter la côte, perchés à 1500 ft sur notre balcon volant. Ainsi défilèrent sous nos yeux, Dinard, Saint-Malo, la Pointe du Groin, Cancale et à nouveau le Mont Saint-Michel puis Avranches avec son aérodrome atypique au ras de l'eau.
Le reste du voyage fut bien différent de l'aller. Certes la météo n'était pas parfaite et les premiers nautiques se firent entre les grains nous gratifiant de quelques magnifiques arcs en ciel. Le jeu consista alors à passer entre les gouttes. Puis le ciel s'éclaircit avec une visibilité remarquable accentuée par un soleil couchant situé dans notre dos. La masse d'air étant pratiquement immobile, cela nous permis de tenir un cap 90 constant. L'avion bien trimé nous a ramené paisiblement au terrain de La Ferté sans qu'il soit presque nécessaire de toucher aux commandes.
La dernière ligne droite vers le terrain se fit à 32 pouces, 2200 tours par minute pour un passage "ferté-alaisien" suivi d'un virage serré nous remettant dans le circuit. Le posé en 28 s'est fait à la lumière tombante et nous avons rejoint tranquillement les hangars où un comité d'accueil efficace nous a aidé à ranger le "Zero" en moins de cinq minutes.
Ce fut un chouette voyage et vive l'Amicale Jean-Baptiste Salis sans qui, rien de tout cela ne serait possible. Merci à l'association Dinan Mémoire et Aviation.

■ **Eric Bacheville**



© C. Maiuri-Folgalvez

AVEC VOUS, RESTAURONS L'AVION DRAGON RAPIDE
CE BIPLAN BIMOTEUR, EST UN DES AVIONS DE COLLECTION LES PLUS RARES AU MONDE.
AVEC SES LIGNES INTEMPORELLES, IL SYMBOLISE LE MARIAGE AÉRIEN DE L'ÉLÉGANCE ET DE LA PERFORMANCE.
PARTICULIERS, ENTREPRISES, participez à une fabuleuse aventure humaine & aérienne! Grâce à vos dons, vous aidez l'AJBS à redonner vie à notre Dragon Rapide !
UNE RESTAURATION SUR PLUSIEURS ANNÉES, soutenue par la Fondation du Patrimoine, qui récolte vos dons avec possibilité d'avantages fiscaux
Un projet unique, afin d'organiser des événements magiques... Contribuons ensemble à ce rêve, redonnons ses ailes à notre Dragon Rapide !
L'AJBS
MERCI DE VOTRE SOUTIEN !
FONDATION DU PATRIMOINE
Bons de souscription en ligne sur :
www.ajbs.fr
www.fondation-patrimoine.org/51564

Prospective

Nous avons toujours su aimer prendre de la hauteur avec nos machines… Saurons-nous élever nos esprits pour bien gérer notre avenir ?

© F. Besse

Pour notre avenir à tous…

Chacun de nous peut croire à l'astrologie. Ou plus prosaïquement à l'astronomie. Et à ces moments extraordinaires, où les planètes sont en alignement. En alignement avec quoi ? Avec une sorte de conspiration divine.
Oui, Dieu serait de la partie pour combattre ces vents contraires qui avaient tendance à souffler sur notre bon champ d'aviation.
Et figurez-vous que c'est ce qui arrive en ce moment à notre terrain !
Après tant d'années durant lesquelles les signes se sont opposés, dans cette attente tumultueuse que les bons génies du Ciel s'accordent entre eux pour nous pousser enfin, nous autres pauvres pions humains balancés comme des dés fragiles sur le tapis vert du destin, dans la même direction.
C'est arrivé ! Alléluia !
Mais que se passe-t-il donc de si merveilleux sur notre magnifique champ d'aviation, notre si exceptionnel bac à sable ?
J'aurais pu commencer cette véritable révélation, par un "il était une fois".
Tant le récit pourrait prendre des airs de fable pour nous autres, grands enfants.
Tout a débuté, cela va de soi, par un rêve. Celui qui a inspiré bien d'entre nous, et pas ma seule et modeste âme de gamin. Un rêve, qui fait que tous les acteurs de notre sublime aventure ne se regardent pas simplement les yeux dans des yeux chargés de regards maussades, au mieux désabusés, au pire belliqueux.
Mais élèvent leurs prunelles vers l'espoir et la volonté d'un monde meilleur, le nôtre, celui de notre terrain d'épanouissement. Meilleur dans sa sérénité, dans sa splendeur ô combien méritée.
Chaque jour, croyez-moi, je prie pour l'œuvre de Jean-Baptiste Salis. Pour que de sa pierre brute nous continuions, chacun de nous, à tailler cet édifice de mémoire à la suite d'Irène et de Jean, de toutes ces associations d'hommes et de femmes, formellement constituées ou pas, de nos amis pilotes, mécaniciens, membres bénévoles de toutes natures, des élus et des agents des collectivités amis… enfin, de vous et de moi. Car sans nous tous, sans qu'un mérite individuel n'en dépasse un autre, aucun moment de notre fabuleuse aventure n'entrerait dans cette éternité grandiose que nous sublimons tous, dès lors qu'elle se conjugue au passé.
De ce passé vertueux duquel émerge ce cher bon vieux temps.
Et c'est ce 11 octobre dernier, dans une salle de réunion du Conseil départemental, à ce moment inattendu et pourtant espéré, que s'est gravée cette promesse d'un avenir perfectible.
Nous étions là, sous le prétexte légitime cependant, de dresser un bilan du meeting 2107, à l'initiative de l'équipe de la présidence de notre Département. Gage de l'importance accordée à la bonne santé de notre événement, s'y retrouvaient là les représentants de nos trois communes, Cerny, Ferté-Alais, Itteville, le Comité départemental du Tourisme, la Chambre de Commerce et d'Industrie, Essonne-Développement le bras économique de l'Essonne à l'international, notre Communauté de Communes et bien entendu l'équipe du Conseil départemental, son cabinet et ses élus concernés.
Congratulations, perspectives, attentes, suggestions, réflexions, avertissements, auspices, incantations… tout le cortège des bonnes intentions défilait alors, cautionné par tant de souvenirs, de la 1ère kermesse aérienne de 1970 à l'immensité du devoir patrimonial qu'était devenu, cet après-midi-là, notre hommage aux pionniers et à l'industrie de l'aéronautique. Car oui ! Notre meeting est l'un des événements touristiques phares de notre département, lui-même un territoire éminent de notre nation dans les secteurs du tourisme, de l'économie, de la culture.
Quelle célébration ! Mais quelles bonnes raisons pour que tous les regards plongent mélancoliquement vers l'abime de nos faiblesses inacceptables, jetées aux pieds du miroir de nos témérités. Lyrisme facile au secours d'une réalité gênante.
Des témoins invisibles, mais pesants, écoutaient autant de soupirs refoulés devant l'expression silencieuse des doutes tacites. C'est à cet instant précis, dans le silence assourdissant de ces non-dits

Fidèle spectateur de notre meeting (ici lors d'une séquence du dernier film), le président du Conseil départemental de l'Essonne, François Durovray, a initié la réunion du 11 octobre dernier, dont le compte-rendu confirme le réalisme de "fédérer tous les acteurs concernés par le site afin de mieux optimiser sa gestion et d'y développer une vraie programmation".

© Videotracks

On n'est plus bénévoles aujourd'hui comme il y a 30 ans… Chacun travaillait 48 h/semaine, mais les contraintes de temps étaient mois lourdes, de même que les transports, le stress, le manque de sérénité face à l'avenir et à la règlementation. La responsabilité de la sauvegarde du patrimoine aéronautique mondial ne peut peser sur les seules épaules des bénévoles.

© Christian Horrenberger

récurrents, qu'une force généreuse transcenda l'assemblée.
Et si, bien au-delà de notre meeting de deux jours, qui remplit certes une année de préparation, bien au-delà du présent et du passé, on prenait la hauteur indispensable pour dessiner les contours de notre terrain de demain. Pour en esquisser la nature des activités qui rayonneront, avec facilité, de l'éclat éblouissant de notre meeting.
364 jours restants et autant de nuits pour conjuguer un territoire riche de ses atouts potentiels, au cœur d'un département riche de sa jeunesse, de son dynamisme, au centre d'une région capitale forte de son avenir. Un terrain habité d'un passé exemplaire, gorgé de l'opulence de ses passionnés et de leurs passions. Libre de s'étendre et de muter. Un terrain qui fait l'orgueil de celles et ceux qui le visitent.
Activité de loisirs ? Centre national de la réalité virtuelle issue des technologies avancées chers à la recherche aéronautique et spatiale ? Hébergement ? Village aéro ? Quid de la règlementation du Parc Naturel du Gâtinais ? Quelle volonté d'envergure et quels projets de dimension pour les territoires et les collectivités ? Quel accompagnement et quelle implications pour les familles propriétaires, pour les bénévoles, pour les compétences publiques ?
Le rêve a surgi de la pierre brute, engendrant chez les visionnaires du tour de table un élan irréversible, affamés de réponses. Les épées se sont alors inclinées, les regards se sont attendris, les pupilles se sont illuminées.
Mais aucune prouesse ne s'accomplira sans une équipe décisionnaire, sans une organisation supérieure, sans une règle établie forgeant dans quelque formalisme de notre époque les rails qui conduiront à la réalisation de notre projet.
Un projet, il est bon de le répéter à l'envi, bien au-dessus des clivages, des mêlées, des chimères des hommes et de leurs mesquineries parfois. Un projet porté par tous, sans privilèges autre que les prérogatives des capacités de chacun.
Encore une fois : propriétaires, collectivités, associations, services de l'Etat, mais aussi experts en leurs domaines réunis en une seule et même organisation fédérative.
Notre projet du territoire de Cerny/La-Ferté-Alais/Itteville, appellation d'origine si peu commerciale qu'il lui faudra trouver un nom rassembleur et significatif, va naître dès une prochaine réunion rassemblant les interlocuteurs concernés.
Je me suis vu confié, par cette assemblée du 11 octobre, la mission de rédiger un "canevas" comme fondement de cette organisation porteuse du projet commun.
Un texte qu'il appartiendra aux qui-de-droit de corriger, de critiquer, d'amender et d'enrichir. Une organisation, redisons-le pour mieux le comprendre, fédératrice pilotant les destinées communes à toutes les parties, mais sans esprit partisan.
Je m'y attelle, en commençant par cet article, car il me semblait essentiel que vous tous, amis du terrain, soyez informés qu'un avenir s'ébranle, dans l'intérêt de tous…
Dans l'objectif de cette promesse pour notre territoire, j'ai également accepté de figurer comme expert dans les actuelles Assises départementales pour une Essonne de 2040. Oui, dans 20 ans !
A condition de préparer cet avenir à l'aune du présent.
Et cet avenir, je le vois, nous le voyons, aux couleurs de notre phare, celui qui montre le cap vers un abri sûr pour construire aujourd'hui et demain avec les meilleures pierres : notre terrain, toujours et encore lui.
Personne ne peut rien accomplir seul et sans les autres.
Que celles et ceux qui attendent du futur des solutions toutes prêtes considèrent ces lignes comme de la poésie douce aux oreilles. Que celles et ceux qui construisent ces jours pour abriter nos avenirs et celui de nos enfants clament et proclament ces paroles qui sont les leurs.
Il nous appartient que ce cri d'espoir ne s'étouffe pas en un souffle vain et rauque, marque de la déchéance d'un rêve à jamais reclus dans les limbes de la fantasmagorie de l'inutile et du dérisoire.
Il fut un jour où un homme s'installa dans un village. Il commença par y creuser un trou. Un trou simple, qui grandissait et s'approfondissait à chaque coup de pioche de cet homme solitaire. Des curieux s'inquiétèrent. Le maire, suivi d'un cortège d'autorités, questionna enfin l'homme :
– "Mais pourquoi creusez-vous ce trou ?".
– "Un trou, rétorqua l'homme ! Mais je ne creuse pas un trou, je construis une cathédrale !"
Et notre cathédrale à nous, s'inscrira après-demain peut-être au patrimoine de l'Unesco. Chiche !
N'est-ce pas en Essonne que la dernière d'entre elles vient d'être édifiée. Tout est possible !

■ **Thierry Demessence**
Humble tailleur de pierre à tête de pioche

Présentes chaque année sur notre meeting, les dernières technologies nous montrent peut-être le chemin d'un avenir à développer.

© Videotracks

Photos © F. Besse

En vol sur...

Morane-Saulnier type H

Comme on peut s'en rendre compte sur les photographies, le Morane H ressemble fortement aux Blériot XI, mais cela n'est évidemment pas un hasard puisque les deux appareils furent jadis dessinés par le même ingénieur, Raymond Saulnier. Par contre, si le style était resté le même, de nombreux détails avaient tellement été améliorés que les performances n'étaient plus comparables, non plus d'ailleurs que le pilotage, nettement moins tranquille sur le Morane que sur son grand frère. Les principaux changements étaient l'adoption d'un train d'atterrissage simplifié, un fuselage mieux dessiné et totalement entoilé, et une profondeur monobloc, évidemment plus légère et moins génératrice de trainée, mais malheureusement beaucoup moins stable.
Je passerai sur les détails de la mise en piste, parfaitement conforme à celle du Blériot, pour passer directement à l'installation à bord, laquelle, pour être simplifiée, nécessite un tabouret et une sorte de reptation sur le dessus du fuselage, afin de ne pas risquer de passer à travers les toiles et de ne pas briser le couvercle de la soute à bagages située derrière le poste de pilotage.
Ladite reptation ayant été effectuée sans casse, on peut enfin s'asseoir sur un siège canné dépourvu de dossier, celui-ci étant inconfortablement remplacé par une barre bien dure, située à peu près au milieu du dos. Une fois assis et attaché, on est totalement dispensé du contrôle des instruments de bord, ceux-ci étant totalement absents d'un tableau de bord lui aussi absent et remplacé par la partie arrière du réservoir d'essence. Tout cela est bien reposant.
La mise en route s'effectue comme pour le Blériot, le moteur étant lui-aussi un 80 chevaux Le Rhône. On ouvre donc le circuit d'huile, on ouvre l'essence, on injecte un peu d'essence dans chaque cylindre à l'aide d'une pipette, on met le contact, un coup d'hélice et ça part, généralement à la première sollicitation. Il convient alors de réchauffer le moteur pendant deux ou trois minutes, puis de contrôler que le moteur tourne bien à pleine puissance, avant de réduire les gaz, faire retirer les cales et décoller.
Cela étant posé, il convient de savoir que, comme le moteur s'arrête à puissance faible, le pilote doit conserver un certain régime pour ne pas caler et que, la grande hélice possédant un excellent rendement à bas régime, l'avion avancera dès que les cales seront enlevées, ce qui fait que deux aides doivent retenir l'avion pendant cette action. Ceci fait, on fait signe aux aides de lâcher tout, on met les gaz, on garde la direction et l'avion décolle en quelques dizaines de mètres sans qu'il soit nécessaire de faire grand-chose.
L'appareil monte bien, puis vole assez vite, bercé par le doux ronronnement, d'ailleurs mi-ronronnement mi-bruissement, d'un moteur rotatif pratiquement exempt de vibrations.
L'ambiance de ce vol est curieusement tranquille, évidemment accompagnée d'un vent assez violent, mais tempéré par un petit pare-brise un peu symbolique qui, en plus d'un reste de vent, laisse aussi passer quelques menues gouttes d'huile de ricin accompagnées, dans les basses couches tout au moins, par de malheureux insectes. Mais les insectes ne piquent pas et, parait-il, les lotions à base d'huile de ricin sont bonnes pour les cheveux…
Une altitude suffisante ayant été atteinte, il convient évidemment de contrôler les qualités de vol de la "bête". On ralentit tout d'abord lentement pour s'assurer de ce que la manche doit bien être déplacé vers l'arrière au fur et à mesure du ralentissement car, dans le cas contraire, cela voudrait dire que, centré trop en arrière, l'appareil serait dangereux à basse vitesse. Après cela, on peut tenter un décrochage pour constater que celui-ci est brutal, mais finalement assez sain et facile à rattraper. Ceci ayant été fait, on contrôle la stabilité des gouvernes, ce qui permet de constater que celle de profondeur est totalement instable, donc

impossible à lâcher, même pour une toute petite seconde, l'avion partant immédiatement et brutalement dans un piqué extrêmement dangereux.
Pour le reste, le gauchissement se montre peu efficace, ce qui oblige à utiliser le palonnier pour virer rapidement, et surtout pour redresser. Notons en passant que, les ailes étant démunis d'ailerons, elles ne sont pas soumises au lacet inverse, mais notons aussi que, la vitesse des appareils anciens étant assez faible, le roulis induit, dû comme on sait à la différence de vitesse entre les deux ailes, est assez important – c'est donc ce phénomène qui rend le gauchissement très peu efficace pour sortir de virage.

On en sort donc, de ce virage, en utilisant la gouverne de direction qui, aidée par un dièdre de quelques degrés, se montre parfaitement apte à effectuer ladite manœuvre. Pour descendre, il suffit de réduire légèrement le moteur et de laisser descendre le nez. La vitesse augmentera évidemment mais la trainée de l'ensemble étant encore importante, on n'aura pas intérêt à trop réduire, le moteur n'aimant pas forcément cela.
Pour l'atterrissage, on se met face au vent, on descend avec un régime suffisant, car je rappelle que le moteur s'arrête si on le réduit trop, et on se pose obligatoirement sur les roues. Ceci fait, on laisse se poser

Photos © F. Besse

© Agence Meurisse/BnF

Leon et Robert Morane, au départ pour leur tentative lors du Grand Prix Michelin 1910

Les frères Morane

Quand il est question d'un avion célèbre, construit et piloté par des gens célèbres, il convient évidemment de parler de ces gens-là. Par contre, le sujet de l'article étant l'avion, je ne puis, à mon grand regret, m'étendre comme il le faudrait sur ce petit monde. C'est pourquoi je ne fais que résumer la vie de ces anciens personnages et je ne parle que de leur vie antérieure à l'avion décrit. J'espère que vous ne m'en tiendrez pas rigueur.
Léon, l'ainé des deux frères, est né en 1885, son frère Robert le suivant de peu, en 1886. En 1909, après la première traversée de la Manche en aéroplane par Louis Blériot, Léon décida de se lancer dans l'aventure, ce qui l'amena tout naturellement à apprendre à piloter, bien entendu à l'école Blériot, où il obtint son brevet le 19 avril 1910. Il prit ensuite part à la semaine d'Aviation de Rouen en juin, puis, en juillet, à la semaine de Champagne, au cours de laquelle, toujours sur Blériot, il obtint, le 10 juillet 1910, le record du monde de vitesse à plus de 106 kilomètres à l'heure. Après cela, le 5 octobre, toujours en 1910, après avoir contaminé son frère Robert, il s'attaqua au grand prix Michelin qui consistait à relier, en moins de six heures, Paris au sommet du Puy de Dôme. Ils partirent donc à deux mais, une vingtaine de kilomètres après leur départ, près de Boissy-Saint-Léger, ils heurtèrent la planète suffisamment violemment pour détruire leur appareil et se blesser grièvement. Finalement, toujours passionnés d'aviation, ils s'associèrent peu de temps avec Gabriel Borel et Raymond Saulnier, l'ingénieur de Louis Blériot avec lesquels ils créèrent la Société Anonyme des Aéroplanes Morane-Borel-Saulnier, une entreprise qui devait changer de nom, le 10 octobre 1911, pour devenir la Société Anonyme des Aéroplanes Morane-Saulnier. Leur premier avion s'appela donc Morane-Borel type A, tous les autres étant des Morane-Saulnier.
Je n'énumérerai pas tous les types de Morane, mais il est bon de savoir que le modèle H, un monoplace, fut en fait l'intrapolation d'un biplace, le type G, et que, après avoir vu ses ailes portées par une haute cabane, il devint le type L qui, à ma connaissance, fut le premier chasseur dont la mitrailleuse tirait à travers l'hélice, évidemment blindée.
Je noterai aussi que, sur la demande d'un lieutenant d'artillerie gêné par le peu de visibilité des monoplans de l'époque, le Blériot XI avait subi la même transformation. Le fait est peu connu et je ne possède aucune photo de ce Blériot XI à aile parasol, mais si, d'aventure, l'un des lecteurs en possédait une, je serais très heureux d'en obtenir une copie. ■ **J.-P. L**

Morane-Saulnier Type H

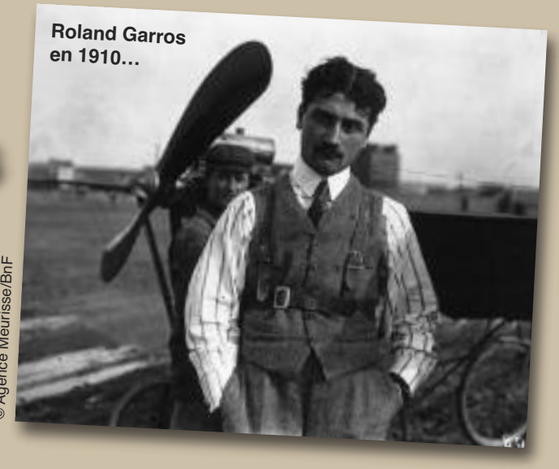
© F. Besse

Photos © F. Besse

le patin arrière en conservant de la puissance, tout au moins si l'on désire rester en ligne droite, puis, la vitesse ayant été suffisamment réduite, on peut réduire lentement le régime, mais en faisant bien attention de ne pas laisser s'arrêter le moteur, ce qui permet de conserver une ligne à peu près droite qui, la visibilité vers l'avant étant alors absolument nulle, doit être la plus courte possible, sécurité oblige. Pendant ce roulage, la gouverne de direction étant peu importante, les risques de cheval de bois ne sont jamais exclus, de même que le risque de voir une aile se poser au sol, le train étant assez étroit, mais cela n'est jamais très grave, ces incidents se produisant généralement à très faible vitesse. Le vol étant alors terminé, on doit couper l'essence et l'huile, puis descendre de l'avion, ce qui se trouve être la manœuvre la plus aléatoire de tout le vol, tout au moins si l'on désire ne rien casser et ne pas se casser un membre, ce qui est évidemment la moindre des précautions.
En fait, le Morane H possède naturellement quelques défauts, mais c'est justement cela qui constitue une grande part de l'agrément du vol. Et puis, il faut bien considérer que conçu en 1912, il ne pouvait pas posséder toutes les qualités des avions modernes. Mais il en avait d'autres…

■ **Jean-Pierre Lafille**

Roland Garros



Roland Garros en 1910…

© Agence Meurisse/BnF

Roland Garros était né, le 6 octobre 1888 à Saint-Denis de La Réunion, mais, en 1892, sa famille partait pour Saïgon où, aucune école n'existant encore, Clara, la mère de Roland, dut s'occuper de son éducation.
A cette époque encore privée d'automobiles, le jeune Roland se lança un jour dans le cyclisme puis, en 1899, sa mère ne pouvant plus assurer l'éducation de son fils de onze ans, le jeune homme dut poursuivre ses études à Paris, puis à Nice où il fit beaucoup de sport, vélo et foot-ball en particulier. Mais en 1904, les premiers vols sur plus "lourds que l'air" ayant eu lieu, le jeune homme s'enthousiasma pour l'aviation naissante.
De retour à Paris, il passa son Bac et, en 1906, sous le pseudonyme de Danlor, il devient champion interscolaire de cyclisme. Mais cette même année ayant vu Alberto Santos-Dumont effectuer le premier vol européen d'un aéroplane, notre jeune sportif décida qu'il serait "aviateur".
Après la fin de ses études, le jeune Roland décida de monter une affaire à lui et créa, au 6, avenue de la Grande Armée, un magasin spécialisé dans la vente des voiturettes de sport. En août 1909, après avoir assisté à la "Grande semaine d'Aviation de la Champagne", il décida d'acheter un avion et, à cette fin, il entreprit de visiter la première Exposition de la Locomotion aérienne où il tomba en arrêt, sur le stand Clément Bayard, devant la "Demoiselle" de Santos-Dumont, dont le prix de vente était de 7 500 francs.
Finalement, après quelques problèmes financiers dus à l'une de ses rares visites à un casino, il acheta l'une de ces machines, se la fit volatiliser à son premier essai, eut la chance de s'en faire offrir une autre par le pilote de l'avion tamponneur, apprit à piloter seul, aucune école n'ayant été créée par Santos-Dumont, et eut la chance de se faire engager pour une tournée en Amérique.
A son retour en France, Garros obtient quelques records d'altitude sur Blériot XI, puis gagna de nombreux prix, toujours sur le même type d'appareil

Finalement, engagé par Morane-Saulnier, Roland Garros tenta de regagner son record d'altitude, ravi par G. Legagneux avec 5 450 mètres. Pourtant, terrassé par le froid et le mauvais temps au cours de sa première tentative, il décida d'aller tenter la performance à Tunis. Après une deuxième tentative ratée, il réussit enfin la performance en montant à 5 601 mètres. Après cela, voulant effectuer la première liaison aérienne entre deux continents, Roland décolla, le 18 décembre 1912, vers Rome, qu'il atteignit après quelques péripéties, la dernière se produisant justement à Rome où sa roue gauche cassa et fit en sorte que l'avion finisse sur le nez.
Au début de 1913, à l'occasion d'une revue en l'honneur d'Alphonse XIII, le roi d'Espagne, Garros put enfin voler sur le modèle H, un appareil doté d'un moteur "80 Le Rhône". Cet appareil, proche du "Tunis-Rome" lui semblant capable d'excellentes performances, il en acheta deux, qu'il fit équiper de moteurs Gnome de 60 chevaux, moins gourmands que le "80 Le Rhône", et de réservoirs supplémentaires d'essence et d'huile. Et enfin, le 23 septembre 1913, Roland décollait de Saint-Raphaël avec pour destination Tunis. Après pratiquement huit heures de vol et la perte d'un ressort de soupape au premier tiers du vol, Roland dut se poser à Bizerte avec seulement cinq litres d'essence dans son réservoir. Il n'avait donc pas pu atteindre Tunis, mais il devait le faire le lendemain. Ce fut la plus belle performance de Roland Garros.
Par la suite, il devint le premier "as" de la chasse et mourut, le 5 novembre 1918, au cours d'un combat aérien. ■ **J.-P. L**

Le DVD édition 2017

Chaque année, Eric Mercier et son équipe réalisent le DVD du “Temps des Hélices”. Pour la 45e édition du meeting, en juin dernier, c’est un DVD de 62 mn qui récapitule ainsi les temps forts de la manifestation.
Le DVD est dès à présent disponible auprès de l’AJBS au tarif de 20 € sur place et 25 € franco de port avec chèque à l’ordre de l’Amicale J.-B. Salis. ■
AJBS, aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny. Contact : bureau@ajbs

© Videotracks

Une première idée de ce DVD ? La bande-annonce...
https://vimeo.com/237783845

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

Dans l'objectif de...

Christian Horrenberger. Très rapidement, aux images d'avions isolés en vol, il a privilégié les photos d'ambiance prises "sur le vif ", sans mise en scène, mêlant les "machines" et les "acteurs" passionnés qui les font revivre ! On y découvre ces derniers donnant toute leur énergie et toutes leurs compétences à maintenir ces trésors aéronautiques dans leur meilleur "ligne de vol". Ces images ont pour but de "raconter des aventures partagées, dans de mémorables moments de complicité et de grâce"… ■

Photos © Christian Horrenberger

Léon Mathis dans ses oeuvres… par toutes saisons.

Photos d'ambiance avant, pendant et après le meeting… Ci-dessous, réédition de la traversée de la Manche un siècle après Louis Blériot.

Discussion après un dernier vol sur B-17…

Photos © Christian Horrenberger

Quelques étoiles filantes sorties de la main du Petit Prince…

Quand la pluie survient sur le plateau…

Reflet dans une pale d'hélice de P-38 pour Raimund Riedmann, chef-pilote des Red Bull Fighters…

Retour aux années 1910 avec la mascotte de l'AJBS, le Caudron G-3.

Ambiance années 1950, Solex en tête…

Photos © Christian Horrenberger

Maintenance par dizaines d'heures dans les ateliers ou en piste pour quelques heures de vol chaque saison…

Photos © Christian Horrenberger

Intervention technique sur un Yak lors des préparatifs d'un meeting

Rencontres sur le terrain, de Michel Drucker à Stephen Grey…

La boutique AJBS

Vente par correspondance

5€

Flammes

- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS

5 €/pièce

5€

Décapsuleur

7€

Mugs

– NAF N3-N
– NA T-6
– Zero

7 €/pièce

Montre Caudron G3

65€

5€

Porte-clé Caudron G3

Mini-torches

Brun, Noir, Rouge

6€/pièce

6€

Montre Novy

190€

2€

Autocollant AJBS

5€

Pins AJBS

20€

DVD 2016

15€

DVD

- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

Porte-clé Ourson

9€

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 T6
Tailles S, M, L, XL, 2XL

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

12€

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

29€

Foulard AJBS

8€

Casquettes AJBS
Vert, Bleu, Noir, Blanc

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