Le Temps des Hélices

Bücker Bü-131 Jungmann
et Cap-20, deux avions de voltige
qui ont marqué leur époque…

BONNE ANNÉE !

© Sylvain Hébuterne

N°14 - Cerny-La Ferté-Alais / Janvier 2019

Sommaire

2 - Edito
Objectif 2019…
3 - L'actualité de l'AJBS
Quelques nouvelles…
4 - Le DVD 2018…
en attendant l'édition 2019

© Eric Mercier

5 - Soutenez l'Amicale !
…avec un don déductible des impôts
6 - Inauguration du hangar Mathis
Retour en 2018…
8 - Le Morane H à La Réunion
Hommage à Roland Garros

© Air France Cargo

12 - Hommage
Rues René Fonck et Jean-Baptiste Salis
14 - L'affiche du meeting 2019…
signée Romain Hugault
16 - Carl Bücker…
et ses biplans de voltige

© Jean-Pierre Touzeau

30 - La boutique AJBS
avec quelques goodies !
34 - Meeting 2019…
Les dates à retenir : 8 et 9 juin

Objectif… 2019

Avant toute chose – c'est la saison et la tradition – au nom du conseil d'administration de l'Amicale Jean-Baptiste Salis, j'adresse à tous mes meilleurs vœux, notamment aéronautiques, pour l'année 2019.
En juin prochain, l'Amicale organisera son habituel meeting intitulé "Le Temps des Hélices", une manifestation aérienne considérée par beaucoup comme l'un des meetings les plus réussis à chaque fois.
Mais c'est aussi chaque année un gigantesque défi à relever, à la fois pour proposer un événement qu'il faut faire évoluer au niveau des présentations mais aussi pour répondre aux contraintes sécuritaires toujours plus nombreuses et coûteuses depuis quelques temps.
Ce défi est souvent lourd à gérer et parfois la lassitude peut nous gagner quand nous faisons la balance entre l'implication de centaines de bénévoles, l'importance de l'organisation mise en œuvre, les risques financiers pris avant même le début de la manifestation et les gains si faibles qu'ils nous permettent tout juste l'entretien de notre collection d'avions.
Mais en ce début d'année, il faut toujours prendre de bonnes résolutions et l'édition 2019 est déjà en route…

Cyrille Valente
Président de l'AJBS

© AJBS / 2019. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Ont participé à ce numéro : F. Besse, J. Briez, B. Charles, S. Hébuterne, Ch. Horrenberger, J-P. Lafille, J-P. Maréchal, J.-P. Touzeau, C. Valente.

Bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis
AJBS
Aérodrome de La Ferté-Alais,
91590 Cerny
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 smartphone !). Cliquer sur le lien pour y accéder !

DERNIERE MINUTE !
A votre agenda : AG de l'AJBS le samedi 16 février 2019 à 15h00

Actualités à La Ferté…

Edition 2019

Le meeting "Le Temps des Hélices" édition 2019 aura lieu les 8 et 9 juin, quelques jours après les commémorations du 75e anniversaire du Débarquement en Normandie.
Les tarifs 2019 sont inchangés par rapport à 2018. On ne change pas une organisation qui a fait ses preuves ! Il y aura donc comme les années passées :
– une exposition statique chaque matin (9/12h00) pour permettre au public d'approcher les appareils qui seront présentés dans l'après-midi et de discuter avec pilotes, mécaniciens, restaurateurs…
– des baptêmes de l'air (sous réserve) le matin sur Junkers Ju-52 (180 € la place sur réservation au 01 60 75 10 07), Stearman, North American T-6 et T-28, Travel 4000 et Morane-Saulnier MS-893A Rallye (50 € la place en vente uniquement sur place).
– spectacle aérien de 13h00 à 18h30
– terrain ouvert de 7h30 à 20h00

Billeterie
Les billets sont valables pour le samedi 8 ou le dimanche 9 juin.
1) Tarifs sur place
– Fête aérienne :
Adulte : 28 €
Enfant 10/16 ans : 12 €
Enfant moins de 10 ans : gratuit !
Exposition statique : 5 € (gratuit pour les moins de 10 ans)
Espace Chaises numérotées : 7 €
(vente sur place uniquement)
Groupes et CE : 22 € (mini 20 personnes)
Camping-car : entrée Meeting 2 entrées par personne (samedi et dimanche) à 28 € par jour et visite de l'exposition statique incluse uniquement en prévente). Billet pour le véhicule 40 € en vente uniquement sur place.
Accueil à partir du vendredi de 18h00 à 20h00. Aucune commodité sur place, autonomie complète.
2) Tarifs en prévente : via secrétariat AJBS, Ticket Net, Auchan, Leclerc, France Billet, Carrefour, FNAC
– Fête aérienne et exposition statique :
Adulte : 28 €
Enfant 10/16 ans : 12 €
Enfant de moins de 10 ans : gratuit !
Groupes et CE : 22 € (mini 20 personnes)
Camping-car : entrée meeting 2 entrées par personne (samedi et dimanche) à 28 € par jour (visite de l'exposition statique uniquement en prévente). Billet pour le véhicule 40 € en vente uniquement sur place.
Renseignements complémentaires sur le site de l'Amicale **www.ajbs.fr**

L'AJBS saluée…

Chaque année, France Spectacle Aérien (FSA), association qui regroupe tous les acteurs du meeting aérien en France (organisateurs, pilotes de présentation, directeurs des vols, spotters, commentateurs, administration, etc.) tient sa Convention à Ecully, près de Lyon. Lors de l'édition 2018, fin novembre-début décembre, ce séminaire a eu pour thème la "culture de la sécurité" avec une quinzaine de présentations le samedi, à la suite d'ateliers tenus le vendredi après-midi.
Lors du dîner de clôture de cette 5e édition, des distinctions, pour remercier ou encourager l'action de certains acteurs, ont été remises. Parmi ces derniers figuraient Cyrille Valente, président de l'AJBS, et Michel Geindre, directeur des vols du meeting "Le temps des hélices". FSA a tenu à saluer ainsi les équipes de l'AJBS pour la pérennité du plus ancien événement dans l'hexagone et leur persévérance face aux multiples difficultés qu'il faut résoudre chaque année… ■

De gauche à droite : C. Valente, J.N. Bouillaguet (président FSA), Ph. Chetail (secrétaire général FSA) et M. Geindre.

© L. Casaert

© S. Hébuterne

Inauguration du hangar “Marc Mathis”

Le samedi 13 octobre 2018, en prélude à la Journée de l’Amicale, le grand hangar désormais loué sur la plate-forme par l’Amicale J.-B. Salis a été baptisé Marc Mathis, rendant ainsi hommage au pilote disparu . La cérémonie, dévoilant le nom de baptême sur le fronton ouest du hangar, a été menée en fin de matinée, en présence de Marianne Mathis et Irène Salis, propriétaire du hangar. Celui-ci permet depuis près d’un an de regrouper une partie de la flotte de l’AJBS auparavant dispersée dans divers hangars sur le terrain. Il comprend une partie de stockage (pièces, moteurs et éléments divers) et une partie atelier pour la remise en état de certains appareils. Ainsi, le Caudron Luciole y est stocké en attendant l’achèvement de sa remise en état de vol. ■

© Ch. Horrenberger

Forte assistance ce 13 octobre dernier pour l’inauguration du hangar “Marc Mathis”.

Retour sur 2018

En attendant l'édition 2019, le DVD 2018 !

Réalisé comme chaque année par Eric Mercier (www.myvideotracks.com) et son équipe, le DVD du "Temps des Hélices" édition 2018 est disponible au tarif de 20 € (sur place) auprès du secrétariat de l'Amicale (ou par correspondance. Cf. p. 31).

D'une durée de plus de 60 mn, il retrace le meeting avec les différents tableaux. Des caméras embarquées montrent l'envers du décor. A ne pas manquer ! ■
Contact au 01 64 57 55 85
ou bureau@ajbs.fr

Lien pour un aperçu du DVD 2018
https://vimeo.com/292359555

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 déductibles 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

Photos © Bernard Charles

Roland Garros, Morane H et La Réunion...

Le conte de l'Isle et Roland Garros sont les deux hommes les plus célèbres à la Réunion. Voilà pourquoi toutes les villes de l'île comprennent au moins une rue ou une avenue Roland Garros, que l'aérodrome de Saint-Denis s'appelle Roland Garros, que le principal aéro-club de l'île lui est aussi dédié et que des statues de notre homme sont légion et réparties un peu partout.

Un siècle plus tard…

Né là-bas mais ayant quitté son île à l'âge de quatre ans, le jeune Roland, après avoir assisté au meeting de Reims en 1909, décida de s'intéresser activement à la toute jeune aviation. Disposant d'un peu d'argent, il s'acheta l'avion le moins cher du moment, une "Demoiselle" signée Santos-Dumont.

Je ne raconterai évidemment pas la totalité de la vie de cet homme, ce qui nous entraînerait trop loin, mais j'en citerai deux épisodes particulièrement importants : la traversée sans escale de la Méditerranée, en 1913, à bord d'un Morane-Saulnier de type H, et sa disparition, le 5 octobre 1918, alors qu'il pilotait un Spad 13 au sein d'un groupe de chasse de l'armée française.

Le 5 octobre 2018… cela faisait donc exactement un siècle, à quelques minutes près, que Roland Garros avait disparu et l'île de La Réunion se devait de commémorer avec faste un tel événement.

Voici pourquoi, notre Amicale possédant le seul Morane H volant au monde, il nous fut demandé d'exposer et de faire voler notre appareil sur place à l'occasion de ce centenaire.

C'est ainsi qu'une grande caisse dut être fabriquée, que l'avion démonté y fut confortablement installé et que le tout fut embarqué sur un Boeing 777 d'Air France Cargo, avec pour destination notre île de l'Océan indien où nous devions le retrouver à notre arrivée sur la base aérienne "Lieutenant Roland Garros", le 29 septembre. Notre groupe de quatre personnes (Alain Leluc, sa compagne Dominique, Guy Le Gallet et moi) partit donc le 28 septembre au soir, à bord d'un autre "Triple sept" d'Air France pour un vol de plus de dix heures destiné à nous amener, devinez où… à l'aérodrome Roland Garros de Saint-Denis de La Réunion.

Arrivés sur place à la fine pointe d'une aube encore incertaine, nos bagages ayant été récupérés sans le moindre problème et les formalités de douane et de police ayant été effectuées de même, nous

n'eûmes plus qu'à attendre l'arrivée de notre échelon précurseur, constitué de notre secrétaire bien aimée Sylvie Roger et de notre ami Jean-Pierre Toublanc, arrivés quelques jours avant nous.

Après avoir loué une voiture susceptible de nous transporter tous à la fois, nous allâmes tout de go réveiller le factionnaire responsable de l'entrée sur la base aérienne, tout surpris de voir arriver ce troupeau de civils auquel il ne s'attendait pas. L'incertitude dura d'ailleurs assez peu car, après trois ou quatre minutes de discussion avec un factionnaire absolument pas au courant, nous vîmes arriver un adjudant qui nous remit à chacun une enveloppe contenant quelques papiers, dont un plan de la base, et la clé de notre chambre personnelle.

Nous nous rendîmes donc à nos chambres pour faire une rapide toilette, avant de contacter la direction de la base et de nous rendre au grand hangar où, bien sagement, nous attendait la grande caisse contenant notre Morane H.

Exposition statique et vol…

Le soir, la machine ayant été dûment sortie de sa caisse et remontée, nous apprîmes que notre appareil devait être mis en exposition, pendant trois jours, au sein des installations du Conseil régional. Il fallut donc le… redémonter, le faire transporter par deux énormes camions et le remonter sur place, où il fut très admiré par une foule

nombreuse autant qu'intéressée.

Je dois pourtant avouer que, mis à part pour l'inauguration de l'exposition, notre équipe profita du fait que le gardiennage de l'endroit se montrait efficace, pour visiter ce volcan en activité permanente mais très domestiqué qu'est l'île de La Réunion.

A l'issue des trois jours d'exposition, au cours de l'après-midi du 4 octobre, nouveau démontage, et nouveau transport à bord des deux camions, puis remontage sur la

base aérienne pour un vol local au cours de l'après-midi du 5. A ce propos, notons que je fus obligé, avant d'effectuer ce vol de démo, d'en effectuer un autre, à bord d'un Cessna 172 de l'aéro-club, afin de bien… localiser le terrain, traditionnellement situé entre une montagne de près de 3000 m et une mer, non moins traditionnellement peu vallonnée. C'était ridicule et je ne fis pas faute de le dire, avec évidemment le sourire, au directeur de la Navigation aérienne, un monsieur très sympathique, qui me répondit évidemment que le règlement était le règlement et que, le parapluie de l'escouade étant toujours étendu au-dessus de sa tête, il était obligé d'exiger ce vol de reconnaissance, même s'il savait que j'avais souvent volé dans le coin.

Le 5, donc, l'aérodrome fut fermé entre 15 heures et 16 heures 30, afin de nous permettre d'amener l'avion sur la piste en herbe spécialement aménagée pour l'occasion, d'effectuer un vol de dix minutes puis de ramener la machine vers son hangar, situé à quelque 1500 m de ladite piste en herbe.

Je dois dire que j'étais assez inquiet du fait qu'un vent d'une quinzaine de nœuds, donc modéré pour le lieu et l'époque, soufflait de la gauche à une trentaine de degrés de l'axe de notre piste. Par contre, venant de la mer et ne passant sur aucun relief marqué, ce vent était laminaire et ne se montrait pas turbulent, comme me l'avait montré mon vol sur Cessna. Mais en fait, tout se passa le mieux du monde et notre Morane daigna, après l'atterrissage, conserver, une fois au sol, une ligne droite quasi parfaite.

Les 6 et 7 octobre, notre machine fut à nouveau exposée, cette fois-ci sur la base aérienne où, à l'occasion d'une "base ouverte", elle put être admirée par une foule de gens, souvent plus attirée par le nom de Roland Garros que pas l'avion lui-même.

Nous profitâmes ensuite du dimanche 8 pour démonter notre engin et le remettre dans sa caisse, laquelle ne fut fermée que le 9, après la visite d'un douanier et de son chien un peu fou, lequel ne passa pas ses griffes à travers l'entoilage grâce à la surveillance de tous les instants d'un Alain Leluc qui, à cette occasion, vit son vieillissement augmenté d'une bonne année supplémentaire. Notre travail était alors terminé et nous pûmes aller nous promener, avant de reprendre l'avion, le 10 au matin, vers Paris-Orly.

Ce jour-là, pourtant, nous fûmes surclassés à la demande d'un charmant personnel féminin d'Air France dont nous avions fait la connaissance au cours de notre séjour. Le retour fut donc aussi confortable que possible, grâce à un personnel de bord dûment briefé par nos amies du personnel au sol de la compagnie.

L'avion, pour sa part, voyagea quelques jours plus tard et ne nous fut rendu qu'après la visite des douaniers de service, lesquels ne firent, évidemment avec leur chien, que contrôler la caisse fermée.

■ **Jean-Pierre Lafille**

Photos © Air France Cargo

Participez à son retour en vol…

Retour sur 2018...

Photos © Mairie de La Ferté-Alais

Hommage à René Fonck et Jean-Baptiste Salis

Le 10 novembre 2018, Mariannick Morvan, maire de La Ferté-Alais, a inauguré deux plaques rendant hommage à René Fonck, as de la Première Guerre mondiale aux 75 victoires, et Jean-Baptiste Salis, créateur de l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais, aérodrome désormais connu à travers le monde pour sa collection d'avions anciens et son meeting "Le Temps des Hélices"… ■ **Jean Briez**

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS...

www.ajbs.fr

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

© F. Besse

L'affiche 2019...

Elle est – une fois n'est pas coutume ! – signée Romain Hugault. Ce dernier réalise en effet l'affiche du meeting "Le Temps des Hélices" depuis une… dizaine d'années.
Cette affiche a été réalisée entre de nouvelles planches pour sa série "Angel Wings" (Ed. Paquet), une couverture pour le Fana de l'Aviation sur l'aviation japonaise face aux B-29 américains, et une affiche pour le meeting du Planes of Fame Museum… Avec les commémorations du 75e anniversaire du Débarquement (Opération Overlord) le 6 juin 1944, l'affiche 2019 du TDH évoque inévitablement les plages de Normandie.
Un Spitfire – "décoré" des bandes du Débarquement, hâtivement peintes par les mécaniciens dans la nuit précédant la plus importante opération militaire – survole les plages où sont dispersées les "asperges" du Maréchal Rommel, des obstacles destinés à marée haute à éventrer les bâteaux tentant de s'approcher de la terre ferme… ■

© R. Hugault

Une WAC (Women's Army Corps) débarque le 9 juin 1944, survolée par un Spitfire Mk IX du 453d Squadron

Voltige…

© Jean-Pierre Touzeau

dont elle avait un urgent besoin.
Excellent appareil d'école, le Bü-131B fut construit à environ 5 000 exemplaires, dont 3 000 en Allemagne, puis jusqu'au début des années 1960, repris par la société espagnole CASA, sous l'appellation CASA-1131. Il fut alors utilisé, pour les besoins de l'armée de l'Air espagnole, jusqu'en 1968.
Mise à part la version initiale, le modèle 131 connut d'autres versions, dont :
– Le Bü131C, une version expérimentale équipée du moteur Cirrus Minor de 90 ch, construit à un seul prototype.
– Le Kokusai Ki-86A type 4, entièrement construit en bois.
– Le Kokusai K9W 1 Momji Navy type 2, destiné à la Marine impériale japonaise, entraîné par un Hitachi GK4A Hatzukaze 11.
– Le Tatra T 131, produit en Tchéquie, sous licence, avant la guerre.
– L'Aéro C-4, produit en masse par la Tchécoslovaquie occupée, conforme à la version d'origine Bü-131-B.
– L'Aéro 104, développé et construit, en Tchéquie après la guerre, à 260 exemplaires, avec un Walter Minor 4-III.
– Le CASA 1.131, construit sous licence, en Espagne, avec un moteur espagnol, le Tigre développant 130 ch.
– Le SSH T131P polonais équipé d'un Walter Minor de 105 ch (4 exemplaires construits en 1994).

Carl Bücker et ses avions

Carl Bücker, après avoir servi, au cours de la Première Guerre mondiale dans la Marine du Kaiser, déménagea en Suède où, devenu directeur de la "Svenska Aero AB" (SAAB), il fit la connaissance d'Anders J. Andersson, un jeune ingénieur suédois. Revenu en Allemagne avec ce dernier, il fonda, en 1932, la Bücker Flugzeugbau GmbH, sise à Berlin Johannistahl, au sein de laquelle il construisit son premier avion, le modèle 131 Jungmann.
Ce biplan, s'il fut le premier Bücker, devait être aussi l'un des derniers biplans construits en Allemagne. Destiné à l'école de début, il se devait d'être robuste et simple, ce qui le condamnait à posséder un fuselage en tubes d'acier entoilé, un train d'atterrissage fixe, des ailes en bois, elles aussi entoilées et une puissance modique.

Un biplan de 1934

Si le premier vol du prototype fut effectué, le 27 avril 1934, avec un moteur Hirth HM-60R développant 80 ch, la version de série, le Bü-131B, qui vit le jour en 1936, eut droit à un Hirth 504A-2 de 105 ch et fut construite, non pas en Allemagne, les conventions d'Armistice de 1919 l'interdisant toujours à cette époque, mais à Prague, par la société Aéro. L'appareil fut alors commandé par la toute nouvelle Luftwaffe qui, tout juste renaissant de ses cendres, avait besoin d'un tel avion école pour former les nombreux pilotes

Un dicton affirme que "Nothing fly better than a Bücker" ! (rien ne vole mieux qu'un Bücker)

Le dessin de l'empennage vertical est typique des biplans Bücker…

© F. Besse

Photos © Jean-Pierre Touzeau

– Et enfin le SSH T-131PA, une version polonaise équipée d'un moteur LOM M332AK développant 138 ch, dont le premier vol eut lieu en 1995.
Mis à part le Reich allemand, les utilisateurs militaires du Bü-131 furent l'Afrique du Sud, la Bulgarie, la Croatie, l'Espagne, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, le Japon, les Pays Bas, la Roumanie, la Suède, la Slovaquie, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie.

Du biplace 133 au monoplace 131

Le petit avion école quelque peu sous développé, tout au moins au point de vue de la puissance, mais parfaitement apte à la voltige aérienne, qu'était le modèle 131, permit un jour au sieur Bücker de développer un modèle monoplace de dimensions plus réduites, mais beaucoup mieux motorisé, le modèle 133 Jungmeister, destiné à l'entraînement avancé des pilotes de combat.

Très proche de son ainé, ce nouvel avion possédait un fuselage plus court, mais plus trapu, des ailes similaires mais à l'envergure réduite, une gouverne de profondeur à fente et un moteur Siemens en étoile développant 160 ch. Un extraordinaire avion de voltige venait d'être créé et celui-ci devait régner sur la voltige mondiale pendant de nombreuses années, en fait jusqu'à l'apparition du Yak 50 et du Pitts S-1S au début des années 1970.

Plus tard, Carl Bücker créa un nouvel avion, le modèle 181 Bestmann, monoplan à aile basse celui-là, toujours destiné à l'école de début et toujours équipé du moteur Hirth développant 105 ch, qui devait remplacer avantageusement le Jungmann dans les écoles de la Luftwaffe.
Je ne m'étendrai pas sur cet avion, puisqu'il a pratiquement disparu de nos aérodromes pour cause de mauvaise qualité de la colle

© F. Besse

Décoration à la Biancotto

Le F-AZTT est aux couleurs du Jungmann (F-BCSY) de Léon Biancotto, pilote de voltige et pilote d'essais (notamment le Jodel D-140 Mousquetaire). Second au championnat de France de voltige en 1954 à Toussus-le-Noble, il va remporter ensuite les internationaux de Conventry en 1955, 1956 et 1958, compétition connue sous le nom de Lockheed Trophy. On lui doit un record du monde de durée en vol inversé avec 1h16 mn en 1959. Pour s'entraîner au vol dos, il passait du temps dans son jardin, la tête en bas, suspendu sous un portique… Il trouva la mort en août 1960 à Bratislava, aux commandes d'un Nord 3200 lors d'un entraînement avant les championnats du monde.
La cause en fut une faiblesse structurelle du monomoteur… **FB**

Le Code Aresti, ancêtre du Code FAI pour la notation des figures en compétition, a été bâti avec le Jungmeister en tête…

© Jean-Pierre Touzeau

Bücker Bü-131 Jungmann

© Sylvain Hébuterne

Un “Tigre” sous le capot…

utilisée, mais j’en dirai pourtant que, biplace côte-à-côte à ailes basses, il était construit en bois, mis à part la partie avant du fuselage, en tubes d’acier soudés, et qu’il était équipé de volets d’intrados d’une efficacité particulièrement agréable. Il se montrait d’ailleurs tellement efficace qu’il fut à la base de ces Zlin qui régnèrent sur les championnats internationaux de voltige, conjointement avec les Jungmeister, avant l’arrivée des Yak 50 et des Pitts S-1S.

Mes vols sur les différents Bücker

Tout frais émoulu des écoles de l’US Air Force, j’étais en permission dans les Ardennes quand, membre de l’aéro-club de Charleville, je fus amené à effectuer quelques vols sur le Bücker 181 Bestmann de l’association. J’étais alors un tout jeune pilote militaire et, mis à part le Stampe SV-4 de mes tout débuts, je n’avais jamais volé sur un appareil aussi léger. Je découvris alors une sorte de prothèse à voler aux commandes étonnamment homogènes et à la puissance, certes modique mais amplement suffisante. De plus, les volets dont il était équipé se montraient parfaitement efficaces, mais sans pourtant rendre trop bref l’arrondi précédant l’atterrissage.

Je ne m’étendrai pas plus sur les qualités de vol de ce remarquable appareil, et ce, pour l’excellente raison que, ce type de machine étant interdit de vol depuis de très nombreu-ses années, je n’ai malheureusement pas eu l’occasion de le re-piloter depuis plus de soixante ans. Pourtant, construit après la guerre, avec des colles modernes, à – si je ne m’abuse – cinq avions pour la Suède et huit pour l’Egypte, il

Photos © F. Besse

en reste deux exemplaires en état de vol, dont un à Melun, ce qui me laisse un espoir de retrouver un jour ce magnifique appareil qui, à l'occasion de
sa nouvelle production, avait troqué son Hirth de 105 ch contre un Continental développant 145 ch.
J'avais donc un peu oublié mon attirance pour les avions de la marque quand, à partir

Photos © F. Besse

du début des années 1970, je pus effectuer quelques vols sur ce 133 Jungmeister dont rêvaient alors tous les pilotes sportifs dignes de ce nom. Cet avion, en provenance de l'armée suisse, était conforme au modèle d'origine, c'est-à-dire qu'il possédait son moteur Siemens et ses freins à tambours, certes actionnés à l'aide de câbles mais très efficaces et étonnamment agréables à utiliser. Plus tard, j'ai aussi utilisé l'avion reconstruit par Bernard Lautour, un magnifique engin, construit mieux que le vrai par l'amoureux de ce type d'avions qu'est ledit Bernard. Son appareil, équipé d'un Lycoming de 180 ch, finit malheureusement sa courte vie à l'occasion d'une collision, un jour de mauvais temps, avec une plage de sable proche de Montpellier, laquelle se trouvait alors au mauvais endroit et au mauvais moment. L'avion était tout à fait complètement détruit, Bernard n'était que bien amoché, ce qui, après sa guérison, l'amena à reconstruire son bel avion, mais avec un moteur Warner plus proche du Siemens d'origine, tout au moins sur le plan de l'esthétique.

Le train du Jungmann…

Le célèbre pilote de présentation anglais Neil Williams avait acquis un CASA 1.131 peu avant sa mort survenue en 1977. Il avait alors publié un essai en vol dans la revue Pilot dont voici un extrait. Son analyse détaillée des particularités du train d'atterrissage du Bü-131Jungmann mérite la lecture…

L'analyse d'un pilote d'essais…

"Le Jungmann est équipé d'un verrouillage de la roulette arrière et un panneau attire l'attention sur la nécessité de s'assurer qu'elle est bien verrouillée avant de rouler, décoller et atterrir. C'est une procédure essentielle comme certains pilotes l'ont appris à leurs dépens lors des convoyages. Des neuf Jungmann partis d'Espagne, seulement six ont atteint la France intacts. Sur un terrain en herbe, sans vent, un Jungmann est relativement docile et il se comporte bien. Sur une piste en dur avec un vent de travers, c'est une autre histoire. L'avion devient alors candidat à une auto-destruction. Etrangement, le Jungmeister – supposé être un avion plus sophistiqué – se comporte très bien et ne montre pas la même tendance à embarquer.
Quand on compare les deux machines, un détail apparaît : vues de face, les roues du Jungmann semblent avoir un léger pincement tandis que celles du Jungmeister sont droites. Ajoutez ce point au système d'amortissement à longue course du Jungmann et tout devient clair. Si une aile veut se soulever même très faiblement, le poids de l'appareil est transféré de l'autre côté et l'amortisseur oléopneumatique est comprimé. L'angle selon lequel la roue est installée entraîne un effet de sur-virage et engendre l'embarquement.
C'est le moment où un pilote, habitué à des corrections brutales dans de telles situations, va donner un bon coup de palonnier opposé. Sur un Jungmann, c'est 1 000 fois ce qui est nécessaire et le résultat est un virage instantané – et souvent catastrophique – de l'autre côté.
Les mécaniciens à Albacete (Ndlr : la base aérienne espagnole où étaient basés les derniers Jungmann en service…) ont conçu deux petites liaisons, installées sur les jambes du train d'atterrissage et ayant la capacité à modifier leur géométrie afin de se rapprocher du système du Jungmeister – et ceci, apparemment, a totalement réglé le problème.
Le Jungmann avait un avantage en tant qu'avion d'entraînement : il préparait son pilote à sa transformation sur Messerschmitt 109 qui est, d'après ce qu'en dit la Confederate Air Force (Ndlr : aujourd'hui la Commemorative Air Force), un appareil ayant une tendance encore plus forte à vouloir échapper à son pilote à l'atterrissage. Cet atout est cependant douteux à moins d'être propriétaire d'un Me-109…
Tout en étant affecté par la compression oléopneumatique, le calage du train du Jungmann est encore modifié en fonction de la hauteur de la queue par rapport au sol, et le comportement dépend également de la pression des pneus, avec comme résultat que deux décollages ou deux atterrissages ne peuvent se ressembler.
Ce comportement pousse les pilotes de Jungmann à être sur leur qui-vive lors des phases de décollage et d'atterrissage.
La conjugaison de la roulette arrière est très directe et puissante, et de petites actions à la direction sont suffisantes pour tenir l'axe.
Les freins, en sommet de palonniers, sont actionnés par câbles et si un frein est enfoncé sur le palonnier en mouvement vers l'arrière, la géométrie est telle que le frein est inactif sur cette roue, le freinage n'étant vraiment disponible que pour assister un virage du côté où est appliquée la direction.
Dans les premières phases du décollage, la position des ailerons est de première importance. Si le virage pour s'aligner sur la piste s'est fait sur un court rayon, l'appareil peut se pencher un peu sur ses amortisseurs mous et il est bon de remettre les ailes à plat dès que possible pour éviter tout embarquement. De bons débattements d'ailerons sont nécessaires au début du roulage au décollage pour obtenir cela et s'il y a un peu de vent de travers, il faut mettre le manche dans le vent pour abaisser l'aile au vent.
Très peu de direction s'avère nécessaire pour rouler droit et l'appareil décolle avec la queue maintenue basse.
Si le manche est poussé trop loin en avant, les amortisseurs du train se compriment soudainement et le poids est transferré sur l'avant. Tout en créant un peu de frayeur au pilote, ceci modifie à nouveau la géométrie du train et rend l'appareil plus sensible en direction.
Avec les pneus partiellement dégonflés, l'avion devient bien plus contrôlable au sol tandis que, sur piste en herbe, tous ses petits désagréments disparaîtront". ■ **Neil Williams**

(extrait de la revue anglaise Pilot)

© J.-P. Touzeau

Un comportement différent au sol entre Jungmann et Jungmeister dû à la géométrie du train…

Le Bu-133 a volé pour la première fois en 1935

Le monoplace se reconnait bien à son “dos de chameau”…

Le vol sur Jungmeister, bien que pouvant sembler inquiétant pour un pilote débutant, était en fait facile, tout au moins si l’on oublie le fait que la visibilité vers l’avant était carrément nulle en position cabrée, donc au sol et au cours de l’arrondi. En vol, par contre, pratiquement tout était possible, et même facile tant que l’on ne parlait pas de vol inversé. En effet, plutôt plus lourd que le biplace et doté d’ailes raccourcies toujours dotées du même profil plat, probablement un Clark Y, le Bücker 133 était, et d’ailleurs est toujours, très fin à piloter en négatif. Cela n’était d’ailleurs pas uniquement dû à son profil d’aile, certes peu destiné au vol inversé, mais aussi à sa gouverne de profondeur à fente. En effet, au cours des remontées dos, déjà rendues difficiles par les caractéristiques de son profil d’aile, les pilotes avaient toujours tendance à trop braquer la gouverne de profondeur, ce qui, en dégageant trop la fente de ladite surface, supprimait une grande part de son efficacité. La manœuvre se transformait alors en une classique “gamelle”, une anti-manœuvre dont je me dois de rappeler la définition : “La gamelle est une figure prévue pour la montée, mais qui permet de monter plus bas que l’on ne serait descendu avec une figure prévue pour la descente”.

J’ai aussi pas mal volé sur le modèle 131B Jungmann d’origine, puis sur ce CASA 1.131 dont notre Amicale possède un exemplaire, évidemment équipé de son moteur Tigre de 130 ch. Je dois dire que cet appareil, s’il plait beaucoup à certains pilotes peu expérimentés pour sa facilité de pilotage, ses gouvernes homogènes et la douceur de ses commandes, ne m’a jamais enchanté, tout au moins dans sa version espagnole.
En effet, si le modèle 131B était nettement sous-motorisé, il se montrait particulièrement intéressant en voltige, le pilote devant faire montre de beaucoup de souplesse et de précision pour en obtenir des figures propres et correctement arrondies.
Evidemment, tout ce qui avait trait à la remontée dos, si celle-ci était pourtant possible pour un pilote seul à bord, se montrait particulièrement aléatoire. Le pilotage de l’appareil espagnol, par contre, s’il donne un peu l’impression de voler sur un appareil à la structure trop souple – ce qui n’est en fait absolument pas le cas – n’a aucunement la précision du modèle allemand, ce qui n’est finalement pas très grave, mais ce que j’aime finalement assez peu est son comportement par vent de travers.
En effet, si le décollage, après avoir pris de la vitesse, pose très peu de problèmes et si l’atterrissage vent de travers se montre aussi aisé, le roulage en fin de roulement (ou en début de roulement au décollage) est assez désagréable. En effet, probablement à cause d’une souplesse exagérée du train d’atterrissage (c’est d’ailleurs aussi le train de décollage…), la machine s’incline suffisamment fort sous le vent pour donner l’impression qu’elle va partir en cheval de bois. Il n’en est évidemment rien, mais cette simple impression fait que, si je ne déteste pas voler sur ce type d’avion, je suis loin d’en être amoureux.

■ **Jean-Pierre Lafille**

Photos © F. Besse

Le Temps des Hélices...

14 numéros déjà parus, à retrouver en ligne sur http://www.ajbs.fr

Le bulletin de l'Amicale Jean-Baptiste Salis

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 2017

DVD

- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

DVD 2018

NOUVEAU

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS

29€

Polo AJBS noir
Tailles S, M, L, XL

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

55€

12€

T-shirt AJBS Ju-52
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

Foulard AJBS

29€

Vente par correspondance

9€

Porte-clé Ourson

5€

Patches
Skyraider, Ju-52,
DC-3, AJBS. 5 €/pièce

21€

9 reportages sur l’aviation de collection, du D-551 au Beech Staggerwing via le Boeing B-29 Superfortress
150 pages.

36€

70 ans de vol à voile en Essonne, de La Ferté-Alais à Buno-Bonnevaux.
310 pages.

54€

Les 20.000 heures de vol de Jean-Marie Saget, pilote d’essais. Du Morane 315 au Mirage 4000 !
440 pages. +900 photos

NOUVEAU

Contact

Sylvie au secrétariat AJBS
Tél. : 01 64 57 55 85
bureau@ajbs.fr

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

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l’Amicale !

Le Temps des Hélices à La Ferté-Alais

8-9 juin 2019

Photos © F. Besse / Document non contractuel

AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS

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