Le Temps des Hélices

© Sylvain Hébuterne

N°29 - Cerny-La Ferté-Alais / Décembre 2022

Sommaire

3 - Actualités
Dernières nouvelles de l'AJBS
4 - 50 bougies au compteur
Dernières n
5 - Retour en arrière
Sommaire pour remonter le temps
5 - La Fête du 8 octobre
Quelques photos de l'événement
10 - En vol sur Junkers Ju-52…
qui a reçu une nouvelle livrée en 2022
18 - Des avions et des motos…
Mais des motos "aéronautiques"…

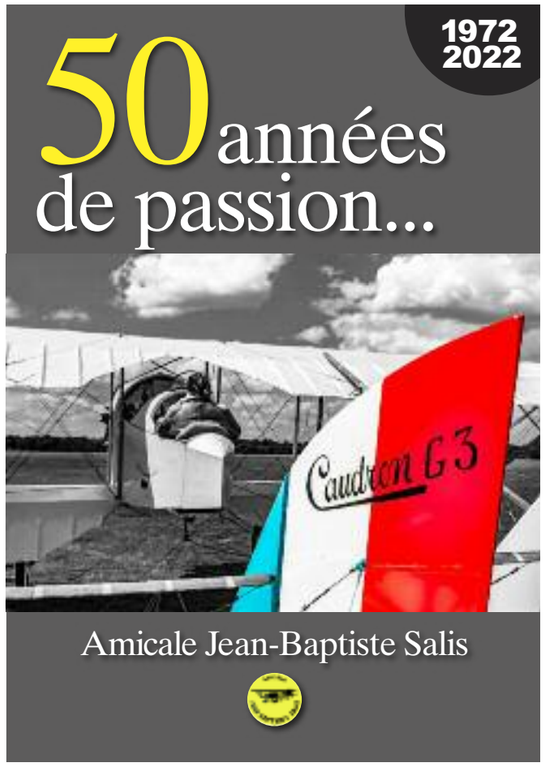
© J. Caillou

22 - Pilotes de Guerre
Reconstitution historique
26 - Le chantier du Storch
Retour sur une restauration

© E. Chauvel

28 - Souvenirs de démos
Le Temps des Hélices en DC-3
32 - Histoire de sonorisation
Evolution du concept lors du TDH
40 - Un Airbus à Cerny !
Présentation d'un "liner"
42 - Un Canadair, invité surprise
…lors du meeting de 1988

50 ans pour l'Amicale…



50e meeting les 27-28 mai…

Les billets seront en vente sur le site de l'AJBS et au bureau dès ce mois de décembre.

© AJBS / 2022. Toute reproduction interdite sans l'accord des auteurs.
Réalisation : F. Besse
Relecture : J.-P. Maréchal

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 !

Actualités de l'AJBS…

50e Temps des Hélices

Si l'AJBS a fêté ses 50 ans fin 2022, le mois de mai 2023 verra la tenue de la 50e édition du Temps des Hélices. A vos agendas pour noter dès à présent les 27 et 28 mai (week-end de la Pentecôte). Billeterie au bureau et sur le site ajbs.fr dès début décembre.

Disparition

L'AJBS a le regret de vous faire part du décès de Bernard Bonlarron, survenu le 1er novembre 2022. Epoux d'Irène, soeur de Jean Salis – elle-même disparue en mars 2021 – Bernard Bonlarron a été notamment instructeur planeur et pilote remorqueur dans les années 1950-1960 quand le terrain de Cerny/La Ferté-Alais était la Mecque du vol à voile en France avant que l'activité vélivole ne soit déplacée à Buno-Bonnevaux suite à l'expansion de l'activité du Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny et de l'aéroport d'Orly.
Bernard Bonlarron avait par la suite mené une carrière de pilote de ligne pour Air France. il avait 90 ans…

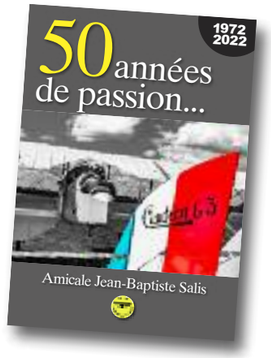
De La Ferté-Alais à Caen-Carpiquet

Suite aux dommages subis par le Beech 18 de l'Amicale lors du meeting de Melun en 2021, trop importants pour rendre économiquement viable une remise en état, l'appareil a été cédé au D-Day Wings Museum à Caen-Carpiquet dont la collection est axée sur l'aviation du Débarquement et la bataille de Normandie.
Le Beech 18 poursuit donc sa carrière en statique au bénéfice des visiteurs de ce nouveau musée aéronautique…
https://www.ddaywingsmuseum.com

Du côté du Dragon Rapide

Le chantier de remise en état de vol du De Havilland DH-89 Dragon Rapide se poursuit avec ces derniers temps, la fin de l'entoilage du fuselage, la pause des hublots de la cabine passagers, la mise en place de la roulette arrière et de l'empennage horizontal, la définition du tableau de bord tandis que la remise en état des voilures est menée en parallèle.

Retour en arrière…



Pour commémorer ces cinq décennies d'activité de l'Amicale, nous vous proposons dans les pages qui suivent quelques récits, témoignages de membres ou documents liés à l'AJBS ■

– 50 ans pour l'Amicale
Retour sur la journée du 8 octobre dernier avec quelques photos d'ambiance…

– En vol sur Junkers Ju-52
Christophe Bailly, l'un des pilotes du trimoteur évoque le pilotage de l'appareil.

– Des avions et des motos
Avec Jean Caillou, les coulisses des présentations de motos "aéronautiques" pour accompagner les tableaux aériens…

– Pilotes de Guerre
Jean-Jacques Frosio présente les objectifs de cette association de reconstitution historique, partie intégrale du spectacle…

– Le chantier du Storch
Emmanuel Chauvel revient sur la remise en état de vol de l'appareil entreprise en 1993.

– Souvenirs de démos…
Alain Battisti se souvient de quelques présentations lors des meetings de l'AJBS, les dernières réalisés à bord d'un DC-3…

– Histoire de sonorisation…
L'évolution de la sonorisation du Temps des Hélices au fil des années…

– Un Airbus à Cerny
Parmi les "liners" mis en vedette, l'A300 présenté par Jean-Claude Faure en 1988.

– Un Canadair, invité surprise
Anecdote lors du Temps des Hélices édition 1988 avec un Canadair…

(à suivre au prochain numéro…)

Page précédente, le Caudron G-III à l'honneur, appareil emblématique de l'Amicale puisqu'il est présent sur le logo de l'association… Ci-dessous, décollage du Blériot XI "Pégoud", autre pièce rare de la collection de l'Amicale Jean-Baptiste Salis. Photos © Sylvain Hébuterne.

50 bougies au compteur

C'est en 1972 qu'a été créée l'Amicale aéronautique de Cerny-La Ferté-Alais, présidée par Jean Salis. Après avoir ajouté à ses statuts "la préservation et la restauration d'aéronefs anciens", elle est devenue en 1975 l'Amicale Jean-Baptiste Salis, du nom du pionnier et créateur de l'aérodrome, J.-B. Salis, père de Jean et Irène. Cela fait donc 50 années que l'Amicale poursuit son chemin, en préservant, en maintenant en état de vol, en construisant et/ou en reconstruisant des avions de collection !

Pour fêter l'événement, une fête "interne" a été organisée le 8 octobre dernier, l'occasion de remercier les bénévoles de l'association.

Ainsi, une bonne partie des membres et amis de l'AJBS sont venus pour célébrer les 50 ans d'existence de l'AJBS.

Pour l'occasion, tous les avions de l'Amicale étaient exposés sur le terrain près du seuil de la piste 28, avant une photo de groupe devant les avions avec une pensée pour le "Patron", l'âme du terrain, Jean Salis qui ne pouvait pas être des nôtres pour raison de santé.

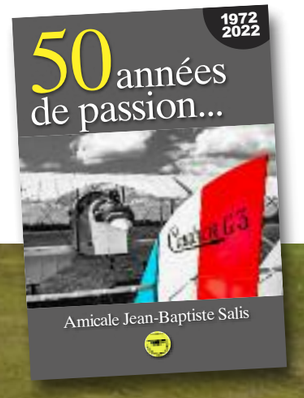
Après un apéritif et un déjeuner proposés par les nouveaux gérants du restaurant "L'escadrille" implanté sur le plateau de l'Ardenay, l'après-midi a été consacrée à quelques vols des avions de l'Amicale et de ses amis, le tout sous une météo très clémente.

Cerise sur le gâteau, un superbe lever de Lune en fin de journée, lors des vols au crépuscule des Blériot XI et Caudron G-III, le tout sur fond de spectacle pyrotechnique. Spectacle garanti…

La soirée s'est achevée par un buffet au son des guitares et voix de "l'équipe des jeunes", la playlist étant animée par Tim et Gilbert, les experts de la sonorisation lors du meeting annuel. ■

Cinquantenaire !

Photos © Sylvain Hébuterne



La fête du 8 octobre...

Les avions de l'Amicale Jean-Baptiste Salis sortis des hangars pour une photo avant de prendre l'air pour certains dans l'après-midi sous des conditions météorologiques idéales…

Photos © B. Charles

Le Ju dans sa nouvelle livrée

Ju-52 et Me-108…

Buffet nocturne dans le hangar 39-45 du musée volant Salis

Envolée crépusculaire pour le Blériot XI

Le plaisir du vol en torpédo…

Gateaux d'anniversaire

Ambiance festive sur fond musical

La pleine Lune s'invite…

En vol sur Junkers Ju-52

Photos © Sylvain Hébuterne

Pas loin de 5 000 exemplaires construits, et il n'en reste que quelques-uns… Et le seul qui vole régulièrement, au monde, en mai 2022, c'est le nôtre ! Quel sujet de fierté ! Mais surtout quel travail de la part de notre équipe de mécaniciens, emmenée de main de maître par Robert Roger, et dont la succession est assurée par une équipe de jeunes, avec Pierre à sa tête.
Restauration complète en 13 ans et 25 000 heures de travail ! Et que dire de l'entretien tout au long de l'année ! Vraiment pas de quoi s'ennuyer !

On ne s'ennuie pas non plus à faire voler la bête ! Il faut être au minimum quatre. Les deux pilotes, le mécanicien navigant et un assistant sol, pour la mise en route. Une fois l'avion sorti du hangar, il faut – moteurs en étoile obligent – brasser les hélices. C'est-à-dire tourner 12 pales par moteur, pour chasser l'huile éventuellement accumulée dans les cylindres du bas, et éviter un "lock hydraulique", qui ne manquerait pas de casser le moteur… C'est une opération qui s'effectue avec des perches métalliques terminées par une sorte de lasso textile. C'est physique et, pour le moteur central, assez acrobatique ! Mais un vol en Ju, ça se mérite !

En équipage à trois…

Nous opérons l'avion en équipage à trois, avec un pilote en place gauche, qui, pour le vol est le commandant de bord, un en place droite, qui lit les check-lists, manipule certains systèmes, "fait" la radio et assiste son collègue, et un mécanicien navigant, principalement en charge des moteurs, et des autres systèmes avion.
Tout cela comme en compagnie aérienne, avec la même méthode et la même rigueur. Après la check-list "Avant mise en route", le mécano-nav démarre chaque moteur. Le pilote en place gauche s'occupe des magnétos, celui en place droite du sélecteur d'injection d'essence, le mécano de l'ouverture des robinets huile/essence, de l'injection de cette dernière, et des démarreurs. Ca fume toujours "un peu", au départ, mais c'est normal.
Une fois les moteurs chauds, le mécano effectue les contrôles moteur. Check des magnétos, des pressions huile et essence, du régime plein gaz, du ralenti, de l'essai coupure. Puis il "livre" l'avion aux pilotes. Check-list "Après mise en route" et c'est parti pour le roulage…

Gérer le roulage

Ah ! le roulage… Un grand moment ! Surtout si c'est un terrain en herbe, avec cette dernière un peu haute et humide… Sur "tous" les avions du monde, les freins, au bout du palonnier, s'actionnent avec les pieds. Eh bien pas avec le Ju !
Ils sont sur la manette des gaz ! La manette gauche freine à gauche, la droite, à droite, et la centrale, sur les deux roues en même temps. Il faut réduire, à fond, la manette désirée, puis appuyer, d'une manière virile, sur cette manette vers le bas. Et pour virer d'un côté, il est recommandé, et efficace, de mettre un peu de régime moteur sur le moteur extérieur au virage, tout en freinant sur le côté intérieur. Mais si ça tourne trop vite, il faut vite corriger ! Nos deux bras ne sont pas de trop ! S'il nous faut "zigzaguer" entre avions et obstacles, pour nous rendre

à la pompe à essence, par exemple, c'est un exercice de style !
De plus, j'ai omis de vous préciser que l'envergure est de 29,25 m, supérieure de 37 cm à celle d'un Boeing 737 (séries 100 à 500) ! Il y a de quoi s'occuper, vous dis-je !
On s'aligne ensuite sur la piste. Il faut faire attention à être précis, de façon à ne corriger un éventuel écart latéral qu'aux palonniers, une fois la dérive suffisamment efficace. Car pour freiner… il faut d'abord réduire complètement le moteur, ce qui ne va rien arranger !
Une particularité du décollage : il existe, sur le côté gauche de la console centrale, un interrupteur à bascule, qui, dans une position, limite la pression d'admission (PA) au décollage à 1,17 ATA (*), valeur que l'on peut maintenir 5 minutes maximum, et, basculé dans l'autre position, autorise 1,3 ATA, mais durant une seule minute.
En cas de panne d'un moteur, juste à la rotation, par exemple, il serait bon d'afficher le maximum possible sur les moteurs vifs. Mais, pour basculer l'interrupteur sur 1,3, il faut… réduire les gaz sur les autres moteurs, pour effacer la butée mécanique qui empêche le basculement non voulu ! Donc il faut faire un choix stratégique de positionnement de l'interrupteur, avant la mise plein gaz et le lâcher des freins.

Dans sa précédente livrée, le Ju montre qu'il peut être bien "manié" en roulis même si les efforts peuvent être importants aux commandes…

Une nouvelle livrée…

Courant 2022, il a été décidé de donner de nouvelles couleurs à ce trimoteur construit sous licence en Espagne en 1943 mais avec un fuselage sorti des chaînes de production allemandes. L'appareil a servi ainsi jusqu'en 1976 au sein de la Force aérienne espagnole avant d'être acquis par le collectionneur anglais Doug Arnold. Finalement acquis en 1990 par l'AJBS, la remise en état de vol de ce Ju-52/3m a nécessité quelques milliers d'heures de travail, le nouveau "premier vol" étant effectué en avril 2003 avec trois moteurs Enmasa remplaçant les BMW d'origine. Depuis, il a participé à de nombreux meetings, en France et à l'étranger, de la Grande-Bretagne à la République tchèque, mais aussi à des tournages de films. C'est donc sous une nouvelle décoration que le F-AZJU a repris ses vols en septembre dernier, la livrée retenue étant celle appliquée de façon standard sur les Ju-52 de la Luftwaffe au début des années 1940. ■

Multiples séances de préparation avec décapage et masquage…

Et si on se positionne sur “1,3”, attention au respect scrupuleux de l’affichage de la PA et de son temps d’utilisation, sous peine d’endommager notablement les moteurs !
Vers 50/60 km/h, on passe l’avion en position “deux points” à l’aide d’une franche action sur le manche. Le copilote annonce 80… 100… puis 120 km/h. Cette dernière vitesse correspond à notre V1 et Vr, et est donc accompagnée de l’annonce “Rotation”. On accélère alors vers 150 km/h, vitesse de montée.
Réduction ensuite des 3 moteurs à la puissance maxi continue, soit 1 ATA. Rentrée des volets, puis établissement en croisière. Celle-ci s’effectue à environ 220 km/h, et l’on consomme 400 l/h. Ce qui, avec un plein de 2 500 litres, nous donne une autonomie de 6 heures, et permet de franchir 1 320 km sans vent. Pour un avion rentré en service en 1932, c’était une performance inégalée !
Rien de bien spécial à signaler dans cette phase, sauf que l’avion est extrêmement bruyant, à l’intérieur, et le casque anti-bruit absolument impératif. Et sous la verrière, en forme de serre, en été… il fait bon !
Avec cet avion, évidemment, nous sommes limités lors des présentations en vol. Pas de tonneaux à facettes ! Nous avons décidé de montrer les écarts de vitesse possibles, le rayon de virage, et les grandes inclinaisons.

En présentation en vol…

Nous commençons par prendre un peu d’altitude, donc d’énergie, avant de piquer franchement vers le terrain, pour un passage “à l’anglaise”, à la Vne (vitesse maximale autorisée) qui est de 250 km/h. Il faut faire attention, car il est très facile de dépasser cette valeur. L’avion accélère vite. Si notre Pilatus P2 est en patrouille avec nous à cet instant, on le “laisse sur place” !
Nous enchaînons ensuite sur une “oreille” à gauche, suivie d’un second passage à l’anglaise, un peu moins rapide. Seconde oreille à gauche, avec forte inclinaison, on arrive à 90°, “sur la tranche” !
Mais il faut être suffisamment haut, et laisser l’avion retomber et prendre de la vitesse avant de reprendre l’action à la profondeur. Retour vers le point central, pour un virage de 360° le plus serré possible. Pas d’indication de facteur de charge, mais nous devons être probablement à 2 g, valeur nécessaire pour maintenir un palier à 60° d’inclinaison. Les efforts aux commandes sont importants, surtout à la profondeur. Pour l’inclinaison, également, il faut y aller franchement – mais jamais brutalement. Le lacet inverse n’est pas particulièrement marqué.
À l’issue du 360°, décélération, sortie des volets 40°, et passage lent face au vent. On se limite à 120 km/h, gardant 22 km/h de marge avec le décrochage.
La hauteur et la taille de l’avion aidant, les gens nous disent souvent que c’est assez impressionnant de voir cette grosse machine voler si lentement. Et, bien sûr, plus il y a de vent de face, mieux c’est !
C’est terminé.
Nous passons vent arrière pour atterrir… ou remettre les gaz, si, dans l’excitation du moment, nous nous retrouvons “trop près, trop vite” (voir, ci-après, le chapitre atterrissage).
Ce programme “passe” en 10 minutes, valeur qui nous est souvent allouée, du décollage à l’atterrissage, piste dégagée.

Du côté des volets…

Junkers a conçu ces derniers pour que, sortis à 40°, si l’on dépasse nettement la vitesse maximale de cette configuration, ils rentrent partiellement tout seuls de façon à ne pas les endommager. Pensé en 1930 ! Airbus a fait de même sous l’appellation “Flaps Load Relief”, mais 50 ans plus tard ! Par contre, il faudra penser à les ressortir, une fois la vitesse chutée.
En approchant du terrain de destination, on commence à préparer la machine. Réduction des moteurs à 0,8 ATA, pour une lente décélération. On commence à sortir les volets 10° à partir de 170 km/h, puis, progressivement jusqu’à 40°.
Dans cette configuration, l’avion décroche à 98 km/h. En appliquant le fameux “1,3 de Vs”, on approche à 130 km/h minimum et on passe les balises, piste assurée, à 120 km/h.

Un avion très fin !

Et voici une des grandes particularités du Ju. Cet avion… ne décélère pas !
30 m d’envergure, plus de 110 m² de surface alaire, pas d’aéro-freins, c’est un vrai planeur ! Si nous n’opérions qu’à partir de pistes de 2 000 m, ce ne serait pas un problème. Mais ce n’est quasiment jamais le cas ! La Ferté fait la moitié, en herbe… Et nous avons déjà posé l’avion sur des terrains un tout petit peu plus courts !
Il faut donc faire une finale extrêmement

plate, tenir la vitesse aux moteurs, et être parfaitement établi et stable le plus tôt possible. Si pour une raison quelconque, sur un terrain court, on se retrouve à 500 ft/sol à 150 km/h, on ne rattrapera pas, et c'est la remise des gaz assurée.
On se pose donc impérativement à l'entrée de piste, à la bonne vitesse.
Il faut poser l'avion "deux points", en ligne de vol. Si l'on touche la roulette de queue en premier, cela induit une fatigue importante au niveau de l'arrière du fuselage, qui, à la longue, risquerait de plier !
Une fois les roues principales au sol, une excellente aide au freinage constitue à faire rentrer rapidement la totalité des volets. Cela "écrase" bien les roues au sol.
On commence tout de suite le freinage, par à-coups, on pose délicatement la roulette de queue, et on continue le freinage jusqu'au contrôle complet de la vitesse. Roulage retour ensuite – ce n'est pas encore le moment de se relâcher…
Au parking, on coupe tout, on laisse les moteurs 3 minutes à 900 tr/mn, pour éviter un choc thermique, et c'est le moment de mettre les magnétos sur Off ! Et de sauter sur un chiffon, pour enlever les traces d'huile !
En conclusion, c'est un avion attachant, solide comme un roc, pas vicieux pour un sou, mais qui exige absolument rigueur, précision et entraînement régulier.
Mais quel bonheur d'être aux commandes d'une légende ! ■ **Christophe Bailly**

ATA : Atmosphäre Technischeu 1 kg force/cm²

© B. Charles / AJBS

DRAGON RAPIDE

Participez à la remise en vol du De Havilland DH-89

Particuliers, entreprises… participez par vos dons à la restauration de ce bimoteur biplan des années 1930, l'un des rares exemplaires dans le monde de cet avion aux lignes somptueuses. Le Dragon Rapide a permis à Air France de reprendre son activité à la Libération. Un projet ambitieux soutenu par la Fondation du Patrimoine. Vos dons bénéficient d'avantages fiscaux.

FONDATION DU PATRIMOINE

AMJABS JEAN BAPTISTE SARIA

Bon de souscription en ligne sur
www.ajbs.fr
www.fondation-patrimoine.org/51564

Jean et Vivien en plein défilé de la Grande Guerre, sur la bande de gazon entre les spectateurs et la rangée de haut-parleurs qui bordent la piste. Photo © Jean-Pierre Touzeau

Des avions et des motos

Vous avez sûrement déjà vu, lors d'un de nos meetings, un grand drapeau tricolore flotter sur la piste en se déplaçant le long des barrières. Et si vous étiez dans les premiers rangs, vous avez dû voir quelqu'un tenir le drapeau, assis sur une vieille moto. Il s'agissait très probablement de Jean Caillou, membre de l'Amicale depuis 1975 (avec ses parents), qui présente des motos anciennes au meeting depuis les années 90. Laissons-le nous expliquer pourquoi cette association avions-motos n'est finalement pas si incongrue.

Jean Caillou en grande tenue de pilote de chasse 14-18 sur une authentique moto de l'Armée française, une BSA 557 Modèle K de 1917. Photo © Patrick Debétencourt

Deux inventions pour se déplacer…

"La motocyclette est née pratiquement en même temps que l'aviation, et de tout temps les pilotes ont aimé se déplacer à moto, un engin avec lequel on fait "corps", un peu comme en avion de chasse. Il n'y a qu'à voir Maverick dans Top Gun !" "Ayant appris à conduire sur la vieille Terrot de mon grand-père, je me suis mis à faire du trial et à collectionner les motos anciennes, pendant que mon frère Bruno participait à trois Paris-Dakar sur des Kawasaki. La moto a donc toujours été très présente à la maison comme au terrain, même si notre famille était plus souvent qualifiée "d'aéronautique", puisque tout le monde pilotait et travaillait de près ou de loin dans l'aviation".

Cette Gnome et Rhône 250 Junior de 1934 a été réquisitionnée en 1939 et aurait très bien pu se retrouver au sein de l'escadrille Normandie-Niémen qui volait sur Yak de chasse. Photo © Pyperpote

"Puis une visite à la Shuttleworth Collection sur le bucolique aérodrome d'Old Warden en Angleterre, où l'on sort les motos (et voitures) anciennes le jour du meeting aérien, m'a donné l'envie d'en faire autant chez nous. Une petite figuration sur le tournage de "L'As des As", qui mélangeait

Une AJS 500 anglaise des années 40 devant un Spitfire, le tableau est cohérent. Photo © Pyperpote

Bruno et Stéphanie composent une petite scène à base d'avion et de moto Blériot, en tenue de la Police parisienne qui a utilisé ce modèle de moto au début des années 20. Photo © Pyperpote

avions, voitures et motos sur l'aérodrome, avait déjà semé le germe".

Des motos "aéronautiques"

"Pour que la présentation des motos ait un sens, il fallait non seulement qu'elles soient aussi anciennes que les avions présentés, mais si possible également que leurs marques aient un rapport avec l'aviation. Dans le cas de Gnome et Rhône par exemple, c'est assez facile : à la fin de la Grande Guerre, quand les contrats militaires ont cessé, cette grande firme de moteurs d'avion (qui allait devenir la Snecma, puis Safran) a cherché comme beaucoup d'autres à se diversifier en fabriquant des motos. Elles sont très bien construites et assez recherchées, nous en présentons trois".

"Dans le cas de Blériot, c'est encore plus frappant. Pour ne pas devoir licencier ses ouvriers qui avaient construit plus de 14 000 avions Spad pendant la guerre, Louis Blériot a diversifié tous azimuts : des meubles, des bateaux, des chars à voile et donc des motos ! Enfin, un seul modèle de moto, très novateur avec ses roues à flasques en tôle et son moteur bicylindre 500 cm³ à boîte trois vitesses incluse dans le carter moteur".

Plus étonnant encore, c'est le seul moteur entièrement conçu chez Blériot (ainsi que son carburateur), alors qu'aucun moteur d'avion n'a jamais porté le nom Blériot !"

"La Blériot 500 que nous avons restaurée et que nous présentons régulièrement au meeting avec mon frère Bruno appartient au petit-fils du célèbre avionneur.

Avec d'autres motos, le lien est plus discret, comme avec cet ancêtre Alcyon, marque sur laquelle le génial Anzani, futur motoriste du Blériot XI de la Traversée de la Manche, avait fait ses premières armes. Ou la Triumph 500 des années 50 dont le moteur entièrement en aluminium est directement dérivé des générateurs auxiliaires installés dans la queue des bombardiers Lancaster et Halifax".

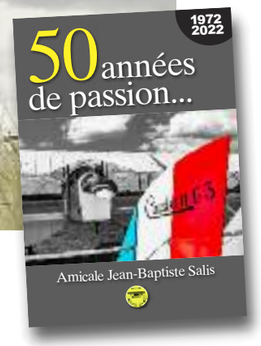
Et en tenue d'époque…

"Au début, je roulais surtout en tenue civile d'époque, voire en combinaison de vol. Mais après avoir rencontré le groupe "Pilotes de Guerre" en 2014, mes tenues ont évolué vers la reconstitution historique précise et authentique, le plus souvent militaire. Et comme nous essayons toujours de "coller" aux tableaux que propose le meeting, des pionniers de l'Aviation à la guerre du Vietnam, je dois me changer quatre ou cinq fois par jour, pour quelques minutes de présence en piste en essayant de boucher les trous dans les présentations en vol. Plusieurs amis nous ont rejoints, pour étoffer le plateau, notamment avec des motos militaires des Première et Deuxième Guerres mondiales".

"Le seul inconvénient, c'est que je commence à ne plus avoir l'âge du rôle, mais bon, de loin ça passe encore à peu près, en tout cas le public est très indulgent et toujours chaleureux !" ■

Le Spitfire vient de se poser, c'est le moment d'entrer en scène avec cette petite Gnome et Rhône 250 Junior qui a vraiment fait la guerre. Photo © Anita Zele

Au début, Jean Caillou défilait essentiellement en civil avec des motos de l'entre-deux-guerres, comme cette rare Gnome et Rhône 500 D4 de 1928. Le drapeau est arrivé un peu plus tard… Photo © Quentin Kheryap



Pilotes de Guerre

Comment naissent les rêves ? Probablement de l'alchimie d'une petite graine que possèdent certains au regard d'un domaine. Pour nous, ce domaine, est l'aviation et son histoire ; la graine, une maladie incurable, la passion.

"Pilotes de Guerre" est né en janvier 2012, sur une idée de Bertrand Baurin qui, avec quelques enthousiastes, souhaitait combiner engouement pour l'aéronautique et devoir de mémoire afin de ne pas oublier la vie et les sacrifices des pilotes d'antan.

Les frères Richthofen, Manfred et Lothar, revisités… Un artilleur français avec sa cravache.

Photos © Pilotes de Guerre

Pour la Grande Guerre, les différents pays belligérants sont représentés : France, Japon, Grande-Bretagne, Allemagne, Etats-Unis, Italie et Allemagne…

"Pilotes de Guerre", clin d'œil au roman de Saint-Exupéry, est la présence de l'absence de nos anciens. Nous nous proposons d'être les passeurs d'histoire entre ceux qui furent et ceux qui sont.

Reconstitution aéro-historique

L'objectif est ainsi de faire connaître au public, lors de manifestations, (comme les meetings aériens, les reconstitutions historiques, des commémorations, etc.) les uniformes, le matériel et l'histoire des pilotes militaires du 20e siècle.

Si le groupe est né en Belgique, une majorité des membres est française avec une vingtaine d'adhérents répartis entre la Belgique, le Luxembourg, la République tchèque, le Japon et la France.

Sur le front, deux "marraines" visitent une unité de chasse…
L'as Charles Nungesser porte fièrement ses médailles.

1939-1945 : préparation d'une mission pour l'équipage de ce Ju-52.
Un pilote français prêt à sauter dans son Curtiss H-75 Hawk.

Il n'y a pas de hiérarchie au sein du groupe, sauf devant le public si différents grades sont en jeu… Chacun participe de façon égale dans un "climat de convivialité et de sérieux" car il ne s'agit pas d'une organisation paramilitaire.
Les règles de base sont simples : point de politique mais une mise en œuvre de la véracité historique scrupuleusement respectée lors de nos présentations.
L'approche vise à regrouper des personnes motivées, désireuses de partager leurs connaissances sur le sujet, de rassembler des passionnés étant, ou voulant, s'équiper pour participer à différentes sorties en groupe lors d'événements en lien avec le monde aéronautique.
Les uniformes disponibles à la présentation sont nombreux (France, Angleterre, Allemagne, Italie, Russie, Japon, etc.), mais avec une spécificité : beaucoup d'entre eux représentent les tenues personnelles de pilotes faisant partie de la légende aéronautique.

Nous sommes également en mesure d'évoquer la mémoire de soldats moins connus du grand public comme le capitaine japonais Shigeno, engagé dans l'armée de l'Air, ou le major Baracca, premier as d'Italie, tous deux personnages de la Grande Guerre.
"Pilotes de Guerre", aujourd'hui, met en oeuvre les tenues des aviateurs tant alliés que ceux des forces de l'Axe, rappelant les deux guerres mondiales.
Cependant, depuis 2019, notre champ d'investigation s'est élargi en traitant des sujets comme la guerre de Corée ou du Vietnam. Ces orientations sont motivées, la plupart du temps, par la présentation de superbes machines, comme l'arrivée en France du F-86 Sabre de Frédéric Akary, ou la rénovation du Skyraider de Christophe Brunelière.
Pour autant, les figures mythiques de l'Aéropostale ou la pionnière américaine Amelia Earhart ne nous laissent pas de glace et peut-être qu'un jour prochain, nous pourrons accompagner cette merveilleuse machine qui nous fait de l'œil depuis quelques années, le Lockheed Eletra de Bernard Chabbert.
Le passé à encore un bel avenir devant lui… ■ **Jean-Jacques Frosio**

Un pilote de l'USAAF et son P-51D Mustang.
Pilote de Zero avec son sabre…

Les conflits plus récents sont également "couverts" par l'association.
Ici, un pilote durant la guerre du Vietnam avec en arrière-plan, un "Spad", alias le Skyraider.

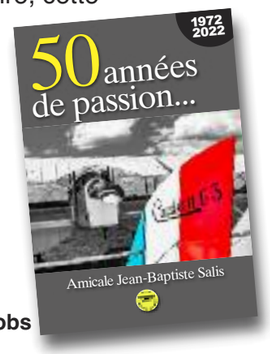
En 1993, le futur F-AZRA en chantier…

Photos © E. Chauvel

Le chantier du Storch

Nous sommes fin 1993 et c'est le début du démontage de l'avion jusqu'ici stocké au Bessonneau. Le fuselage est doté d'un numéro de série allemand, le WNr 2039 devenu, comme beaucoup d'autres, MS-505 Criquet à la suite du montage d'un moteur Jacob R-755.
Cet exemplaire sera restauré avec un moteur Argus AS-10C, d'une roulette de queue et d'un démarreur électrique faisant de lui un avion très proche du Fieseler Fi-156 version C3 mais équipé d'ailes métalliques faute d'ailes en bois disponibles. A ce propos, je me souviens très bien du jour où un convive présent à la table de l'Amicale nous avait expliqué qu'il avait connu un hangar d'aéro-club séparé en deux parties par des ailes de Fieseler disposées à la verticale, lesquelles avaient finies brûlées comme de coutume dans un grand feu de joie !
La restauration organisée par Jean-Pierre Toublanc débute dans un atelier nouvellement créé. De nombreuses journées sont consacrées à trier le stock de pièces disponibles, entassées dans de grandes caisses qu'il faut vider pièce par pièce afin de trouver celles qui serviront à remettre l'avion dans une configuration proche de l'origine.
Le fuselage est sain et après un bon sablage, il finira peint en gris d'époque. Reste à s'assurer qu'il n'y a pas d'endroits oubliés, n'est-ce pas Jean-Pierre ?
Pendant que l'atelier est équipé petit à petit, l'entoilage du fuselage commence. Catherine passe régulièrement et distille ses précieux conseils. Certaines taches de la restauration sont fastidieuses, le puzzle de plexiglas nous a ainsi occupé un bon moment mais aussi la réinstallation d'une double commande.
Surprise ! Certaines pièces comme les jambes de train sont disponibles en caisse, quasiment prêtes à être montées moyennant quelques vérifications bien sûr.
Pendant ce temps-là, Louis Bekhira démonte le moteur… et trouve du sable à l'intérieur. Le moteur censé être révisé dans les années 1950 avait été saboté… Quelque temps après le premier vol, il faudra trouver de nouveaux cylindres.
Comme le reste de l'avion, les ailes sont refaites entièrement et sont modifiées pour retrouver leur configuration d'avion allemand, comme par exemple les tuyauteries de carburant redevenues invisibles de l'extérieur. Le moteur est mis en place mais la restauration doit s'interrompre, il manque certaines pièces importantes. Les jeux de capots moteur n'est pas complet, certains supports doivent être copiés d'après des originaux qu'il va falloir trouver. Même si le projet est à l'arrêt, nous ne restons pas inactifs, le Stearman F-AZJR entre autres bénéficiera d'une cure de jouvence durant cette période. Finalement, fin 1998, les pièces manquantes sont réunies, la restauration reprend et l'avion est sorti de l'atelier pour la mise en croix, enfin !
Les essais du moteur suivent sous l'œil attentif de Louis. Sur la photo en haut de page, on distingue au-dessus du R de l'immatriculation la petite trappe de la pharmacie et juste devant le A, au-dessus de la trappe d'accès à la batterie, deux fermetures éclair, elles aussi factices, permettant l'accès au casier de rangement des armes auxquelles on peut ajouter des petites roues et une porte de poste qui ne s'ouvre plus sous l'aile mais vers l'avant.
Tant de petits détails destinés à rendre le criquet un peu plus cigogne.
Le 6 juin 2000, après quelques sauts de puce, la cigogne fait son premier vol avec Jeannot aux commandes. Peut-être s'est-il souvenu du jour de sa communion lorsque son père lui avait laissé les commandes d'un avion similaire pour son premier vol solo. Satisfaction supplémentaire, cette restauration sera récompensée par un second prix décerné par l'Aéro-Club de France en 2001 et depuis, si je ne me trompe pas, le Fieseler de l'Amicale n'a jamais été absent du rendez-vous annuel de la Pentecôte.

■ **Emmanuel Chauvel**



Louis Bekhira, mécano de l'AJBS, surveille les premiers essais moteur. Le premier vol sera effectué par Jean Salis.

Sablage, peinture et entoilage du fuselage. Et à la clé, le Grand Prix du Patrimoine en 2001…

Un Argus AS-10C en place du Jacobs en étoile pour refaire un "vrai" Fieseler Storch. Le puzzle de plexiglas à mettre en place pour la cabine…

Photo © Coll. A. Battisti

Passage à l'anglaise lors d'une édition sans pluie !

Souvenirs de démos...

Lon premier contact avec le meeting de Cerny-La Ferté-Alais intervint un samedi de 1979 où, jeune lycéen, je gravissais à pied, depuis la gare, la colline pour aboutir à ce qui pendant des décennies allait devenir mon passe-temps favori et obligatoire du week-end de la Pentecôte. Je dois avouer que je retrouve toujours le même ravissement "naïf" en déboulant sur le plateau, porte-avions de verdure au sud de Paris, dont la lisière d'arbres au nord de la piste est reconnaissable entre mille. Mon souvenir de 1979 fut aussi celui d'une pluie abondante (ce n'était pas à l'époque à cause du dérèglement climatique), et d'une boue dont je mis une semaine à me débarrasser.

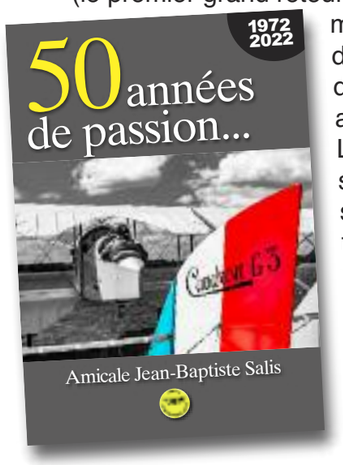
Le top warbird de l'époque était le T-6 piloté par J.-P. Lafille, les biplans de Jeannot, la patrouille des trois Tempête de Nangis, le Dewoitine 520 biplace en statique, puis vinrent les années passant et toujours en tant que piéton, badaud initié, le temps du Concorde, du 747 ou encore du Spitfire de Charlie Brown, du P-51D de Georges, du planeur Me-163.

2000, marque pour moi, un événement majeur, puisque c'est en qualité d'équipier de la patrouille Nangis Alpha que je rejoins par les airs le meeting à l'invitation de Jacques Habert et Jacques Mangenot. Grosse émotion, presque un choc psychologique que de voler pour ma première démo à la Mecque, alors même que j'avais déjà une trentaine de démonstrations dont le Mondial des patrouilles de 1998. Rebelote, l'année suivante toujours avec 9 Tempête venus en voisin depuis Nangis. Moins d'émotion et plus de plaisir à voler malgré l'hélice d'un équipier qui voulant

Dans le hublot, le 737 d'Europe Airpost avec le retour des "liners" dans les présentations du meeting.

Selon les éditions du Temps des Hélices,
un CriCri ou un Dassault Flamand dans l'aile du Douglas DC-3…

trop bien se garer, finit sa course au parking le vendredi, dans la barrière du public. Depuis 2011, c'est aux commandes du Douglas DC-3, F-AZOX que je participe à la fiesta avec un grand bonheur grâce à Michel Geindre et Cyril Valente qui nous permettent d'audacieuses compositions. Vols en patrouille avec le 737 d'ASL (le premier grand retour d'un liner en meeting), deux démos exécutées de mains de maître avec Claude Saget. Le rassemblement sur le Boeing s'effectua à la trajectoire sans toucher aux gaz, comme il se doit.



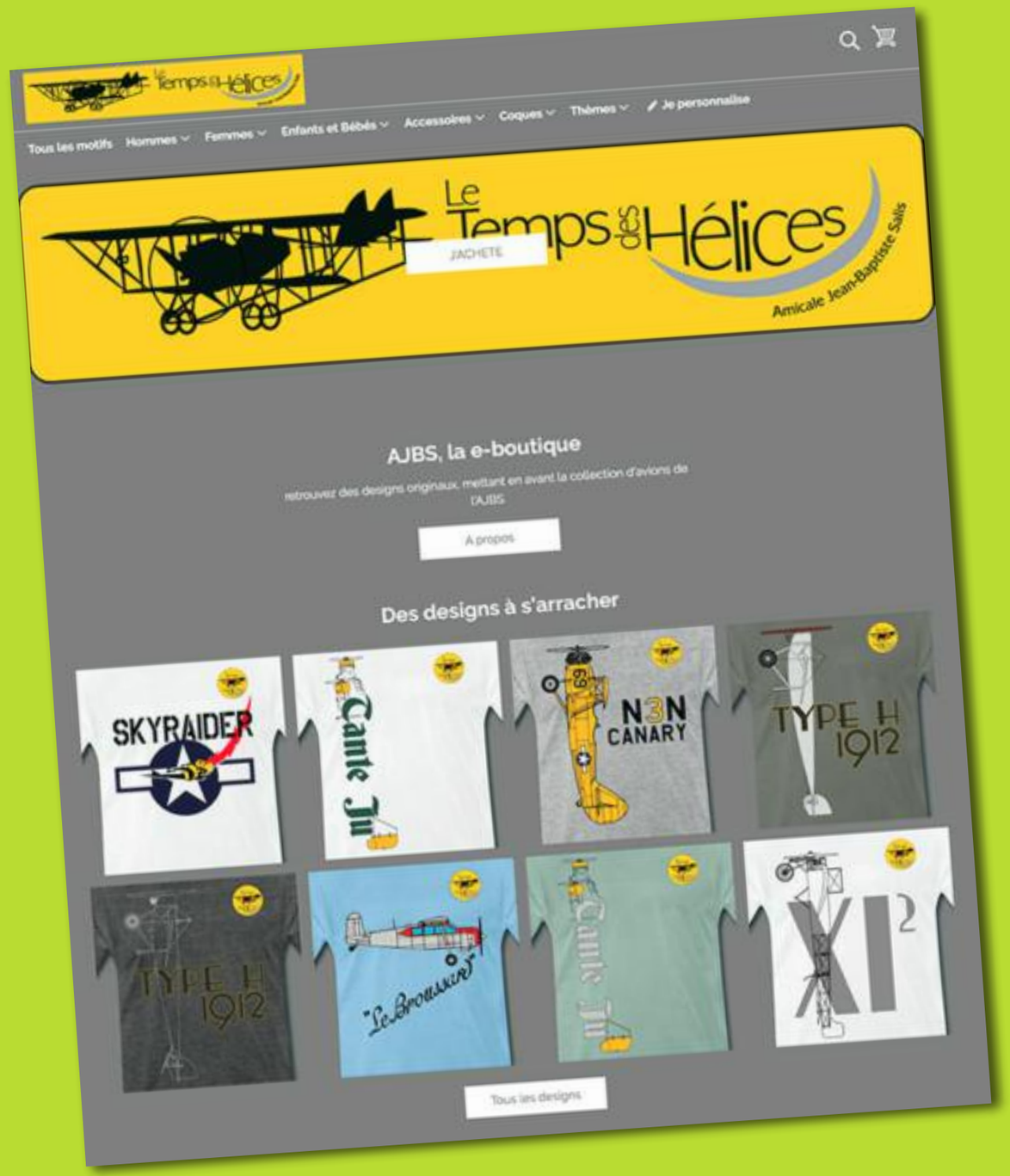
Puis vols en patrouille avec le Dakota de Gaby et deux chasseurs, vols de groupe avec les Dassault Flamant, dont la vitesse d'évolutions est bien différente du Dakota, vols avec les Beech C-45 Suisse ou encore en 2022 avec deux CriCri (chapeau bas, Messieurs les pilotes du plus petit bimoteur au monde).
Enfin, les démos solo avec "maître" Axel Valat en CDB et moi en place droite annonçant les vitesses, les altitudes, ou encore les corrections d'axes et de trajectoires en virage à droite ! Chaud moment en sommet d'oreille à 90 mph (chef !) et souvent cette pluie qui s'invite à la fête, les photos en témoignent.

■ **Alain Battisti**

eBoutique AJBS

pour créer votre propre design…

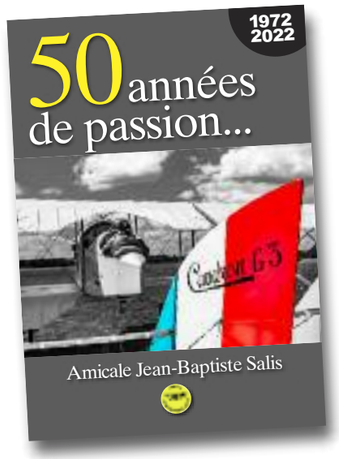
https://shop.spreadshirt.fr/ajbs-la-e-boutique



Meeting 1994.
L'imposante table de mixage avec Alain Odolant et Gilbert Courtois.
© Michel Bénichou (Coll. G. Courtois)

Histoire de sonorisation

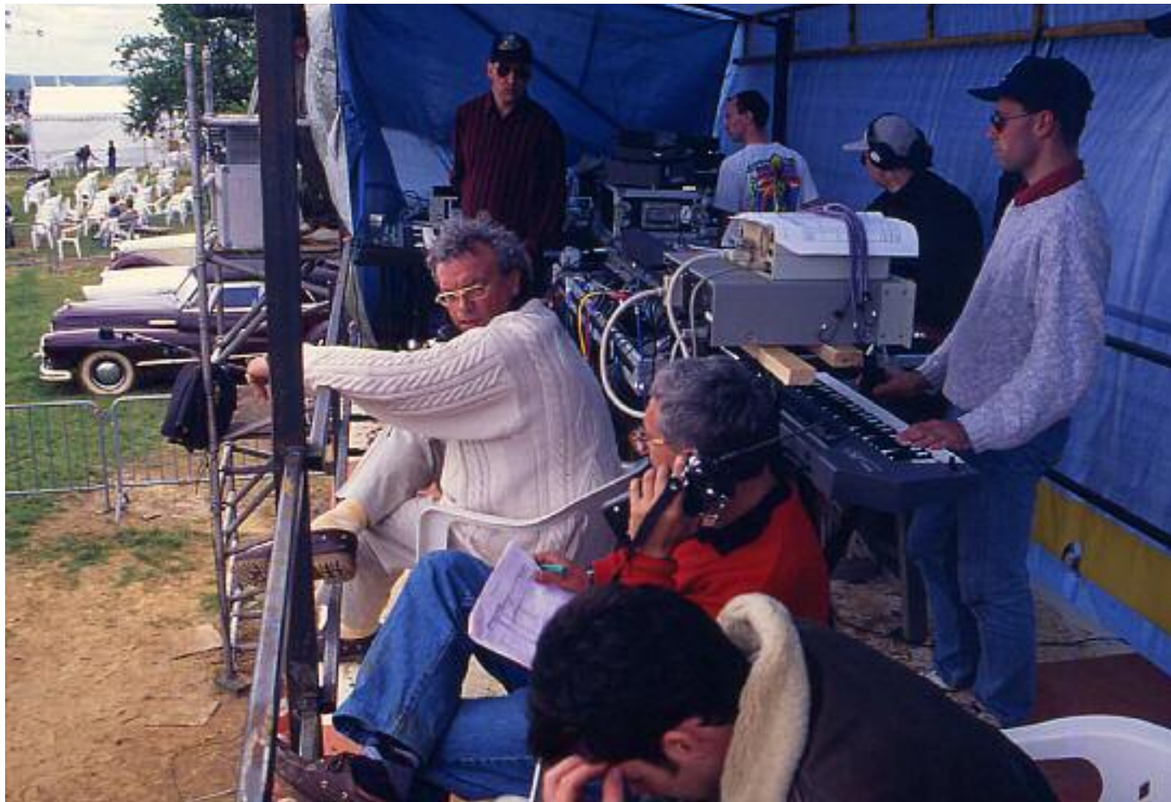
Lors du meeting, vous ne le voyez pas car il est dans le "local" du présentateur, à quelques mètres de Bernard Chabbert. Mais dans les haut-parleurs étalés tout le long des 800 m de la piste par l'équipe de Loic Hémard (société Atech ex-Derby), vous entendez assurément le fruit de son travail… Depuis 1994, sur une suggestion de Jean Salis pour améliorer la mise en scène du meeting, 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.
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, Tora ou l'évocation de la guerre du Vietnam, sans oublier les combats aériens de la Première Guerre mondiale et le bruit des mitrailleuses embarquées. Les explosions lors du Tora, Tora, Tora sont ainsi amplifiées par des enregistrements. Il en est de même pour le sifflement des balles traçantes.
Gilbert connaît bien les "sons". Parmi ses multiples activités de "sound designer", il réalise régulièrement la sonorisation d'images, muettes, des archives cinématographiques et collectionne 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 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 m de large et de mettre l'Histoire de l'Aviation en situation réelle" précise-t-il.



Retour en arrière
Tout a commencé après le meeting de 1993. Jean Salis organise une réunion sur la sono. Gilbert Courtois et Fernand Daffos sont présents. L'idée est de changer la façon de faire. Jean et Fernand sont fatigués des

Bell X-1, le Sound Design Studio de G. Courtois en 1993…

Meeting de 1994. A gauche et de haut en bas : Gilbert Courtois, Bernard Chabbert, Philippe Chetail, Xavier Méal. © Michel Bénichou (Coll. G. Courtois)



Les logiciels Kontakt et Traktor gèrent musiques et sons…

passages et repassages d'avions ainsi que les commentaires sans grand intérêt.
Ils imaginent des sons de bottes ainsi que des chants sur la présentation des avions allemands et des musiques sur les avions américains.
Gilbert relève le défi et obtient carte blanche. Auparavant, Jean et Brigitte Salis, Lucien Canu et George Perez sont venus dans le studio d'enregistrement où travaille Gilbert afin de visionner et valider les films réalisés depuis plusieurs années pour la boutique de l'AJBS.
Fin d'année 1993, les bottes façon pattes d'oie, les mitrailleuses, la DCA, les explosions, les sifflets bombes, les sirènes d'attaques aériennes, etc. sont préparés et tout rentre dans les échantillonneurs numérique Akai type S-1000.
On déclenche les sons grâce à un clavier Midi comme un synthétiseur sauf que le clavier déclenche les vrais sons du S-1000. Deux sont acquis, offrant la possibilité de déclencher 160 sons. Deux caisses de CD audio, trois lecteurs de CD, d'autres musiques sur lecteurs DAT, tout est prêt pour le meeting de mai 1994.
C'est Alain Odolant (Sonodolan) qui assure

Meeting 2017. Gilbert Courtois aux consoles, à l'arrière-plan, Olivier Lardy. © François Besse

la sonorisation, c'est son métier en plus d'être président de l'association A3A (Alençon), pilote et spécialiste des MD-311 et 312 Flamant. Alain a très bien compris quel genre de son il faut obtenir et il n'est pas question de mettre des enceintes devant le public. Elles seront placées à l'arrière mais provoqueront de sérieux problèmes de résonances dus aux hangars ainsi que de désagréables mouvements de phase (sons qui tournent et s'entrechoquent).
La table de mixage est imposante mais incontournable car à l'origine, musiques et les sons sont en stéréo et au meeting, on diffuse en mono.
Une réduction mono des S-1000 et platines CD à la console s'impose, d'où la nécessité du nombre de pistes.
Samedi 21 mai 1994, toute l'équipe est fin prête. Jean Salis a fabriqué une tour sono à partir d'une ancienne station radar.
L'équipe est installée en haut et l'équipement technique en dessous à l'intérieur.
Le spectacle commence le matin, Michel Bénichou (alors rédacteur en chef du *Fana de l'Aviation*) assure les commentaires jusqu'à la pause déjeuner.
Bernard Chabbert prend le relais pour le spectacle à 13h00.
La journée se passe relativement bien mais sonoriser un film et faire un spectacle, ce n'est pas la même chose. Les musiques sont hors sujet, l'action est devant et les sons arrivent de derrière, nous sommes très loin de l'objectif visé.
Les mitrailleuses n'ont aucun sens, les explosions fonctionnent uniquement sur le Tora. L'ensemble devra être revu.
Côté pyrotechnie, c'est "la grande" (Claude Valentin) qui assure l'ensemble de la pyro. Un décalage du son des explosions pyrotechniques a été mesuré à 320 millisecondes, soit un quart de seconde dû à la distance. Le problème est réglé avec deux explosions mais ce décalage n'est pas une règle absolue car le vent et sa vitesse diffèrent.

Evolution du concept

La réflexion se poursuit autour de la sono, des avions, mais à quoi bon sans mise en scène et participation des pilotes ?
C'est là que naît l'idée de "tableaux" avec des scénarios précis, répétés comme un tournage de film en direct.
Alain Odolant effectue des modifications sur le positionnement des enceintes.
Une approche très différente du choix des musiques et de l'ambiance aérienne voit le jour ainsi que la façon d'utiliser les sons.
Une complicité avec l'ensemble des membres de l'Amicale est créée, pour donner une dimension formidable au spectacle, Bernard Chabbert transcendant le tout dans ses commentaires.
17 et 18 mai 1997 : les éditions Larivière prennent en charge l'organisation du meeting, une nouvelle sonorisation apparaît. Jean-Marie Boulay n'hésitera pas à faire un aller-retour à Rouen pour ramener des caissons de bass (Sub) pour les Bose 802 au son "fête foraine".

A la fin du contrat avec Larivière (2002), la société Derby Sonorisation prend la relève avec Loïc Hemard et son équipe.
Le son est devenu remarquable, immersif, profond. La situation est radicalement différente techniquement car c'est trois ordinateurs portables avec quatre platines audio, un clavier Midi et un logiciel qui gèrent les sons. Du chemin reste à parcourir pour aboutir au système multi-canal.
Édition des 30 et 31 mai 2009 :
Michel Gérard assure la pyrotechnie.
Le logiciel Kontakt gère les sons sur chaque note du clavier Midi. Il est ainsi possible de mettre 127 sons sur une seule touche du clavier dynamique avec 127 niveaux.
Exemple : c'est en fonction de la force de frappe sur la touche du clavier que l'on déclenche les sons, si on tape très fort le niveau est 127 et c'est le son qui se trouve dans la zone 127 qui joue, si on tape moyennement fort, le niveau est 70 et c'est un autre son, etc. Il n'existe aucune limite sauf que dans ce cas, la précision est de rigueur. Personne n'étant capable de taper sur le clavier avec une telle précision, seule l'informatique gère cette configuration.
L'autre logiciel, Traktor, gère 4 platines audio qui permettent de jouer 4 musiques simultanément. Ou plutôt de mieux préparer les enchaînements avec les fondus enchaînés, un logiciel indispensable facilitant la vie et rendant les choses possibles en direct.

Prochainement…
L'avenir est dans les tuyaux avec l'idée d'installer des transmetteurs Midi dans certains avions. Le pilote aura alors la possibilité de déclencher lui-même les mitrailleuses. À la sono, le récepteur Midi synchro fera le reste, le problème de ce système étant la vitesse de déplacement de l'avion qui détériore le signal Midi.
Certaines musiques sont très efficaces sur des tableaux mais pas forcément dans leurs longueurs. Souvent il est utile de refaire les niveaux car trop faibles à certains endroits et beaucoup trop forts à d'autres, il ne faut pas hésiter à faire des montages, couper, rallonger, remixer, n'oublions pas qu'il y a les sons des avions et également le commentaire, il est impératif de faire des corrections en amont sinon en direct c'est ingérable. la banque musicale représente environ 19 000 musiques – uniquement à partir d'achats de CD, car il faut du “vrai son” et des références sérieuses pour les déclarations à la Sacem.
Au final, tout réside dans la préparation et l'anticipation, seul moyen de rester zen pendant le show, ce gigantesque spectacle n'étant possible qu'avec la complicité des pilotes, la bienveillance du directeur des vols Michel Geindre, le commentateur Bernard Chabbert, Michel Gérard aux pétards, les membres de l'AJBS et la météo si elle veut bien… ■

L'équipe de la sono… De gauche à droite : Brigitte Courtois, Olivier Lardy, Gilbert Courtois, Eve Chabbert, Bernard Chabbert et Philippe Chetail. © Bernard Charles

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AJBS…

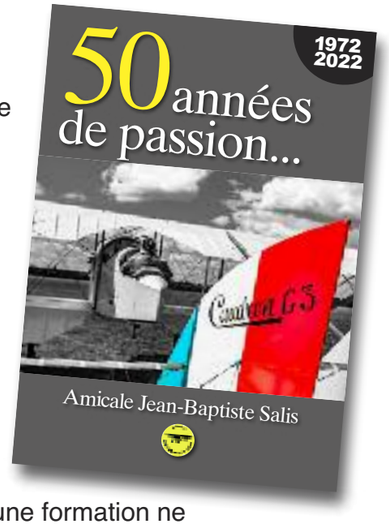
www.ajbs.fr

https://www.facebook.com/groups/155451039030/
https://www.instagram.com/explore/tags/ajbs/

© B. Charles

En Airbus à Cerny...

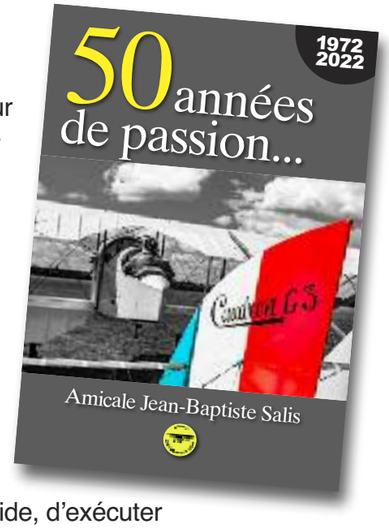
Commandant de bord Air Inter, je suis désigné pour présenter en vol, au meeting "Le Temps des Hélices" de 1988, un Airbus A300. Connaissant bien le terrain, mon premier souci est la sécurité.
Le but du spectacle aérien est de présenter l'avion dans son utilisation normale, de mettre en valeur ses atouts et de démontrer ses qualités de vol. L'année précédente l'Airbus avait involontairement survolé le public lors de sa présentation et la possibilité de répéter mon programme au simulateur avec l'équipage désigné devient un atout majeur.
Mon choix s'était porté par une présentation en trois passages. Le premier, un passage à l'anglaise, se fait en arrivant de la gauche légèrement en arrière des spectateurs, à vitesse intermédiaire, et d'effectuer un virage en enroulant la piste pour montrer le maximum du dessus de l'avion.
Cela permet en plus, après avoir dépassé l'axe de la piste, en inversant le sens du virage, de se retrouver sur l'axe du sens d'atterrissage pour faire un simulacre de présentation à l'atterrissage, l'avion avec tous ses éléments aérodynamiques sortis, de se positionner à basse hauteur et faible vitesse sur le début de piste.
On déclenche alors une remise de gaz, ce qui est une procédure normale en exploitation, mais qui montre une montée nettement accentuée, dévoilant par la rentrée du train d'atterrissage le mouvement spectaculaire de tous les organes des trappes et du train. Le passage final se passant dans l'autre sens, effectué à la vitesse maximale, suivi par une montée très cabrée, déclenchée vers le point central et se terminant par un virage à forte inclinaison en haut de trajectoire.
Cette présentation ne s'est faite que le dimanche. Bien avant l'heure, l'avion de liaison nous a conduits à Orly, où tout était préparé. A ce sujet, je remercie vivement les contrôleurs aériens qui nous ont grandement facilité la tâche dans toutes nos manoeuvres.
A l'époque, les présentations toléraient la présence de passagers et près de 45 passagers de la compagnie, en mal de sensations, se trouvaient à bord.
Deux cheffes de cabine volontaires sont venues réglementairement compléter notre équipage.
Après un décollage normal, en quelques minutes nous avons rejoint le circuit d'attente de la "bougie", matérialisé par le château d'eau dans l'axe de piste vers l'est. Surprise, le Boeing 747 d'UTA attendait son créneau dans le circuit.
La tentation a été très forte de présenter les deux avions en patrouille, ce qui aurait été un spectacle exceptionnel. Mais une formation ne s'improvise pas et demande un sérieux briefing préalable des équipages, faute de consultation ce projet fut abandonné.
Nous avons quitté l'attente pour rejoindre un point entre Cerny et Etampes pour nous positionner pour notre premier passage. Quelques virages de mise au point nous mettent dans l'ambiance, à la grande surprise des automobilistes certainement étonnés des évolutions d'un gros Airbus sur la campagne.
J'assurais le pilotage,
le copilote était attentif aux inclinaisons, vitesses et altitudes. L'officier mécanicien, outre ses paramètres, annonçait les puissances. Le beau temps et le peu de vent ont aidé à une présentation conforme à notre préparation. Il faut avouer que sur le retour à Orly, nous étions satisfaits de notre prestation.
Quelques semaines plus tard, après les accidents ayant touché les meetings aériens, les autorités ont décidé d'effectuer des enquêtes sur toutes les présentation ayant eu lieu. Notre prestation en faisait partie… Interrogatoire de l'équipage, analyse des trajectoires, vérification des différentes hauteurs, relevé des accélérations : tout a été vérifié pour l'ensemble des démonstrations de tous les avions participants. Heureusement, rien n'a été retenu contre nous. Avec le recul, le souvenir de cette présentation reste comme un intense moment de plaisir et de satisfaction. ■ **Jean-Claude Faure**



© B. Charles

Le Canadair, invité surprise au meeting de 1988

Depuis plusieurs années la Sécurité Civile participe à notre fête aérienne en présentant en vol des avions bombardiers d'eau. Outre le fait de faire connaître le merveilleux travail de ses personnels, les présentations permettent de faire de la prévention et ainsi éviter certains déclenchements de feux qui détruisent nos forêts. Pour des raisons de disponibilité les avions n'avaient pu venir le vendredi.
Prévenus par l'équipage que le Canadair arrivait à Orly en fin de matinée le samedi le créneau de démonstration était fixé en début de meeting. Pour gagner du temps ils avaient écopé la charge d'eau sur un barrage près de la route. Après chaque plein d'eau la procédure demande l'adjonction d'un produit moussant, ce qui fût fait. Au changement d'équipage à Orly, le pilote de présentation en préparant son vol arrive à l'item de la check-list du produit moussant, il décide une injection et connaissant l'ampleur du feu déclenché par les artificiers du terrain opte pour une deuxième sélection. Voilà donc les 6500 litres d'eau adjoints de trois doses de moussant.
Le scénario est bien rodé, déclenchement d'un feu par les artificiers, les pompiers sont les premiers sur les lieux. Le PC hélicoptère décide l'intervention des moyens aériens ; arrivée du Tracker, reconnaissance et largage. Le feu continue à prendre de l'ampleur, intervention du Canadair. Incendie circonscrit, sécurisation du foyer par les moyens terrestres. Le déroulé des interventions est conforme au scénario.



Le Canadair en plus de faire un carreau sur l'incendie étouffe littéralement le feu. Soutes fermées, avion léger, le pilote peut se lancer dans la démonstration en vol de son avion et ainsi montrer les particularités de la machine et ses possibilités. Pour l'une d'entre elles c'est après une arrivée rapide, d'exécuter une montée franche et de profiter de l'inertie balistique pour incliner fortement l'avion ventre vers le public et ouvrir les soutes et les écopes et ainsi prouver que la légende du plongeur sous-marin avalé par un Canadair est impossible.
Cette manoeuvre magnifiquement exécutée, l'ouverture des soutes laissa échapper un gros nuage de mousse émulsionnée par les restes de produit. Un oubli par tous les intervenants de purger les soutes après largage. Ce nuage dérivant avec le vent ne nous inquiéta guère.
C'est alors que dix minutes plus tard le téléphone sonna au bureau de l'Amicale:
" C'est l'anniversaire de mariage de nos parents, toute la famille est réunie dans le jardin, le barbecue est allumé, les grillades sont prêtes, la pièce montée trône sur la table et là le Canadair est passé, a largué, le sapin est tout blanc comme en hiver, tout est recouvert de mousse, rien n'a pu être sauvé."
Après le comique de cet enchaînement toute l'organisation est désolée pour cette belle fête gâchée. Toutes nos excuses présentées, y compris par le pilote, nous ne pouvons qu'inviter toute la famille au meeting le dimanche.
Depuis cette mésaventure la famille peut affirmer : "Il n'y a pas beaucoup de personnes qui ont vu leur barbecue éteint par un Canadair." Et moi je ne peux que leur présenter une nouvelle fois toutes mes plus sincères excuses. ■ **Jean-Claude Faure**

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

5€

Flammes
- Gris : Remove before flight
- Rouge : AJBS
5 €/pièce

7€

Mugs
– NAF N3-N
– Zero
7 €/pièce

65€

Montre Caudron G3

5€

Porte-clés Caudron G3

Mini-torches
Brun, Noir, Rouge
6€/pièce

6€

5€

Décapsuleur

2€

Autocollant AJBS

Pins AJBS

5€

20€

DVD 2018

20€

DVD 2019

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !

La boutique AJBS en ligne !

https://boutique.ajbs.fr

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

55€

12€

Casquette AJBS
Noir, Bleu. Tailles S ou L
Mention "Le Temps des Hélices"
12€/pièce

Porte-clés Ourson

9€

15€

DVD
- Meeting 2005
- Meeting 2013
- Meeting 2015
- Warbirds

15€/pièce

DVD 2016
DVD 2017

20€

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

5€

21€

21€

Mook aeroVFR n°1 et n°2
Reportages sur l'aviation de collection, du Dewoitine D-551 au Beech Staggerwing via le B-29 Superfortress, le F-86 ou le Norécrin.
150 pages. +300 photos. 21 €/unité

36€

70 ans de vol à voile en Essonne, de La Ferté-Alais à Buno-Bonnevaux.
310 pages. +600 photos

54€

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

Contact

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

À commander sur https://boutique.ajbs.fr ou par courrier avec règlement par chèque à AJBS (aérodrome de La Ferté-Alais, 91590 Cerny)
En précisant…
Prénom / NOM / Adresse / Téléphone / Mail
Référence des produits / Taille / Couleur et Quantité
Prix total + frais de port
Frais de port : +4,50 € (forfaitaires)

Annule et remplace les précédentes éditions

Soutenez l'Amicale !