

JUIN 2010

Le Journal du Club

Aérocioc

N° 36

**René Fonck,
l'As des As français**



Un autogire autour du Monde (suite)

Visite au « Temps des Hélices »

Récit de lâcher en pendulaire

**Les prochaines Journées
« Découverte »**

JOURNEES « DECOUVERTE »

8^{ème} édition



13 & 20
juin 2010

Voler est à votre portée !

www.cecic.fr , rubrique « A la Une »

Voir notre article page 17

Enfin l'été ! C'est le moment de bronzer !

Le soleil est enfin décidé à se reposer dans nos contrées. Tant mieux ! Profitons-en.

Pour regarder voler les avions, d'abord, en espérant que le volcan islandais va continuer à se calmer. On est en plein dans la saison des meetings, et je vous jure qu'il n'y a pas d'endroit plus agréable que la pelouse d'un aérodrome pour bronzer quand on aime les belles mécaniques et les pilotes talentueux.

Pour voler soi-même, ensuite, en venant à nos Journées « Découverte » à Meaux où, là aussi, vous pourrez bronzer sur l'herbe en attendant votre tour. Attention ! C'est ce week-end et le prochain, les 13 et 20 juin. Il n'est jamais trop tard pour s'inscrire, mais ne tardez pas quand même ! (voir page 17)

On vous attend au soleil !!

Jacques DESMARETS

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

Page 4	René Fonck, l'As des As Français	Page 15	Le Musée de l'Air
Page 6	Norman Surplus continue son Tour du Monde	Page 16	Le lâcher de Nicolas
Page 7	La traversée de la Manche sous une grappe de ballons	Page 17	Les prochaines Journées « Découverte » de juin
	<u>Actualité Aéronautique</u>	Page 18	Les questions du Brevet ...
Page 8	Les News ULM	Page 19	... et les réponses
Page 10	Les Meetings à venir	Page 20	Concours photo
Page 12	J'étais au « Temps des Hélices »		

L'IMAGE DE LA UNE

« Meaux de Golf Zoulou, en finale 07 gauche »

Comment mieux vous dire de venir à nos prochaines Journées « Découverte » ? Vous aussi vous pourrez alors voir le terrain de Meaux sous cet angle, depuis l'un des appareils de nos écoles partenaires. En l'occurrence, j'ai pris cette photo depuis l'autogire de Véliplane... après avoir rendu les commandes à Serge, bien sûr.

Photo de Jacques Desmarets, sur www.survoldefrance.fr

René Fonck : l'As des As Français

Après Roland-Garros, Nungesser, Guynemer, et Von Richthofen, nous terminons notre série sur les héros de la Grande Guerre avec le plus titré d'entre eux.



René Fonck est né à Saulcy-sur-Meurthe (88) le **27 mars 1894**. Orphelin à 4 ans d'un ouvrier des scieries vosgiennes, il devient apprenti - mécanicien. Appelé sous les drapeaux le **22 août 1914**, il est versé au 11^e Régiment du Génie d'Épinal, où il fait ses classes. Fasciné par les exploits des aviateurs depuis longtemps, il réussit à se faire verser dans l'aviation au début de l'année **1915**. Il est élève pilote

à l'école Caudron du Crotoy.

Il débute enfin sa carrière aéronautique en tant que pilote d'une escadrille d'observation, la C 47, basée près de chez lui à Corcieux. Le **6 août 1916**, aux commandes d'un Caudron G4, il force un avion de reconnaissance Rumpler C.I allemand à atterrir derrière les lignes alliées. Après cet exploit, déjà titulaire d'autres victoires, il est muté en mars **1917** au Groupe de combat 12 ou « Groupe des Cigognes », plus précisément à l'Escadrille 103. Il ne fut pas rare qu'il abatte plusieurs avions en une journée, jusqu'à six le **9 mai** et le **26 septembre 1918**. Selon les dires de l'aviateur **Maurice Boyau**, lui aussi as de la grande guerre avec 35 victoires dans les communiqués, **Fonck ne sera pourtant jamais touché par le feu adverse :**

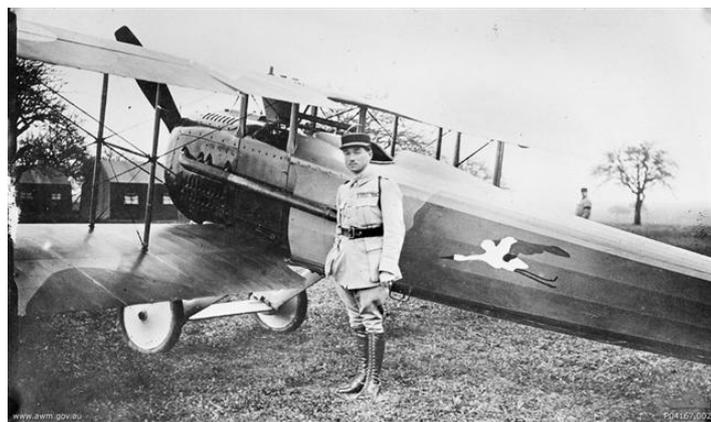
« Fonck dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Ce n'est pas un homme, c'est un oiseau de proie. Là-haut, il sent l'ennemi, il en distingue nettement à 8 ou 10 km sans être vu. Il choisit sa proie. Quelques balles suffisent, il n'y a jamais eu de riposte. »

En tant que pilote de chasse, il met peu à peu au point une technique de combat qui consiste essentiellement à surprendre l'adversaire, lui porter un coup décisif au plus près et avec un minimum de munitions, et se soustraire à sa riposte. Plus précisément, Fonck n'hésite pas à viser le pilote ennemi plutôt que son avion, ce qui conduit, en cas de tir réussi, à la perte irréversible de l'appareil. Sa forme physique, entretenue par une bonne hygiène de vie, lui permet de supporter facilement les contraintes des longs vols en altitude et le stress du combat. Il n'aura de cesse de professer sa méthode et de former de jeunes pilotes.

Chasseur solitaire lors de ses premiers vols, il privilégie ensuite, avec ses camarades, des dispositifs aériens dans lesquels il se taille la part du lion. Ses avions, SPAD VII, SPAD XIII et SPAD XII-canon, font l'objet de tous ses soins et de ceux de ses mécaniciens, par une mise au point minutieuse et la mise en place d'améliorations techniques astucieuses (systèmes optiques, amélioration de la ventilation du moteur).

René Fonck termine la guerre avec tous les honneurs, arborant une croix de guerre 1914-1918 enrichie de 28 palmes et d'une étoile, la plus « chargée » à ce jour, ainsi que de nombreuses décorations étrangères. De plus, et surtout, son palmarès de pilote de chasse est stupéfiant.

Afin d'obtenir confirmation pour une victoire aérienne, il fallait pour un aviateur français avoir le témoignage de trois personnes indépendantes (à l'exclusion des membres de sa propre escadrille), le type d'appareil ennemi ainsi que le lieu, la date et l'heure du combat. Alors que toutes les victoires déclarées avaient une existence officielle, seules celles pouvant soutenir la procédure de confirmation faisaient l'objet d'une inscription dans les communiqués militaires, les autres étant considérées comme « probables derrière les lignes Allemandes ».



René Fonck devant son Spad XIII

La dernière citation de Fonck fait état de 75 victoires confirmées ainsi que de 69 autres, ce qui ferait un total de 144, faisant de lui le très probable as des as de la grande guerre toutes nations confondues, et cela de très loin. En effet, le Baron Rouge ne reçut confirmation des autorités militaires allemandes que pour 80 de ses 83 victoires déclarées.

Terminant la guerre avec le grade de lieutenant, René Fonck fut le porte-drapeau de l'aviation française lors du défilé de la victoire le **14 juillet 1919**.

Après la guerre, il crée une entreprise de construction automobile. A la demande de **Clémenceau**, il entre en politique. Il représente les Vosges comme député au sein de la Chambre Bleu Horizon sous les couleurs de l'Alliance démocratique **de 1919 à 1924**. Il rédige ses mémoires intitulés *Mes combats*, et ses vues sur l'aviation militaire et civile sont synthétisées dans l'ouvrage *L'Aviation et la sécurité française*. Il s'y inquiète du trop peu de développement donné à l'aviation en France et chez ses alliés.

Envoyé officiellement en mission sur plusieurs continents (Afrique du nord, Amérique latine, Europe centrale), **il est réclamé par les Etats-Unis comme conseiller technique du gouvernement**. Après y avoir donné de nombreuses conférences, il rejoint en **1925** un projet américain de traversée de l'Atlantique en avion. Faisant équipe avec l'ingénieur **Igor Sikorsky**, il prend les commandes d'un bimoteur, le S-35, pour lequel il a demandé nombre d'améliorations, dont la principale est l'ajout d'un moteur.



Sikorsky, Fonck, Mary S Thomas et ses parents, Curtin et Edwards

Après divers entraînements, l'équipage **Fonck-Curtin-Clavier-Islamoff** essaie péniblement de décoller le trimoteur le **21 septembre 1926**, mais un terrain inégal et une charge exceptionnelle de carburant provoquent le capotage de l'avion, tuant deux membres de l'équipage. Avant qu'il ne puisse retenter la traversée sur le S-37, **Lindbergh** avait réalisé l'exploit et empoché le prix Orteig de 25 000 dollars. Fonck revient en France et crée une entreprise d'engrais chimiques.

Capitaine de réserve, il obtient de faire plusieurs sessions d'instruction. L'état-major de la nouvellement créée Armée de l'Air fait également appel à ses compétences en **1935** pour rédiger une étude de l'état de l'aviation de chasse, des méthodes d'apprentissage et des améliorations qu'il envisagerait d'y apporter. Le gouvernement de Léon Blum le renvoie à la vie civile, mais il continue à militer pour le développement de l'aviation militaire, soutenu en cela par les discours du Maréchal Pétain.

En **1936** il épouse une comédienne de la Comédie Française qui lui donne un fils.

En **1939**, il est promu colonel et nommé inspecteur général de la Chasse et du Matériel puis, en **1940**, entre « sans fonction officielle » au service du gouvernement dirigé par

le Maréchal dans lequel il ne voit, comme la plupart des militaires, que le vainqueur de 1918 détenteur de l'autorité. Très opposé à Pierre Laval, il est « les yeux et les oreilles » de Pétain chez les Allemands, auprès desquels il a gardé ses entrées. Entre les deux guerres, il a en effet milité pour le rapprochement des pilotes Français et Allemand et a même eu l'occasion de nouer des liens avec **Goering**, ex-as aux 22 victoires, qu'il avait aidé à décrocher un emploi de pilote en Suède. Il servira d'intermédiaire entre lui et Pétain qui souhaite négocier avec Hitler la mise en place d'un nouveau gouvernement pour remplacer Laval. L'affaire tournant mal, le Maréchal fera porter le chapeau à Fonck qui prendra peu à peu ses distances avec Vichy. Toutefois, au mois d'**août 1942**, le magazine américain *Life* publie la liste noire de « traîtres » français à éliminer ou à juger après la victoire des Alliés. René Fonck y figure en compagnie de Sacha Guitry et de Maurice Chevalier, parmi d'autres. Certains lui reprochent également d'avoir signé la préface d'un livre de 1941 intitulé *Le Sabotage de notre aviation, cause principale de notre défaite*, dans lequel André Maroselli dénonce les attermolements politiques et choix critiquables qui, selon lui, ont conduit à la défaite. Fonck déclare dans sa préface, saluant la mémoire des aviateurs français tués dans la bataille de France : « *Ce qui fait défaut à la France, ce ne sont pas les aviateurs intrépides et valeureux, mais le matériel moderne dont nos aviateurs avaient besoin pour lutter et pour vaincre.* ». Point de vue qui fut reconnu par tous les historiens depuis. Si les Dewoitine D-520 et Bloch MB-152 avaient équipé la France dans la même proportion que les Me-109 équipaient l'Allemagne, la guerre aurait pris une autre tournure ...

Devenu également suspect aux yeux des Allemands par ses interventions au profit de résistants et son opposition à Laval, Fonck n'en sera pas moins arrêté en **septembre 1944**, interné à la Santé et - sur l'intervention d'Edgard Pisani - libéré seulement à la fin de l'année, sans charge à son encontre. Il a également bénéficié d'un « certificat de participation » à la Résistance, signé le **28 septembre 1948** par le commandant Sautereau, chef du réseau Rafale, avec la mention : « Monsieur Fonck, René, membre sans uniforme des forces françaises combattantes, a participé en territoire occupé par l'ennemi, aux glorieux combats pour la libération de la patrie. » Ses actions précises, ses relations avec l'Allemagne et ses actions sont encore le sujet de recherches historiques.

Retiré de toute vie publique après la Libération, il se consacre à la gestion de son entreprise vosgienne France Engrais et meurt d'une rupture d'anévrisme à 59 ans, le **18 juin 1953**, à son domicile parisien de la rue du Cirque. Il est inhumé dans le cimetière communal de Saulcy-sur-Meurthe, son village natal, en présence de nombreuses personnalités civiles et militaires.

Les plus anciens d'entre vous se rappelleront qu'un certain Robert Fonck a été le DRH du CIC dans les années ante-Crédit Mutuel. C'était un petit cousin du héros. C'est à son obligeance que nous devons la photo exclusive ci-dessus.

Norman Surplus : un Tour du Monde contre le cancer

Nous continuons à vous rendre compte de cette aventure qui, au moment de la sortie de notre numéro de mai, venait juste d'être brutalement interrompue par un plongeon dans un lac thaïlandais. Les réparations sont toujours en cours et Norman est toujours bloqué en Thaïlande...



Son compte-rendu de l'incident

07.05 : C'était un après-midi très chaud et le gyro était très alourdi par le carburant. Il y avait aussi un vent de travers irrégulier sur la piste, qui vous poussait dans une direction à un moment et dans l'autre sens la minute d'après.

J'essayais de décoller face au vent mais en fait je n'obtins pas un taux

de montée correct. Au bout de la piste, il y avait des lignes électriques que je devais éviter et j'ai compris que je n'arriverais pas à les franchir et à me reposer derrière. Je ne pouvais pas virer à droite à cause d'une cocoteraie. De l'autre côté, il y avait un lac peu profond et j'ai pensé que la meilleure solution était d'essayer de le franchir. Mais je n'avais pas assez d'énergie dans le rotor pour rester au-dessus de l'eau et l'appareil a basculé et s'est retrouvé à l'envers dans l'eau. J'en suis sorti comme on le fait d'un canoë.

Je n'avais jamais encore eu d'accident, et c'était donc très intéressant. L'instant d'avant je volais et je me retrouvais tout d'un coup dans l'eau et la tête en bas. Mais dès que j'ai pu sortir ma tête de l'eau, tout allait bien. L'eau était chaude et, au moins, je n'étais pas plongé dans la Mer du Nord ; et l'eau, ça me connaît. Pas de panique !

On a sorti le gyro de l'eau en une demi-heure. Un camion est venu le sortir, et deux heures après le moteur tournait de nouveau. Nous en sommes encore à l'évaluation des dommages. J'espère pouvoir repartir. Ce serait la honte après avoir si bien commencé. On prévoit deux à trois semaines pour faire venir les pièces d'Allemagne et d'Angleterre. Nous attendons également un ingénieur pour superviser les réparations.

J'étais plutôt ennuyé de m'être mis dans cette position mais, si on répare et qu'on repart, cela aura été intéressant et aura prouvé la souplesse d'utilisation de cet engin.

17.05 : La rapidité avec laquelle nous avons sorti l'appareil de l'eau a permis de limiter les dégâts et après avoir retiré le carénage, nous avons pu constater que la quille, la pièce maîtresse de ce genre d'appareil, n'avait pas souffert. Le train et le carénage n'avaient que des dommages légers. Par contre le mât rotor était légèrement tordu. Après examen par l'ingénieur, il apparaît que nous allons pouvoir couper la partie tordue et la remplacer... Ensuite, nous pourrions contrôler l'instrumentation et l'électronique de l'appareil. Enfin le moteur, bien qu'ayant pu être remis en marche juste après l'accident, sera également intégralement contrôlé avant que nous ne fassions quelques vols d'essai.



Norman accueillant l'ingénieur John Hereward.

Au 1^{er} juin, le moteur a été démonté et vérifié à fond, et le carénage a rejoint un atelier Thaï spécialisé. Les choses avancent bien ... mais lentement. Norman est confiant pour la reprise de son périple et profite au mieux de son escale forcée.

Nous reprendrons donc la suite de son aventure dans notre prochain numéro ...

Le but premier de son voyage est de récolter des fonds pour aider la recherche contre cette maladie. C'est en effet grâce aux chercheurs et à leurs produits nouveaux qu'il a pu s'en sortir. Vous pouvez vous aussi soutenir son action en donnant à l'association BOWEL CANCER UK depuis le site « Just Giving » :

<http://www.justgiving.com/qforgyro> .

Là-haut ... au-dessus de la Manche

Vous avez vu le dessin animé de Pixar, et vous avez pensé que c'était un joli rêve de gosse. Mais il y a dans le monde des gens qui essaient de vivre leurs rêves.

C'est le cas de **Jonathan Trappe**, mais il reconnaît qu'il n'est pas le seul ni le premier à avoir eu cette idée : voler accroché à une grappe de ballons multicolores (*).

Cet américain de 37 ans n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai. Ce pilote confirmé est spécialisé depuis longtemps dans le ballon à gaz. Il a en particulier réussi un vol de 68 heures et 46 minutes, au cours duquel il a traversé 6 états américains sur 1.214 miles.

Son premier vol en « cluster ballooning » a consisté à voler installé dans la chaise de son bureau en 2008 pendant 4 heures sous une cinquantaine de ballons gonflés à l'hélium. La chaise a ensuite rejoint sa place dans le bureau mais, depuis, Jonathan y travaille « la tête dans les nuages ».

Depuis, il a remplacé la chaise par une sellette plus confortable créée pour l'occasion.

En Avril dernier, il établit un record en volant 14 heures d'affilé, dont douze de nuit, au-dessus de sa Caroline du Nord.

Et enfin, le **28 mai 2010**, il s'est envolé d'Ashford (Kent) en direction de la France.

Pourquoi être venu jusque là ? Parce que la traversée de la Manche a quelque chose de mythique ! Il cite entre autres Blériot (1909), Brian Allen (1979, sur le Gossamer Albatross, à énergie musculaire) et Yves Rossy

(2009, Fusion Man). Tous les nouveaux moyens de transport doivent un jour l'affronter.

Il a donc décollé à 4h23 UTC pour profiter des meilleures conditions de vent, et s'est posé près de Dunkerque 3 heures et 20 minutes plus tard après un trajet de plus de 100 km (dont les 2/3 au-dessus de l'eau), à des altitudes variant entre 200 et 2.000 mètres.

Au-dessus de sa tête, 57 ballons multicolores, récupérés dans un service météo, de 1,5 à 3 mètres de diamètre (env. 280 m3 d'hélium au total), qui le font monter à 150 mètres par minute et peuvent l'emmener à 2.500 mètres d'altitude.

Le plus surprenant sans doute est que cet équipage (ballons et sellette) possède un Certificat de Navigabilité délivré par la FAA (Fédération Aéronautique Américaine). D'ailleurs chacune de ses expéditions est mise en place avec toutes les autorisations officielles nécessaires.

Bien entendu, il est très sérieusement équipé pour ce voyage. D'abord pour supporter le froid de l'altitude et une éventuelle chute en mer, il porte des vêtements ultra chauds et un gilet de sauvetage. Pour pouvoir gérer son ascension, il emporte des ballasts d'eau. Côté instruments, il est équipé d'une radio qui lui permet de rester en contact permanent avec le contrôle aérien (son plan de vol a été déposé), d'un transpondeur, d'un GPS, d'un traqueur satellite, d'une balise de détresse, et un parachute de secours.

Enfin, pour atterrir, il libère tout simplement quelques ballons pour perdre de l'altitude.

C'est dans un carré de salades que s'est terminé son vol.

« C'était magnifique, poétique. Les falaises blanches de Douvres, et puis les côtes françaises. C'était une expérience d'une grande quiétude, très paisible », a-t-il raconté à la chaîne de télévision britannique Sky News.



<http://www.clusterballoon.com/>



(*) Le Suisse Jean Piccard fit les premiers vols de ce type en 1937.

Info ou intox ?

Lorsque j'ai appris cet exploit, le 31 mai, j'ai aussitôt décidé de vous en faire part, tant je trouve l'idée sympathique. Selon mon habitude, j'ai approfondi l'info en fouillant différents sites, dont celui de Trappe, afin de regrouper un maximum d'éléments. De nombreux articles de journaux et de très nombreuses photos montrent que Jonathan est bien le spécialiste du Cluster Ballooning qu'il prétend être et retracent ses exploits dans ce domaine. Pourtant, dès le 2 juin, d'autres nombreux articles se sont mis à relayer la même info, de source du quotidien « La Voix du Nord » : cette traversée ne serait qu'un canular ! Les conditions météo n'auraient pas permis ce jour là la traversée car le vent n'était pas dans la bonne direction. La vidéo prétendue faite en direct ne montrerait ni le décollage, ni l'atterrissage, ni aucun détail probant. Enfin, des témoins l'auraient vu non se poser mais essayer en vain de décoller du champ de salade. **Alors Info ou intox ?** La réalité de son expérience me semblant acquise, je ne vois pas l'intérêt qu'un américain aurait eu à venir jusqu'ici pour monter une farce qui ne lui apportera aucune renommée supplémentaire dans son pays. Par ailleurs, RTL Belgique a, elle aussi, diffusé sa propre vidéo (<http://www.rtlinfo.be/videos/filinfo/167918>) qui montre bien son décollage et la Manche. Je reste donc convaincu qu'il l'a fait, mais ... Encore une affaire à suivre !

6th PPG WORLD EVENT

La Région Lorraine

ARMÉE DE L'AIR

Crédit Mutuel banque à qui parler

25, 26 et 27 juin 2010
BASSE HAM

Démonstrations de matériels
Animations et awards
Paramoteur électrique
Salon professionnel
Vols plaisirs et épreuves

**MONDIAL
PARAMOTEURS**

FEPLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE ULM

GRAND AIR
www.grandair.fr

Le plus grand évènement Paramoteur du Monde

700 Pilotes venant de plus de 30 pays, 70 exposants professionnels, 20 000 visiteurs, 3 000 vols, décollages et atterrissages, plusieurs records du Monde ...

Que vous soyez pilote, fabricant, passionné de paramoteur ou simplement intéressé par tout ce qui vole, vous ne pouvez pas manquer le Mondial Paramoteur 2010 !

Depuis l'année 2000, date de la première édition du Mondial Paramoteur, l'évènement n'a cessé de s'amplifier, tant sur le plan du nombre de pilotes participants, du nombre d'exposants, du nombre de visiteurs et de son impact médiatique. Le Mondial Paramoteur de Basse Ham est également devenu LE Salon de référence du Paramoteur avec la présence des principaux constructeurs de paramoteur, d'ailes et d'accessoires.

Comme pour chaque édition du Mondial Paramoteur, les activités proposées tant aux pilotes qu'aux visiteurs seront variées et nombreuses:

DEMONSTRATIONS DE VOLS DYNAMIQUES, DEDICACES DE LIVRES, PARAMOT' ART (PHOTOS & PEINTURES), TENTATIVES DE RECORDS (VENUE EN VOL ...), PARTICIPATION DE L'ARMEE DE L'AIR (PASSAGE DE LA PATROUILLE DE FRANCE) ET DE L'ARMEE DE TERRE, EPREUVES SPORTIVES DE NAVIGATION, PRECISION,... VOLS RANDONNEES GASTRONOMIQUES, VOL EN COMPAGNIE DE MONTGOLFIERES, ATELIER DE CONNAISSANCES (HELICES, MOTORISATION ELECTRIQUE, ...), COUPE DE PERFORMANCE EN VOL DES PARAMOTEURS ELECTRIQUES, ANIMATIONS DIVERSES, ESPACE & PRESENTATION PARAMOTEURS ELECTRIQUES, VOLS DECOUVERTES ET GUIDES DE LA REGION, SALON MONDIAL DU PARAMOTEUR

<http://www.mondial-paramoteur.org/>

Dans la banlieue de Thionville, Basse-Ham (57) est à 350 km de Paris.

Le Crédit Mutuel est partenaire de cette manifestation.

TOUR ULM 2010

30 juillet - 6 août 2010.

Des Alpes à l'Atlantique... la célébration du centenaire de l'aviation en Aquitaine jusqu'à la rencontre des vieux Deb's (*)

* (vieux débris, ou ancêtres de l'ULM).

Le regroupement aura lieu le 30 à **Romans sur Isère**.
Départ le 31 pour **Millau** (étape intermédiaire à **Alès**).
Départ pour **Cabanac** le 1er (étape intermédiaire **Belvès**)
et journée libre (balades, tourisme, repos).

Départ le 2 pour **Couhé-Vérac** (étape intermédiaire **St Pierre d'Oléron**).

Départ le 3 pour **Nangis** (étape intermédiaire **Levroux**).

Départ le 4 pour **Mâcon** (étape intermédiaire **Gray**).

Départ le 5 pour **Romans** (étape intermédiaire **Bourg en Bresse**).

Une jolie boucle de 1460 km (itinéraire minimal) à 1700 km (itinéraire complet). Si la météo le permet, des vols en montagne pourront être organisés. La limite est fixée à 100 ULM. Les dossiers seront disponibles sur le site de la fédération à partir de janvier 2010.



BLOIS 04 & 05 Septembre

30^e Salon & Rassemblement international ULM

BLOIS 2010

4 & 5 septembre

- >Présentation & essais en vol
- >Salon de l'occasion et pièces détachées
- >Fédération / Animations
- >Coupe de l'Esthétique...

140 EXPOSANTS
+ de 1 000 ULM

+ de 10 000 VISITEURS

www.ulmblois.com

Loir-et-Cher Conseil Général

AN Océanographie Littorale

VOL

Fédération Française de l'ULM

Organisation **CORULM**

Aérodrome de Blois-le-Breuil LFOQ N 47° 40 44 ■ E 001° 12 38

ORLEANS 19-20 JUIN



Avec 3 Patrouilles Militaires (France, Italie et Suisse) et les « Cartouches Dorées »

Ce meeting a pour but de recueillir des fonds pour la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air.

Décollages tactiques, Parachutages de matériels et de commandos, Démonstrations tactiques C-160 et C-130, EC-725 Caracal, Rafale, Alphajet, Les Cartouches Dorées (TB30 Epsilon), AWACS E3F, Gazelle, F-16, Hawk.

www.meetingorleans2010.com/

LUXEMBOURG 26-27 JUIN

LUXEMBOURG AIRSHOW BITBURG 2010

<http://www.airshow.lu/index.php?content=participants>

Horaire provisoire

	Samedi	Dimanche
Heures d'ouverture	12:00 - 18:00	10:00 - 18:00
Démonstrations de vol	14:00 - 18:00	11:00 - 18:00
Adultes	12€	15€
Enfants < 1,40m	Gratuit	Gratuit

COULOMMIERS (77)

08 AOÛT

L'AEROCUB DE COULOMMIERS ET DE LA BRIE PRESENTE

SHOW AERIEN

AERODROME DE COULOMMIERS - DIMANCHE 8 AOÛT 2010

5 HEURES DE SHOW :

- CORSAIR
- SPITFIRE
- HAWK 75
- T6
- VAMPIRE
- RAFALE
- L39 ALBATROS
- FOUCA MAGISTER
- SUKHOÏ 26, 31
- PITTS 52B
- EXTRA 300...

PATROUILLE DE FRANCE

FREE FLIGHT WORLD MASTERS

FFA Fédération Française Aéronautique

POMPOM GIRLS DU STADE FRANCAIS

bleuciel airshow ORGANISATION



A moins d'une heure à l'est de Paris, et à une demi-heure de Meaux, sur la nationale 34 reliant l'A4 à Coulommiers

Coulommiers Voisins est un ancien aérodrome militaire datant de 1940 et passé à l'aviation civile après la guerre.

09h30 Ouverture du site

10h30 Arrivée de la Patrouille de France et début des présentations aériennes

12h00 - 14h00 Pause

18h00 Cloture du show par le programme de la Patrouille de France et départ de certains avions

Tarifs : - de 12 ans : gratuit, 12 à 18 ans : 5 €, + de 18 ans : 10 €

<http://aeroclub-accb.fr/Meeting2010.aspx>

Le temps des hélices : une magnifique manifestation !



Je vous avais recommandé ce meeting très réputé. J'avais raison...

J'y étais le dimanche 23, vous savez, ce magnifique week-end à plus de 30° ! Et je peux vous dire que je n'y étais pas seul. Dès 9h00 du matin, il y avait une longue queue de voitures pour accéder à l'aérodrome de La Ferté-Alais. La réputation de cette manifestation, qui fêtait son 40^{ème} anniversaire, n'est plus à faire ! Il faut dire que ce n'est pas un simple meeting. Sur le terrain, de très nombreux stands représentaient tout ce qui compte dans le monde aéronautique français :



Dassault, l'Armée de l'Air, la Presse, l'Edition, les Fédérations, les Associations, et vous pouviez y acheter un nombre incalculable de souvenirs, du Pin's à la maquette de luxe, du jouet à la combinaison de vol ... Romain Hugault y dédicait ses livres et l'affiche de la journée. Et puis surtout, partout, des avions mythiques. Tous les avions du show (sauf les jets de l'Armée de l'Air) étaient en exposition statique, mais on pouvait également voir dans les hangars quelques avions qui n'avaient pas encore été réhabilités. Enfin, deux hélicoptères (modernes), un Junkers JU52 (1932) et un Antonov An-2 (1947) proposaient des baptêmes de l'air, et ils firent de très nombreuses rotations le matin.

L'après-midi, ce fut 5 heures d'un show ininterrompu (plus de 60 avions), avec en permanence plusieurs avions en vol simultanément, regroupés par genre et par époque. C'est ainsi qu'on vit sept avions de la première guerre mondiale tourner et se poursuivre dans toutes les positions, mais aussi deux DC3 voler en formation, ou huit chasseurs de la seconde guerre reconstituer la bataille du Pacifique avec explosions au sol. Mais on eu aussi droit au vol en patrouille de deux Rafales, deux Super Etendard et d'un Hawkeye, et, en finale d'un époustouffant vol de démonstration du Rafale.

Je ne peux pas tout vous raconter, il y en avait trop ! Mais voici quelques images ...



Une foule nombreuse sur les parkings...



et dans les hangars ...



pour examiner de près les appareils (au fond le JU52)...



ou demander une dédicace à Romain Hugault.



Messerschmitt Bf 109 (version espagnole de 1950)



Focke Wulf 190 (1939)



Blériot XI-2, portant le nom de Pégoud (1913)



Fokker DR 1 du cirque Richthofen (1917)



Morane Saulnier MS317 (1932 modifié 1960)



Douglas AD 4 Skyraider (1950)



Les chromes des Nord 3202 (1957) et Cricri MC 10 (1975) qui volaient en patrouille ...



et du Ryan PT 22 (1939) étincelaient dans le magnifique soleil de cette journée.

WISSANT (52)

18 – 19 SEPTEMBRE

**SPECTACLE AERIEN
BATTLE OF BRITAIN**
Aérodrome de Wissant-Audembert

18 ET 19 SEPTEMBRE

250 Figurants Plus de 25 Warbirds

Accès 10€
Préventes:
Francebillet
Ticketnet

Association AMBACO: 06 26 36 45 93
www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com

Entre Boulogne et Calais, pour le 70^{ème} anniversaire de la bataille d'Angleterre

A 2h40 de Paris

www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com/

RENNES (35)

25 – 26 SEPTEMBRE

Un autre meeting pour célébrer les 70 ans de la Bataille d'Angleterre, avec de nombreux avions d'époque (Spitfire, Morane, Messerschmit, Focke-Wulf ..., d'autres avions de guerre anciens comme les Fouga ou Paris, et plus récents comme les Hawk, Tornado, Mirage, Alphajet, les patrouilles des Red Arrows (RAF), Cartouche Dorée, EVAA (Armée de l'Air), Breitling, et Tranchant (Fouga Magister).

Toutes les précisions sur <http://www.acriv.org/>

«BATTLE OF BRITAIN»
RENNES AIRSHOW
22^E MEETING INTERNATIONALE
Aéroport de Rennes St-Jacques

25 & 26
Septembre
2010



Planète Pilote :

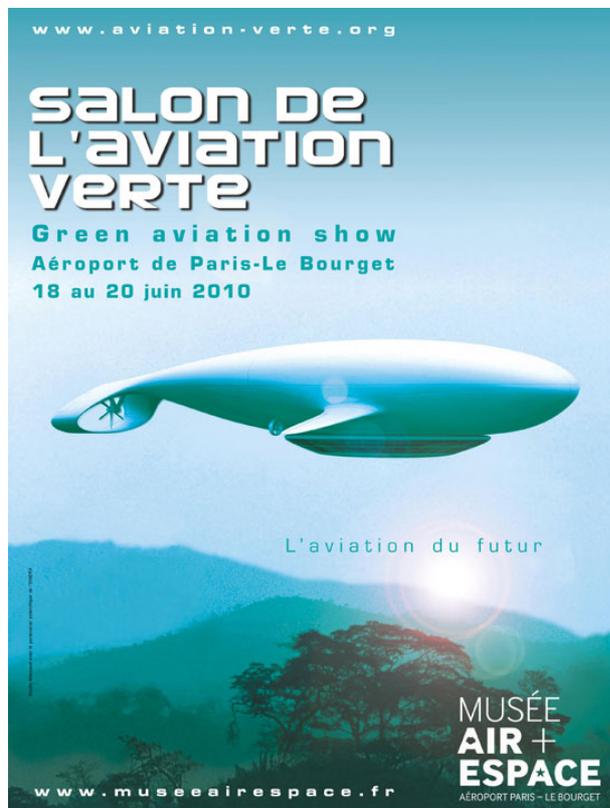
Nous vous avons annoncé dans notre dernier numéro la prochaine ouverture de ce nouvel espace de jeux et d'apprentissage pour les 6/12 ans. Nous vous confirmons aujourd'hui qu'elle aura lieu le 12 juin. Le prix d'entrée, adulte comme enfant, est de **6 euros**.

Le Salon de l'Aviation Verte 18/20 juin

Nous vous avons déjà annoncé la prochaine tenue de ce salon consacré aux innovations propres dans le domaine aéronautique (Plus de renseignements sur le site du Musée de l'Air).

Meeting aérien avec zéro émission de CO₂, exposition consacrée aux innovations technologiques, moteurs électriques, piles à hydrogène, énergie solaire, diminution de la pollution sonore, développement durable appliqué aux aéroports, et exposition en statique d'avions ultra léger, ULM à moteur électrique, parapentes, etc.

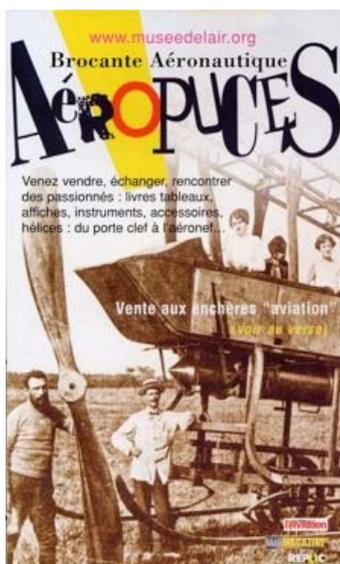
Nous venons d'apprendre que le magazine **Volez !** y tiendra un stand où ils construiront, pendant la durée du salon, une réplique électrique de la Demoiselle de Santos-Dumont. Et si la météo est avec eux, ils la feront voler ! Pas une maquette : une vraie !



AÉROPUCES 2010

La 4e édition de la brocante aéronautique se tiendra au musée de l'Air et de l'Espace les **samedi 2 et dimanche 3 octobre 2010**, de **10 à 18 heures**.

Ce sera l'occasion pour vous de faire prendre l'air à vos collections... Rendez-vous au musée pour **acheter, échanger et rencontrer des passionnés**. Plus de soixante exposants sont attendus.



La brocante est ouverte aux particuliers comme aux professionnels. Vous y dénicherez :

- Des livres, affiches, magazines, cartes postales, vieux papiers et objets de collection...
- Des instruments et accessoires, moteurs, hélices, casques, uniformes...
- Des aéronefs, pièces, maquettes...



RECIT DE LÂCHER - RECIT DE LÂCHER -

Ce mois-ci, nous vous proposons le lâcher en pendulaire de Nicolas, pourtant déjà breveté en multiaxes.

Mars 2007.

Salut à tous, je me présente Nicolas, ancien saisonnier, j'ai passé quelques années entre Cannes et Courchevel où j'ai fait la fête et beaucoup de snowboard avec mes amis. C'est à Cannes ou plus précisément à Fayence que j'ai découvert l'ULM et que j'ai passé mon brevet de pilote trois axes.



Passionné d'aéronautique, je suis venu au Véliplane pour faire ma formation d'instructeur multiaxe. Très attiré par le pilotage au manche je voulais devenir un « trois axes », mais j'ignorais tout du vol en pendulaire. Focalisé sur le pilotage d'ULM multiaxe, je ne me suis pas intéressé au pendulaire.

Un jour, apprenant ma grande lacune, Serge me dit « *il faut que tu essaies le pendulaire* ». Et c'est sans motivation que je me décide à enfin monter dans ce petit chariot suspendu sous une voile. Me voilà donc parti derrière Serge pour mon baptême de l'air pendulaire. Quelle sensation ! Quel plaisir ! C'est la révélation ! Vivement que je sois au commande d'une de ces machines.

Je commence donc ma formation avec Cédric comme instructeur, qui en cumulant sérieux et bonne rigolade, m'initie au pilotage pendulaire. Les premiers instants l'inversion des commandes me pose quelques problèmes puis place au plaisir. Je découvre des nouvelles sensations de vol, un sentiment de liberté plus fort qu'en multiaxe et une vraie communion avec l'air qui m'entoure c'est simplement génial.

Cédric effectue la quasi-totalité de ma formation et c'est à chaque fois ravi que je pars avec lui pour qu'il m'apprenne de nouvelles choses. Après m'avoir fait faire toutes les étapes de la formation, Cédric me dit « *c'est bon tu es lâchable* » et je ne peux m'empêcher de penser « *ah bon, déjà, t'es sur ?* ». Mais la météo n'étant pas assez calme à mon goût je repousse l'inévitable.

Malheureusement, la météo ne s'arrange pas les jours suivants, et après l'anxiété, l'impatience.

Quelques jours plus tard, alors que Cédric est en Tunisie, la météo s'améliore et Serge profite de l'occasion pour me faire voler. Après avoir vérifié mon niveau en l'air nous nous posons et une fois au sol il me dit « *Cinq minutes, le temps de faire les papiers et tu y vas tout seul* » ; bizarrement l'impatience redevient anxiété. Je plaide pour ma défense que Cédric n'est pas là, mais c'est sans appel face à un Serge décidé (d'ailleurs heureusement).

Une fois les papiers remplis je m'installe au commandes, commence à rouler et en un instant j'oublie mes craintes et je n'ai plus qu'une envie : faire mon premier vol solo. Je mets les gaz, c'est parti, et là, j'hallucine (même un peu plus) de voir à quel point ça monte, la même surprise que mon lâché trois axes, mais puissance quinze ! Fin de montée je me mets en palier commence mon tour de piste, ça y est, je vole tout seul. Je fais mes petits tours de piste avec une incroyable sensation de liberté, je n'arrête pas de penser, le pendulaire c'est vraiment fantastique.

Après quelques tours de piste, je rejoins le plancher des vaches avec « la banane » comme on dit. Une fois mes impressions partagées avec tout le monde, j'ai appelé Cédric pour lui faire part de la nouvelle, même si les absents on toujours tort !

Moi qui négligeais, qui sous-estimais, qui ne m'intéressais pas à ce petit chariot suspendu, je sais maintenant que dans l'âme je suis un « PENDULEUX ». Mais soyez tranquilles je ne quitterai pas le trois axes pour autant, mon premier amour.

Bons vols à tous, et faites attention avec cette petite machine qu'on appelle pendulaire ; car l'essayer c'est l'aimer.



NOUVELLES DU CLUB – NOUVELLES DU CLUB – NOUVELLES DU
NOUVELLES DU CLUB – NOUVELLES DU CLUB – NOUVELLES DU

Nouvelles Journées « Découverte » 2010

2010 est notre cinquième année, et l'édition de printemps est la huitième.

Nous vous rappelons que, lors de la septième, nous avons franchi le cap des 500 baptêmes. Alors bien sûr, pas question d'arrêter devant un tel succès

AEROCIC organise deux premières journées « Découverte » de l'ULM les **13 et 20 juin 2010**.

Vous allez pouvoir au cours de ces deux dimanches venir découvrir, ou redécouvrir, le plaisir d'un baptême en ULM pendulaire, multiaxes ou autogire.

Si vous choisissez le 13, vous pourrez en profiter pour visiter la « Journée Portes Ouvertes » de l'aérodrome, avec son exposition d'avions anciens et ses démonstrations de voltige aérienne.

Nous vous rappelons le principe. Vous vous inscrivez et vous inscrivez vos ayant-droits (**à partir de 10 ans**) pour un baptême au prix de **30 € (au lieu de 60 €)** sur le type d'ULM de votre choix, et si vous le souhaitez, pour le barbecue (**3 €** par personne). Vous venez en famille avec les bobs et la crème à bronzer, vous passez une journée de bonne humeur entre amis, sur place vous achetez d'autres baptêmes si vous avez envie d'essayer les autres types d'appareils (toujours au même prix), et vous repartez en fin de journée avec autant de sourires que de participants.

Rendez-vous dès maintenant sur le site du C.E. : <http://www.cecic.fr/>

Il n'est pas trop tard pour s'inscrire !



CCS Bienvenus !



Au travail !

Nous continuons à explorer les questions posées réellement au Brevet Théorique ces dernières années.
Comme toujours, ces questions sont récupérées sur le site <http://www.air-plaisir.com/qcm/sommaire.html>

Question n° 1 : **La brise de vallée descendante s'établit lorsque les versants montagneux :**

- A de nuit se refroidissent plus vite que la vallée
- B de nuit se refroidissent moins vite que la vallée
- C de jour se réchauffent moins vite que la vallée
- D de jour se réchauffent plus vite que la vallée

Question n° 2 : **En vol symétrique par vent de travers droit, le brin de laine est :**

- A agité de mouvements turbulents
- B centré dans l'axe longitudinal de l'ULM
- C orienté à gauche
- D orienté à droite

Question n° 3 : **Un vent de 180° pour 5 nœuds (5 kt) est un vent :**

- A fort venant du nord
- B faible venant du nord
- C fort venant du sud
- D faible venant du sud

Question n° 4 : **Le phénomène de pluie surfondue peut se rencontrer dans les conditions suivantes :**

- A lors de la superposition de deux masses d'air de températures positives
- B dans une masse d'air de température positive située sous une masse d'air de température négative
- C dans une masse d'air de température négative située sous une masse d'air de température positive
- D lors de la superposition de deux masses d'air de températures négatives

Question n° 5 : **Des paramètres énumérés ci-dessous, ceux qui sont favorables à une diminution de la distance de décollage sont :**

- 1- piste en herbe.
- 2- piste en dur.
- 3- piste mouillée.
- 4- piste en descente.
- 5- piste en montée.

- A 2 et 4
- B 1 et 3
- C 1 et 5
- D 2 et 5

Question n° 6 : **Pour un ULM en vol, la traînée :**

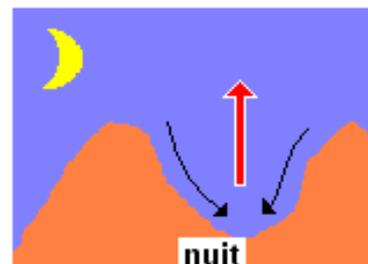
- A est au moins 5 à 10 fois plus forte que la portance
- B est au moins 5 à 10 fois plus faible que la portance
- C est le double de la portance
- D a la même valeur que la portance

Voyons les bonnes réponses

1 – La brise de vallée descendante s'établit lorsque les versants montagneux :

A de nuit se refroidissent plus vite que la vallée

Le fond de la vallée concentre la chaleur de la journée et se refroidit moins vite que les versants, plus exposés à la circulation d'air. De ce fait l'air qui surplombe ces versants se retrouve plus froid que l'air du fond de la vallée, et donc plus lourd. Et il va s'écouler vers le fond, chassant l'air plus chaud vers la verticale.



2 - En vol symétrique par vent de travers droit, le brin de laine est :

B centré dans l'axe longitudinal de l'ULM

Du moment que le vol est symétrique, le brin de laine est dans l'axe, quel que soient les mouvements de la masse d'air (le vent). C'est la définition du vol symétrique.

3 - Un vent de 180° pour 5 noeuds (5 kt) est un vent :

D faible venant du sud

Les degrés désignent la direction d'où vient le vent, et 5 kts (env 8 km/heure), c'est faible.

4 - Le phénomène de pluie surfondue peut se rencontrer dans les conditions suivantes :

C dans une masse d'air de température négative située sous une masse d'air de température positive

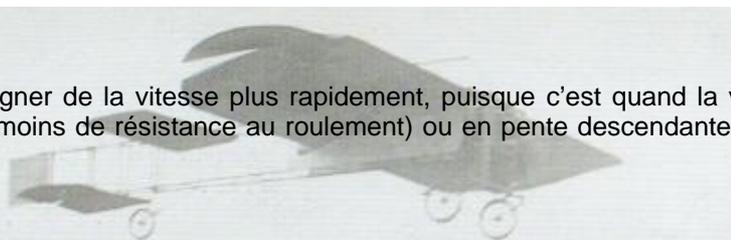
Une masse d'air de température négative peut parfois être observée au-dessous d'une masse d'air de température positive au passage d'un front. Les précipitations qui se produisent dans l'air chaud traversent la masse d'air de température négative. Les gouttes de pluie en traversant cet air froid, peuvent rester à l'état liquide bien que leur température soit inférieure à 0°C. C'est le phénomène de surfusion.

Cet état d'équilibre très précaire est rompu si on apporte à la goutte d'eau une très faible quantité d'énergie sous la forme d'un choc par exemple. L'eau change d'état, et passe à l'état solide. Ainsi, un avion qui traverse une zone de pluie surfondue apporte à toutes les gouttes d'eau qu'il touche assez d'énergie pour qu'elles passent à l'état solide : l'avion se couvre de glace en très peu de temps. C'est le givre.

5 - Des paramètres énumérés ci-dessous, ceux qui sont favorables à une diminution de la distance de décollage sont :

A 2 et 4

Pour réduire la distance de décollage, il faut gagner de la vitesse plus rapidement, puisque c'est quand la vitesse est suffisante que vous décollez. Une piste en dur (moins de résistance au roulement) ou en pente descendante sont donc des éléments favorables.



6 - Pour un ULM en vol, la traînée :

B est au moins 5 à 10 fois plus faible que la portance

Le rapport entre Portance et Traînée est variable. Il dépend en particulier de l'angle d'incidence de l'aile, mais aussi des modifications momentanées liées à l'utilisation des volets ou des aérofreins. Ce rapport c'est la finesse de l'aile, également calculée en divisant la vitesse horizontale par la vitesse verticale. Cette finesse varie entre 4 dans les pires des cas (Concorde au décollage) et 60 pour les meilleurs planeurs de compétition. Celle des avions de tourisme se situe généralement entre 8 et 15. La Portance est donc alors entre 8 et 15 fois plus élevée que la Traînée.



Louis Blériot, en novembre 1908.

AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -
AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -

Concours Photo :

Solution de la photo du mois dernier



Cette photo était signée **Vincent Tournaire**, et représentait le **château des Milandes**, près de Castenaud (24). Cette magnifique demeure a été achetée en 1947 par l'artiste Joséphine Baker, et elle y a adopté et élevé avec son mari Jo Bouillon 12 enfants venus de tous les coins du monde, qu'elle appelait sa tribu arc-en-ciel. Mais les recettes de ses spectacles n'ont pas suffi à couvrir les frais d'entretien du château et des enfants et elle dû le revendre à la fin de sa vie. Elle trouva alors refuge auprès de Grâce de Monaco.

Il a fallu moins d'une heure à **Donato Lupo** et à **Marie Pouilly**, qui rejoint nos habitués, pour le reconnaître. **Robert Amiable**, **Jean-Luc Veyrat** et **Sébastien Mathieu** (un nouveau participant) ont été un peu plus longs. Cinq gagnants seulement donc, ce mois-ci. La question était un peu plus difficile ... Nous les félicitons.

La photo de juin:



Puisque nous annonçons plusieurs meeting d'avions anciens, voici un exemple de ce qu'ont pu voir du sol les normands pendant la seconde guerre mondiale. Hélas, ils devaient autant trembler sous ceux-là que sous les autres !

Quel est cet avion ? Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo signée **????????????**, en ligne sur www.airliners.net ; ? = je vous le dirais le mois prochain. Juste pour voir si ça influence la rapidité des gagnants) .