

AVRIL 2011
N° 46

Le Journal du Club

Aéroclic

Yuri's Night : c'était il y a 50 ans

***Allan MAGEE,
Nick ALKEMADE,
miraculés après
6.000m de chute***

***Et alors, ce Brevet de Pilote,
on s'y met ?***

AGENDA

12 avril

Yuri's Night au Musée de l'air

Paris Le Bourget (93)

P 13

14 mai

80 ans de la Patrouille d'Etampes

Etampes (91)

P 11

15 mai

Nuit des Musées au Musée de l'Air

Paris Le Bourget (93)

P 15

21 mai

Journée des Femmes Pilotes ULM

Fréjus (83)

P 17

9-11 juin

Euravia 2011 (salon de l'aviation d'affaire)

Cannes Mandelieu (06)

11-12 juin

Meeting "Le temps des hélices"

Cerny La ferté Alais (91)

18 juin

Rassemblement d'Aéronefs

Villefranche de Rouergue (12)

P 18

24-26 juin

Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace

Paris Le Bourget (93)

P 8

5-12 août

Tour de France ULM

10 août

Tour de France ULM à Meaux

Meaux (77)

P 21

3-4 sept.

Festival International de l'Aviation Ultra-légère

Blois (41)

P 19

10-11 sept.

Légend Air en Limousin

St-Junien (87)

P 19

16-18 sept.

Breitling Sion Air Show

Sion (Suisse)

P 12

24-25 sept.

2èmes rallye ULM de Reims

Reims (51)

P 20

01 - 02 Oct,

Mondial de la Simulation

Paris Le Bourget (93)

P 15

9-23 oct.

Championnat du Monde d'ULM

Ein Yahav (Israël)

23-23 Oct,

Aéropuces

Paris Le Bourget (93)

P 15

«Dès lors que vous aurez goûté au vol, vous marcherez à jamais sur terre les yeux levés vers le ciel, car vous y étiez et n'aurez de cesse d'y retourner.»

**EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIA
EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIA**

Et voilà le Printemps !

Il a même montré le bout de son nez en avance, puisque les premières fleurs étaient déjà là le mois dernier. Parions que le beau temps va arriver avec lui, et commençons à regarder du côté de l'aérodrome.

Vous avez été nombreux l'an dernier, pendant nos Journées « Découverte », à exprimer votre envie de voler, à nous dire que vous aviez envie de passer votre Brevet de Pilote ULM. Nous sommes en plein début de saison. C'est le moment idéal pour vous lancer !

En commençant votre formation maintenant, les plus assidus d'entre vous peuvent être brevetés avant la fin de l'année. Et les autres pourront au moins avoir été « lâchés » seul à bord.

Les écoles vous attendent. Alors « hop » ! N'oubliez pas que c'est subventionné !!!

Jacques DESMARETS

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

**Page 4 Allan MAGEE et
Nick ALKEMADE
Miraculés après 6.000 m de chute**

**Page 6 C'était en Avril ... 1915
Le tir à travers l'hélice**

**Page 7 C'était il y a 100 ans
La première liaison aérienne**

Page 8 Pet Airways, pour chiens et chats

**Page 9 Actualité aéronautique
Salons et Meeting
Les 80 ans de la Patrouille**

**Page 14 Nouvelles du Musée
Yuri's Night**

Page 16 Journée récréative du C.E.

Page 17 Actualité ULM

Page 21 Le Tour ULM 2011 à Meaux !

**Page 23 Et alors, ce Brevet de Pilote,
on s'y met ?**

Page 24 Concours photo

L'IMAGE DE LA UNE

« Dégâts de gibiers dans la plaine de Pouy sur Vanne (10) »...

Qu'est-ce qui m'a attiré dans le choix de cette photo pour la couverture de ce mois-ci ?

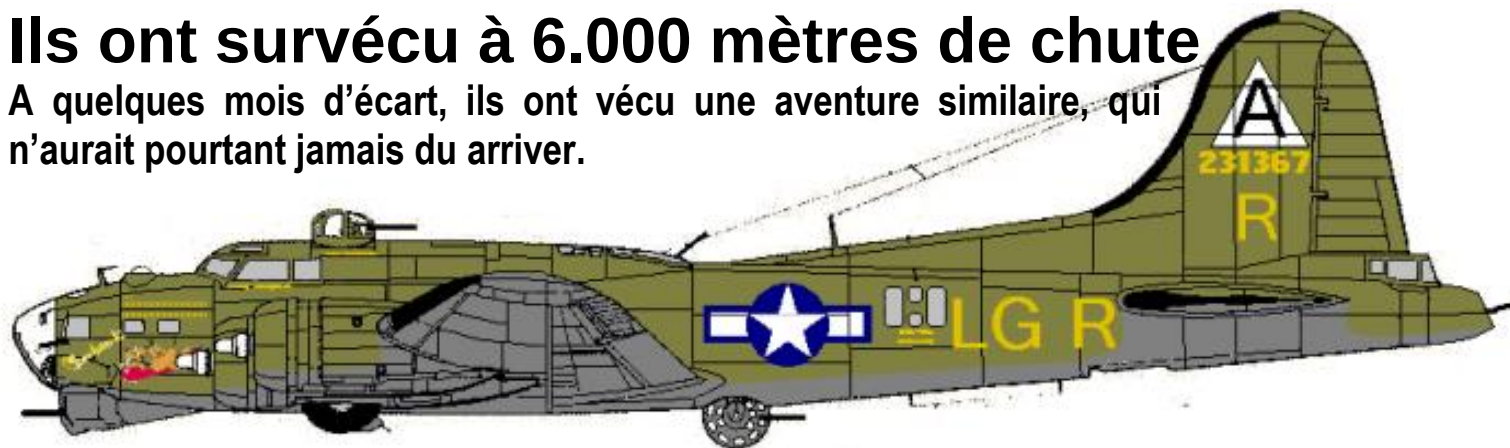
Le photographe dans un commentaire très réduit nous explique que les traces erratiques que l'on voit au travers des blés seraient des « dégâts » dus au gibier. Quand on voit les traces faites par les tracteurs, on se dit que ces pauvres bêtes n'ont pas grand-chose à se reprocher ! De toute façon, je ne l'ai lu qu'après l'avoir choisie. Non, ce qui m'a vraiment attiré, c'est la douceur de la courbe de ce champ, mise en évidence par le vol rasant du paramoteur dont on voit l'ombre à gauche. C'est aussi ça, le vol. La possibilité de voir des choses différentes en variant l'altitude. On devine que la photo a été prise dans l'air très calme du matin. En descendant encore, le « gibier aérien » que représente le photographe pourrait venir marcher de la pointe des pieds sur ce tapis sans y faire le moindre dégât !

Photo Joseph Vitu sur www.survoldefrance.fr

Alan MAGEE et Nicholas ALKEMADE

Ils ont survécu à 6.000 mètres de chute

A quelques mois d'écart, ils ont vécu une aventure similaire, qui n'aurait pourtant jamais dû arriver.



Alan MAGEE est né le **13 janvier 1919** dans le New Jersey. Tout de suite après Pearl Harbor, il s'engage dans l'Army Air Corps et devient mitrailleur à bord d'un bombardier B17 surnommé **Snap ! Crackle ! Pop !**. Il est affecté à la tourelle ventrale. Il s'agit d'une position très malcommode et particulièrement dangereuse, car étant très redoutable, elle est particulièrement visée par les chasseurs. L'étroitesse du lieu empêche le mitrailleur d'y accéder avec son parachute, et celui-ci reste donc à proximité dans le fuselage de l'avion.

Le **03 janvier 1943**, il embarque pour sa septième mission. Avec 84 autres B17, ils vont bombarder la base de sous-marins de St-Nazaire, réputée pour sa Flak. A 24 ans, il est le plus âgé de l'équipage. Le pilote n'a que 19 ans !



Embarquement immédiat !

Au-dessus de l'objectif, son appareil est touché par la flak qui lui arrache une partie de l'aile, provoquant la mise en vrille du bombardier. Bien que blessé, Alan réussit à s'extraire de la tourelle et à rejoindre la carlingue pour y attraper son parachute. Malheureusement, touché également, celui-ci est devenu inutilisable. **Pour échapper à une mort certaine, Alan se jette dans le vide ...**

A ce moment l'avion vole à 22.000 pieds, soit environ 6.700 mètres, juste au-dessus de la ville.

A cette altitude, la température est inférieure d'environ 40° à celle du sol et nous sommes en janvier ! Par ailleurs la

pression atmosphérique est réduite de moitié et il y a moins d'oxygène. Très vite, il perd connaissance, alors qu'il recommande son âme à Dieu.

Au sol, il arrive juste sur la verrière de la gare de St-Nazaire, qui explose sous le choc, mais qui amortit quand même sa chute. Et c'est vivant, sur le quai de la gare, qu'il est retrouvé par les allemands qui l'arrêtent aussitôt avant de l'envoyer à l'hôpital.

Il est très sérieusement blessé, du fait de l'obus de flak et de sa traversée de la verrière. Il a de très nombreuses fractures, est gravement atteint à l'œil, au nez, au rein et au poumon. Et surtout, il a le bras droit presque complètement arraché. Jugeant qu'un tel miracle mérite bien une attention particulière, un chirurgien allemand lui promet de tout faire pour sauver son bras et, effectivement, il en recouvrera l'usage.

Deux autres membres de son équipage purent sauter en parachute et furent fait prisonniers. Les sept autres membres s'écrasèrent avec l'avion et perdirent la vie.

Après la guerre, nullement refroidi par son aventure, il passe son brevet de pilote et travaille dans l'aéronautique jusqu'en **1979**.

En **1995**, il vient en France avec son épouse pour inaugurer le monument érigé par la ville de St-Nazaire en l'honneur de son (bien involontaire) exploit. C'est pour lui l'occasion de revenir pour la première fois dans cette gare dont il n'avait rien vu mais qui lui avait sauvé la vie.

Alan Magee est mort en 2003 à l'âge de 84 ans.



Partie du fuselage conservée aujourd'hui à St-Nazaire



Quatorze mois plus tard, le **23 mars 1944**, le sergent britannique **Nicholas Alkemade** embarque pour sa treizième mission de bombardement sur l'Allemagne. Né en **1923**, il n'a que 21 ans.

Cette mission de nuit doit l'emmener jusqu'à Berlin à bord de l'Avro Lancaster de la RAF « **S for Sugar** » dont il est le mitrailleur de queue, avec 300 autres bombardiers.

Pour lui aussi, la position est importante, car il est le mieux placé pour signaler l'arrivée des chasseurs qui vont fondre de l'arrière.

Et lui aussi est coincé dans une tourelle si petite qu'il doit laisser son parachute à l'extérieur, dans le fuselage.



Le parachute est accroché à gauche. Il manque la porte qui fermait la tourelle pendant le combat

L'aller se passe sans problèmes, et l'ambiance est plutôt sympathique à bord. Mais à Berlin ils sont attendus par la flak et une centaine de chasseurs. A peine les bombardiers ont-ils fait demi-tour après le largage de leurs cargaisons que le « S for Sugar » est lourdement touché par un Ju-88 isolé. Le plexiglas de la tourelle arrière est percé de nombreux impacts. Nick réussit à faire exploser le moteur droit du chasseur qui s'apprêtait à tirer à nouveau et qui abandonne le combat en tombant. Mais l'euphorie de la victoire est de courte durée. L'avion est en feu et l'ordre de sauter est donné par le pilote. Lorsqu'il ouvre la porte de sa tourelle, il constate avec horreur que son parachute aussi est en flammes. **Il comprend alors qu'il va mourir et choisit une mort rapide plutôt qu'une mort par le feu. Il s'éjecte de la tourelle, alors que l'avion est encore à près de 6.000 mètres d'altitude.**



Pendant sa chute, Il pense qu'il devait revoir sa fiancée, Pearl, lors de sa prochaine perm dans une semaine, et comprend qu'il ne la reverra jamais. Dans le vide, il n'a pas l'impression de tomber. Sur le dos, il se sent comme dans un nuage, et très rapidement il perd conscience à cause du manque d'oxygène et du froid...

Lorsqu'il reprend conscience, c'est encore le froid qui le tient. Mais pas celui de la mort. Celui du mètre de neige dans laquelle il est enfoncé. Il inspecte son corps à la recherche de blessures mais il ne trouve qu'une entorse à la cheville, quelques brûlures et beaucoup d'épines de pins plantées dans la peau. Il constate à sa montre qu'il est trois heures du matin. Choqué, et ne comprenant pas trop ce qui lui arrive, il siffle dans son sifflet de détresse. Il attire ainsi des soldats allemands qui le retrouvent en train de fumer une cigarette assis dans la neige. Ne croyant pas aux explications qu'il essaie de leur donner par geste, ils l'arrêtent un peu brutalement et il perd à nouveau connaissance. Il se réveille dans un hôpital où les médecins ne croient pas plus à sa rocambolesque histoire. Pris pour un espion, il est envoyé en camp de prisonnier près de Francfort où il est interrogé par la Gestapo. Personne ne croit son histoire pas même ses codétenus. Mais il l'assène avec tant de conviction qu'un lieutenant allemand, Hans Feidel, décide de se mettre en quête de son avion. Et effectivement, il retrouve le bombardier et, dedans, les restes du parachute portant encore le matricule de leur prisonnier.

Nick revient en Angleterre en **1945**, où il donne une conférence pour relater son aventure. En fait, sa chute avait été amortie par les branches enchevêtrées et couvertes de neige de deux sapins, avant d'être stoppée par un épais matelas de neige.



Bien que devenu héros du royaume il ne trouvera, après la guerre, qu'un modeste emploi d'ouvrier dans une usine chimique. Cependant, ce trompe-la-mort continuera de faire des siennes. Lors d'une explosion, une poutre métallique de cent kilos lui tombe sur la tête sans le tuer. Quelques années plus tard, il subit, dans l'ordre, de graves brûlures à l'acide, une électrocution et même une chute dans un bassin de chlore dans lequel il restera un quart d'heure avant d'être secouru.

Cet homme incassable finira tout de même par s'éteindre à 64 ans le **22 juin 1987**.

C'était en Avril

En 1915, le premier tir au travers de l'hélice

Voir la vie de **Roland Garros** dans le n° 22 d'avril 2009.

Au début de la première guerre mondiale, les avions militaire ne sont utilisés que comme moyen d'observation des mouvements de l'ennemi. Accessoirement, ils emportent des flèches d'acier ou de petites bombes que l'observateur jette pardessus bord. Mais quand ils commencent à se croiser, les officiers dégainent leurs pistolets pour se tirer dessus. Alors, rapidement, les avions s'équipent de mitrailleuses pour de véritables combats. Elles sont manipulées par l'observateur sur une tourelle orientable depuis oct. 1914. Sauf sur quelques avions à moteur propulsif, elles ne permettent pas de tirer vers l'avant. Par ailleurs, elles nécessitent un équipage de deux personnes, donc un avion plus lourd, moins profilé ... tout le contraire d'un chasseur. Il existe aussi des avions équipés de mitrailleuses situées au-dessus de l'aile pour tirer au-dessus de l'hélice. Mais le tir désaxé est imprécis, et le rechargement de l'arme très compliqué pour le pilote. Quelques brevets ont été déposés avant-guerre pour synchroniser le tir d'une mitrailleuse au travers de l'hélice, dont celui de Saulnier, mais ils n'ont pas convaincu.

Début 1915, seuls 3 avions ont déjà été abattus par un autre avion.

Roland Garros, vainqueur de la Méditerranée, remarque, dès le début de la guerre, la faiblesse de l'armement des avions. Il définit le rôle d'une « chasse » efficace, et comprend que le tir vers l'avant doit devenir la règle. Pilote d'essai chez **Morane Saulnier**, il obtient d'y être affecté le temps de travailler sur la synchronisation. Mais celle-ci, consistant à bloquer le tir pendant que les pales passent devant le canon de l'arme, s'avère trop compliquée pour être mise au point rapidement. Il remarque par contre, en tirant au pistolet au travers d'un ventilateur, que très peu de balles touchent les pales. Statistiquement, la plupart des balles passent entre les pales. Mais bien sûr, les quelques impacts obtenus deviennent vite catastrophiques. Alors il imagine de blinder la partie de la pale qui passe devant le canon avec un prisme d'acier qui va dévier la balle. Bien sûr, le système alourdit l'hélice en même temps qu'il nuit à son aérodynamisme. Mais il est d'une redoutable simplicité.

Le **10 mars**, le système est au point et les premiers appareils modifiés rejoignent l'escadrille MS 23. L'encadrement et les pilotes restent sceptiques devant ces avions où un pilote seul devra tout faire. Garros part aussitôt en mission de démonstration. Mais paradoxalement, en ce début d'année, les avions allemand sont rares, et il n'en rencontre aucun. Il fait de nombreuses missions jusqu'à Bruges où il « largue » quelques bombes et en profite pour tester son invention sur des cibles au sol.

Et puis enfin, le **1^{er} avril**, un Albatros se présente dans son champ de vision au-dessus du front en Belgique. Garros manœuvre pour se retrouver dans son sillage. Lorsque l'allemand l'aperçoit, il est trop tard. Il ne pourra plus s'en défaire. Le Morane est plus agile que le lourd biplace. A bord de celui-ci, l'observateur a sorti sa carabine, mais, depuis la place avant, il est gêné, pour tirer en arrière, par la tête de son pilote. La poursuite dure environ dix minutes,

pendant lesquelles Garros videra 3 chargeurs, soit environ 75 cartouches. Il voit les impacts de ses tirs sur la toile de l'Albatros sans qu'elles semblent produire beaucoup d'effet, jusqu'à ce qu'une immense flamme jaillisse d'un coup du réservoir et enveloppe l'avion qui se met à tomber en tourbillonnant avant de s'écraser au sol. Garros se pose dans les lignes françaises et se fait emmener en voiture jusqu'à l'épave. Le spectacle n'est pas beau. Les deux allemands sont calcinés, mais on peut voir que le pilote a reçu une balle en pleine tête. Il fait quelques photos, mais il écrira à un ami « *C'était horrible et j'en suis resté abruti quelques temps* ».



Cette première victoire, qui est seulement la quatrième victoire de l'histoire de la guerre aérienne et la première obtenue par un pilote seul à bord, va entraîner l'installation généralisée de son invention sur le MS Parasol.

Garros repart au combat et obtient les deux victoires suivantes de l'histoire. Mais le 18 avril, il est victime d'une panne moteur qui l'oblige à se poser derrière les lignes ennemies. Il met le feu à son avion avant d'être arrêté par les allemands, pour que son invention ne soit pas dévoilée. Mais les allemands réussiront à sauver l'avion qui sera démonté et expédié à Berlin où il sera soumis à **Anthony Fokker**. Mais celui-ci continuera plutôt le développement de la synchronisation sur laquelle il travaillait déjà de son côté. Celle-ci entrera en service à la fin du mois de juin sur le premier véritable avion de chasse, le Fokker Eindecker type E.

Juste retour des choses, c'est quand un Fokker E sera capturé en 1916 que les alliés pourront à leur tour récupérer cette technique.

C'était il y a 100 ans

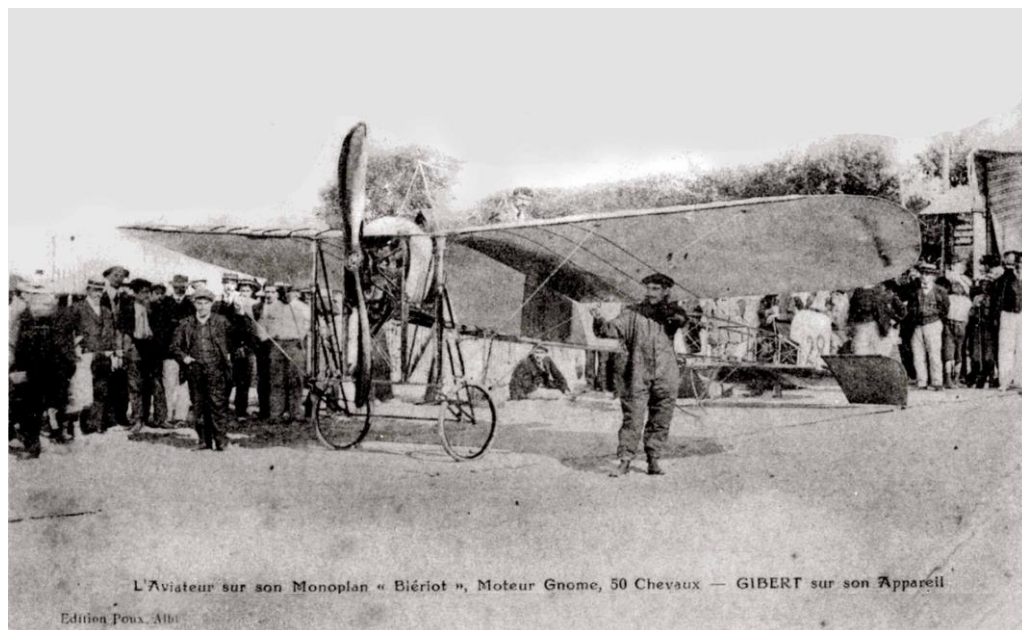
12 Avril 1911 : première liaison directe Paris Londres



Le **10 octobre 1909**, Louis Blériot avait déposé les statuts d'une compagnie de transport, la **Compagnie Générale Transaérienne (CGT)**, exploitant sur capitaux privés des dirigeables et pour la première fois au monde, des aéroplanes. Le **12 avril 1911**, **Pierre Prier** (1886 – 1950), le chef pilote de l'école Blériot à Londres, réalise pour la CGT la première liaison entre Paris (Issy-les-Moulineaux) et Londres (Hendon). **Elle dure 3h45.**

A partir de cette date, les vols d'aéroplanes entre les deux capitales s'enchaîneront chaque semaine entre avril et octobre, les machines transportant du courrier et des petits objets (catalogues, pièces de mécanique).

C'est la première ligne régulière internationale en avion.

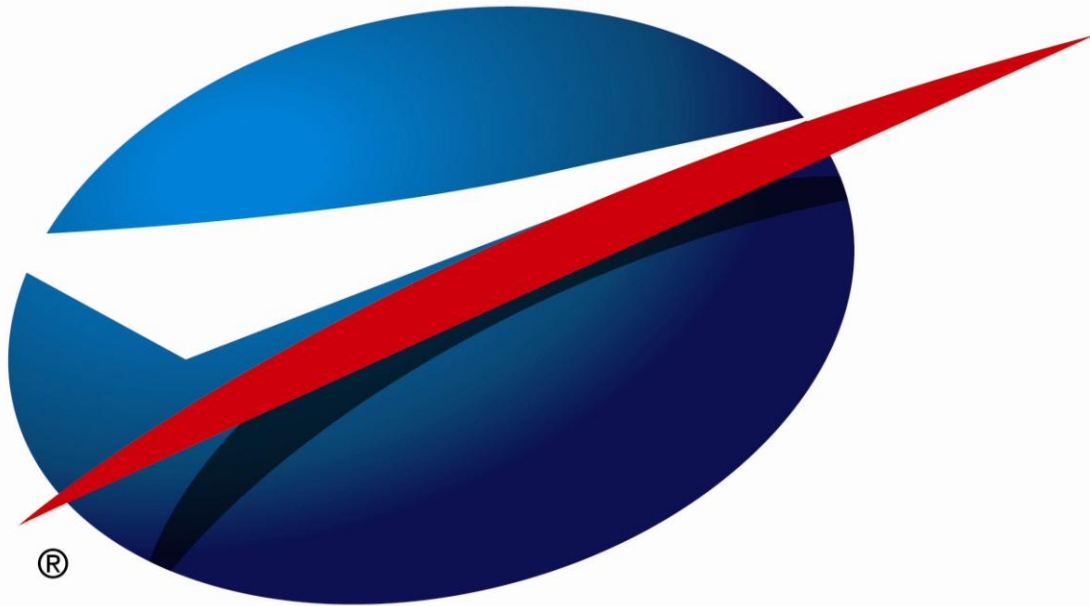


On notera que le trajet aujourd'hui par Air France dure 1h35, soit un peu moins de la moitié, alors que la vitesse des avions a été multipliée par environ 8



A noter également :

à l'adresse <http://fr.photojpl.com/evenements/-/Mu8cM7AEas/>, vous pouvez voir en visite virtuelle le Blériot XI exposé au Musée de Montréal. Sans son entoilage, tous les détails de la structure sont visibles, avec en particulier les deux réservoirs de carburant juste devant le pilote et le manche à balai sur sa cloche avec les câbles le reliant directement aux ailes (il n'y a pas de gouvernes, elles sont gauchies (déformées) pour faire varier leur portance).



49th INTERNATIONAL
PARIS AIR SHOW
LE BOURGET
JUNE 20-26, 2011

49^e SALON INTERNATIONAL
DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE
PARIS LE BOURGET
20-26 JUIN 2011

Comme tous les deux ans, le musée accueille le salon du Bourget en juin 2011 pour sa 49e édition.

Le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE) de Paris le Bourget est depuis plus d'un siècle le premier et le plus grand événement au monde consacré à l'industrie aéronautique et spatiale.

Du **20 au 23 juin 2011**, **journées professionnelles**.

Du **24 au 26 juin 2011**, les **journées grand public** permettent de venir visiter le salon en famille et de découvrir les présentations en vol.



Pet Airways : la seule compagnie réservée aux animaux

Incroyable mais vrai ! Seuls les américains pouvaient l'inventer.



Les animaux voyagent à bord d'un Beechcraft 1900 bi turbo propulseurs.



Les fondateurs de cette compagnie avaient remarqué qu'en dehors des très petits animaux capables de voyager dans un sac sous le siège, les chiens et les chats étaient très stressés quand ils devaient prendre l'avion et qu'ils étaient enfermés en soute. Aussi eurent-ils l'idée de créer **Pet Airways** et d'aménager un avion pour ce seul type de « **pawsengers** ». Ils vous garantissent une prise en charge individuelle

de votre animal et un accompagnement personnalisé ; ils s'assurent qu'il puisse faire ses besoins régulièrement avant d'embarquer, puis vous garantissent qu'une hôtesse viendra lui parler tous les quarts d'heure pendant le vol et enfin lui permettra à nouveau de se soulager à l'arrivée en vous attendant. Pendant le vol, il est placé dans un casier adapté à sa taille, où il est certain de pouvoir le lever et se retourner. Il peut emmener un petit bagage, avec si besoin un petit casse croûte ou les médicaments qu'il devra prendre, et on vous recommande de lui confier un de vos T-shirt afin qu'il voyage avec votre odeur pour le rassurer. Et vous pouvez suivre la progression de son voyage en direct sur le site de la compagnie.

Pet Airways dessert 9 grandes villes américaines, et le tarif du billet varie entre 100 et 250 USD selon la taille de l'animal et le trajet.



Embarquement de Médor...



et un petit coucou personnalisé pendant le vol.

Samedi
14 mai
2011

80 ans de la Patrouille d'Étampes

Avec la Patrouille
de France



Aérodrome
d'Étampes-Mondésir

Guillerval (91) Accès par RN 20 - km 45

11h - Entrée gratuite
Parking payant : 10 €



14 mai 2011 Les 80 ans de la PATROUILLE...

... d'Etampes, qui deviendra plus tard la Patrouille de France



© H. Guyot

L'aérodrome d'Etampes-Mondésir (91), «premier aérodrome militaire de l'histoire», sera le cadre le samedi 14 mai d'une manifestation aérienne, célébrant les 80 ans de la création de la Patrouille d'Etampes.

Première patrouille acrobatique en France, créée à Mondésir en **1931** avec des Morane-Saulnier MS-230 et des pilotes moniteurs de l'école de perfectionnement de l'armée de l'Air, cette patrouille est l'ancêtre de la Patrouille de France.



Morane Saulnier MS 230

Les débuts se font à trois appareils, avec des présentations lors de meetings internationaux pour mettre en avant les «Ailes françaises». Les pilotes sont le capitaine **Amouroux** et les adjudants-chefs **Dumas** et **Carlier**. En **1933**, le lieutenant **Fleurquin**, convaincu de l'intérêt de la voltige pour le perfectionnement au pilotage prend la suite du capitaine Amouroux. Il va lui insuffler un esprit «Cadre noir», à la recherche de «l'art du pilotage».

En **1935**, la patrouille d'Etampes se convertit au MS-225 et passe l'année suivante à 5 appareils. En 1937, l'unité rejoint Salon-de-Provence, devenant la «Patrouille de l'Ecole de l'Air».

Au sortir de la Dernière guerre, le ministère de l'Air crée en **1947** une Escadrille de présentation. Elle est dirigée par le capitaine Perrier, un ancien de la patrouille d'Etampes. Elle est équipée de 12 Stampe SV-4. Plusieurs formations vont voir le jour au sein des unités de l'armée de l'Air et la complexité des machines et les performances vont s'accroître avec l'usage de jets, du Republic F-84 au Mystère IV en passant par le Vampire, pour ne pas être à la traîne des patrouilles anglaise et américaine...

La patrouille du commandant **Delachenal**, de la BA 112 Reims-Champagne, se produit en **1953** sur le terrain de Maison Blanche (Algérie) lorsque **Jacques Noetinger**, commentateur, la baptise par inadvertance «**Patrouille de France**» ; le nom ne la quittera plus.



© Olivier Beernaert

Republic F 84 G Thunderjet du Cdt Delachenal

<http://www.traditions-air.fr>

Plusieurs unités vont représenter l'armée de l'Air à tour de rôle mais restrictions budgétaires aidant, au début des années **1960**, l'état-major va retenir la Patrouille de l'Ecole de l'Air comme unique ambassadrice, avec ses 6 Fouga Magister basés à Salon-de-Provence.



© Olivier Beernaert

CM 170 Fouga Magister du Cne Grand'Eury

<http://www.traditions-air.fr>

Le biplace à empennage papillon sera utilisé durant seize années, la patrouille passant à 9 appareils, avant de voir arriver l'Alphajet avec 7 machines en **1981**, puis 8 en **1982**.

Le 14 mai, la manifestation aérienne sera organisée par «**Patrimoine et Traditions du Pays de Beauce**» avec le parrainage de l'armée de l'Air et de la ville d'Etampes. Le programme comprendra une présentation en vol d'un Blériot XI (c'est de ce secteur que Louis Blériot décolla pour réaliser le premier voyage d'un village à un autre, quelques mois avant sa traversée de la Manche, comme le rappelle une stèle implantée sur l'aérodrome) mais aussi des démonstrations individuelles en voltige. Plusieurs Morane-Saulnier et Stampe évoqueront les appareils de la Patrouille d'Etampes, alors qu'elle était équipée d'avions à hélice, entre 1931 et 1953.

La manifestation sera clôturée par une présentation en solo et en patrouille de Fouga Magister et Alphajet, suivie d'une démonstration complète de la Patrouille de France. La manifestation, ouverte au public, est gratuite (parking payant).

Site officiel : www.patrouille-etampes.org

16-18 SEPTEMBRE 2011

**ACHETEZ VOS BILLETS DÈS MAINTENANT!
TICKETS AB SOFORT ERHÄLTICH!**

BREITLINGSIONAIRSHOW.COM

ticketcorner.ch



BREITLING SIONAIRSHOW 2011



Bienvenue au **Breitling Sion Air Show**, le plus grand meeting aérien en Suisse en 2011.

Le Breitling Sion Air Show se propose d'être une fête de l'air sous toutes ses formes dans un environnement exceptionnel au cœur des Alpes.

Le relief des montagnes confère à la manifestation un caractère exceptionnel. Plus visibles et plus surprenants, les avions font corps avec le paysage avant de déboucher et d'éblouir le spectateur.

Événement familial, dorénavant quadriennal, il crée une vitrine unique du dynamisme et de la haute technologie valaisanne, suisse et internationale. Il a pour ambition d'être accessible à tout public et didactique en plus d'offrir un plateau et des animations hors du commun alliant l'aviation passée, présente et future avec l'ancrage dans un terroir et un environnement économique et touristique unique.

Pour la première fois, le Breitling Sion Air Show implémentera un maximum d'éléments de développement durable, notamment par le rachat des émissions de CO2 des démonstrations.

Ainsi ce n'est pas seulement le Breitling Sion Air Show qui vous accueille le 16-17-18 septembre 2011, mais également Sion, le Valais, et les Alpes. Bienvenue !

Patrouilles confirmées

- Patrouille de France
- Patrouille Suisse
- SuperPuma display
- PC-7 TEAM
- Breitling JetTeam
- Breitling WingWalkers
- Pioneer Team
- JetMan, Yves Rossy
- Midnight Hawks
- Patrouille Captens



En attente de confirmation

- Frecce Tricolori
- Red Arrows
- Rafale
- Grippen
- Spitfire
- Avion à propulsion électrique
- ...encore bien d'autres surprises

Plus d'infos et de détails sur le site : <http://www.breitlingsionairshow.com/intro.html>

SIONAIRSHOW

INTERNATIONAL

16 - 17 - 18 SEPTEMBRE 2011

Livrée spéciale pour Air New Zealand ...



A l'occasion de la **Coupe du Monde de Rugby** en 2011 qui se déroulera en Nouvelle Zélande, la compagnie locale à ainsi arboré l'un de ses avions encore en essais à Toulouse d'une livrée spéciale. En effet, la décoration, portée par cet **Airbus A320**, est composé d'une couleur noire sur l'ensemble du fuselage ainsi que d'une fougère d'argent et blanche symbolisant l'équipe de rugby des All Blacks.

... et pour Azul

C'est lors de la **Journée de le Femme** que le constructeur franco-italien ATR a livré à la compagnie brésilienne un **ATR 42** aux motifs roses. Les couleurs de cet appareil, qui sont celles de l'association **FEMAMA** ont pour but de sensibiliser la population, plus particulièrement au Brésil, au dépistage et à la lutte contre le cancer du sein. Azul mettra en place avec FEMAMA des actions de sensibilisation au dépistage du cancer du sein, notamment par des conseils d'auto examen, dans tous les aéroports du pays où l'ATR rose se posera. Ces initiatives incluront tant des conférences réalisées par des volontaires de FEMAMA, que la distribution de brochures informatives, lesquelles seront également disponibles dans les dossiers des sièges de l'appareil.



Le premier vol humain dans l'espace fête ses 50 ans

Yuri's Night : 12 avril 2011

Partout dans le monde et depuis 2001, les **Yuri's Night** sont organisées pour célébrer l'anniversaire du vol en orbite de Yuri Gagarine de façon festive.

Le 12 avril 2011, nous célébrerons les **50 ans du premier vol de Gagarine**. Plusieurs animations seront proposées autour du thème de l'espace :

1. Visites guidées du hall de l'Espace (visites guidées de 1h à 10h30, 11h30, 13h30 et 14h30)

2. Séances spéciales de planétarium (séances à 11h, 11h45, 14h, 14h45, 15h45 et 16h30)

3. Ateliers fusées à eau pour les centres de loisirs (ateliers dans la journée)

4. Rencontres jeunes / visioconférence avec la Cité de l'Espace de Toulouse (Auditorium Roland Garros de 14h15 à 15h15, en présence des experts **Jacques Arnould** et **Michel Viso**, du cosmonaute **Maxime Souraïev** et du nouvel astronaute ESA **Thomas Pesquet** (sous réserve)).

5. Conférence grand public : "Les enfants de Gagarine" (Auditorium Roland Garros de 18 à 20h)

Conférence organisée en partenariat avec la Société Astronomique de France

Intervenants : **Léopold Eyharts** et **Jean-Loup Chrétien** (à confirmer), astronautes, **Elisa Cliquet** (CNES), **Jacques Arnould** (CNES), **Yves Gauthier**, auteur du livre Gagarine ou le rêve russe de l'espace, **Alain Souchier** (association Planète Mars), **Philippe Varnoteaux**, historien, **Michel Viso** (CNES), Modérateur : **Gil Dawidowicz**, Société Astronomique de France.

6. Concert Dũndotta (Hall de l'Espace (renforcement face aux fusées-sondes) de 20h à 21h)

A cette occasion, le musée s'associe à Universcience - Palais de la découverte et à la Cité de l'Espace à Toulouse pour fêter l'événement.

Quatre ans après la chienne Laïka, **Youri Gagarine** a fait le 12 avril 1961 le premier vol d'un homme dans l'espace. Il a fait un tour complet autour de la terre à bord de Vostok 1, entre 180 et 327 km d'altitude, en 1h48 min.

Jeune pilote de chasse de 27 ans, il avait été sélectionné parmi 200 volontaires, entre autres grâce à sa petite taille (1m58).

Héros de l'Union Soviétique, il meurt 7 ans plus tard dans un banal accident d'avion lors d'une mission d'entraînement.

On notera que l'homme a marché sur la Lune 8 ans après ce premier vol.



Nuit des musées

Samedi 14 Mai jusqu'à 22h30, accès gratuit



Pour la première fois, le musée de l'Air et de l'Espace participe à la nuit des musées et ouvrira exceptionnellement ses portes jusqu'à 22h30.

Au programme :

- Visite à la lampe torche de certains halls,
- Séances de planétarium et visites guidées
- Formule apéro en partenariat avec le restaurant du musée, l'Hélice.

Exposition « Vols d'Outre-Mer »

A partir du 20 Juin

Dans le cadre de l'année des Outre-mer, le Musée propose de découvrir l'histoire des premiers raids et des premières liaisons aériennes entre les DOM-TOM et la métropole. Hall de l'entre deux guerres à partir du 20 juin 2011.

Goulette, Marchesseau et Bourgeois, les premiers aviateurs à survoler l'île de la Réunion le 26 novembre 1929 (Farman-192).



Mondial de la Simulation

30 Sept. - 02 Octobre



Piloter un avion, expérimenter le vol sous contrôle aérien, disputer une course de F1, barrer un supertanker, combattre à bord d'un char d'assaut de 1940, ou conduire un train : tout est l'affaire de la simulation, sans que l'espace ni le temps ne soient un obstacle.

Vous pourrez tester les simulateurs et rencontrer ceux qui en parlent le mieux : des associations généralistes aux vendeurs de matériel et de logiciels, des bâtisseurs de scènes aux concepteurs de cockpits... À l'issue de votre visite, vous serez riche de nouvelles expériences et de nouvelles connaissances

Aéropuces

22 et 23 Octobre

La 5e édition de la brocante aéronautique se tiendra dans le hall Concorde du musée de l'Air et de l'Espace. 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 commission de l'enfance propose « **une journée récréative** » pour les enfants du personnel.

Vol en avion léger : le 30 avril 2011

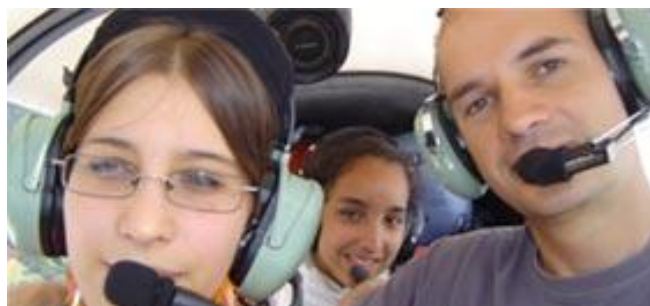
Une journée de découverte aéronautique

Les enfants seront accueillis à l'aérodrome de la Ferte-Alais.

Au programme :

- ✓ Visite du musée J.B. Salis
- ✓ Séance de space training (la chaise de l'espace)
- ✓ Fabrication d'objets volants
- ✓ Atelier 3 D (préparation au vol)
- ✓ Vol d'initiation en avion léger.

(comme tout vol en avion, nous sommes tributaires de la météo et de réglementation qui peuvent entraîner l'arrêt des vols).



Les différentes activités ont pour but de:

- développer l'observation et l'habileté manuelle,
 - faire découvrir par une approche ludique des notions scientifiques et culturelles,
 - permettre de comprendre comment les avions volent,
- se passionner pour le vol et découvrir la troisième dimension,
 - participer à la vie d'un équipage, jouer un rôle à bord

Coût : 25€ par enfant (repas au restaurant compris) (Coût pour le CE : 73 €)

- Tranches d'âge : 6/17 ans - Maximum 30 enfants – transports en car

INSCRIPTIONS auprès du service des œuvres de l'enfance jusqu'au 20 avril mai 2011 INCLUS

Retrouvez tous les renseignements et les documents d'inscription sur www.cecic.fr

Journée des Femmes Pilotes ULM

21 mai 2011



L'année dernière, nous vous rendions compte des dégâts infligés par les inondations sur la base de Fréjus. La voici à nouveau sur le devant de la scène, mais pour de meilleures raisons.

JOURNEE DES FEMMES PILOTES ULM

ORGANISEE PAR LE COMITE REGIONAL PACA



LE SAMEDI 21 MAI 2011



AVEC L'AIMABLE PARTICIPATION DU CLUB DE FREJUS FLYING SAFARI

PROGRAMME: PETIT DEJE DE BIENVENUE.

Colloque théorique vol montagne ou autre sujet par Paul PRUDENT.
REPAS.

AM: A la plage en VTT ambre solaire, serviettes et lunettes recommandées.

Pour le soir option hébergement, CONTACT Corinne LHUILLERY Section Femme mail: secrtaire@ulm-region-paca.fr

Si vous êtes le 18 juin dans l'Aveyron...

2011

3 ème

Rassemblement

Aéronefs



Villefranche de Rouergue LFCV

Rassemblement Guépard, Guépy et tous les « zoiseaux »



Samedi 18 juin 2011

Informations: Christian ROQUES: 06 08 88 27 29

Aéroclub du Rouergue 05 65 45 05 27

Serge BENABEN: 05 65 81 90 81

Courriel: christianroques@hotmail.com ou ulm12@hotmail.fr.

Salon ULM de Blois 2011 : 3 et 4 septembre

Festival international de l'aviation ultra légère

Salon - Rassemblement - Occasions

ULM

3 & 4 Septembre 2011

Aérodrome de Blois LE BREUIL LFOQ

Le traditionnel salon ULM de Blois, rebaptisé cette année en "**Festival International de l'Aviation Ultralégère**", se déroulera les 3 et 4 septembre 2011.

Légend'Air en Limousin

**Samedi 10 et Dimanche 11
septembre**

*Fête aérienne à l'ancienne sur
l'aérodrome de Saint-Junien (LFBJ).*

*Avions anciens, figurants,
baptêmes de l'air, tombola,
concours de dessin, exposition
véhicule anciens (camions, auto,
moto), reconstitution d'un camp
américain de la 2^{de} GM, artistes et
écrivains aéronautiques.*

Entrée gratuite.



2emes RALLYES ULM DE REIMS (LFQA)

RENCONTRE AMICALE DE PILOTES PROPOSANT DES VOLS CULTURELS ET HISTORIQUES SANS COMPETITION

SAMEDI 24 SEPTEMBRE 2011

ARRIVEE AU PLUS TARD 11H30

12H : DEJEUNER TRAITEUR CHAUD COMPLET

14H - 17H : **LES EGLISES ROMANES CLASSEES DU TARDENOIS**

18H : APERO A 55M SUR LE TOIT DE LA CATHEDRALE DE REIMS

20H : REPAS TRAITEUR CHAUD COMPLET + TROU CHAMPENOIS, CHAMPAGNE A VOLONTE

..... NUIT EN TENTE OU DORTOIR OU HOTEL, DOUCHE A VOLONTE, WC



DIMANCHE 25 SEPTEMBRE 2011



09H : PETIT DEJEUNER TRAITEUR COMPLET: OEUFS COQUE, FROMAGE, CHARCUTERIE, ...

10H - 13H : **LA LEGENDE DES LYSANDERS**

Les lysanders sont des avions de liaison anglais utilisés entre l'Angleterre et la région de Reims pour amener des armes aux résistants et extraire des pilotes. Comme en 39-45, vous devrez éviter des DCA, localiser des Chars Penzer et un V2. Vous devrez récupérer, extraire et rapatrier un colis depuis une piste de campagne.

14H : PANIER REPAS COMPLET TRAITEUR

INFOS

TARIFS

RESERVATIONS

RADIO OBLIGATOIRE

PAPIERS OK + SIGNATURE DE DECHARGE OBLIGATOIRE

PAS DE TAXE D'ATTERRISSAGE

DOUCHES CHAUDES + WC A DISPOSITION

INSCRIPTION TRES ANTICIPEE INDISPENSABLE :

rallye.ulm.de.reims@gmail.com

06 08 72 56 53

INSCRIPTION 15€/ ULM

CHAQUE REPAS TRAITEUR 10€

PETIT DEJ 5€

CHAMPAGNE A VOLONTE + IRISH COFFEE 15€

SP95 A PRIX COUTANT

Voir notre article page 20 dans le n° 45.

En 2011, le Tour ULM passera chez nous

Meaux sera l'étape intermédiaire du 10 août

Le programme du Tour 2011 vient d'être publié. Le Tour en visite chez nous, à Meaux, ce sera l'occasion pour AéroCic de se faire remarquer. Notre école partenaire, Véliplane, est responsable de l'accueil des concurrents qui se poseront le midi pour se restaurer. Elle recrute des volontaires pour l'assister dans cette tâche. Si vous souhaitez vous associer à l'opération, contactez-nous (desmarja@cic.fr). Ce sera l'occasion pour vous d'être acteur d'une journée exceptionnelle. 100 participants sont attendus, qu'il faudra guider, parquer, accueillir, abreuver, restaurer, aider, féliciter ...

Le 10 août est encore loin. Profitons-en. Posez dès aujourd'hui votre RTT sur le planning encore vierge de l'agence ou du service.

Personnellement j'y serais. Qui sera à mes côtés ?

ATTENTION : le parcours du Tour ULM 2011 que nous vous présentons est encore susceptible de modifications. Nous avons en effet l'accord de tous les gestionnaires. Mais pour certains terrains la phase de concertation avec les services de la Navigation Aérienne est encore en cours. Comme habituellement, le parcours définitif et le dossier d'inscription vous seront proposés au cours de la seconde quinzaine du mois de Janvier.

Bien amicalement

Dominique Méreuze
Commissaire Général
du Tour ULM 2011



**du 5 au 12
août 2011**



NOUVELLES DU CLUB - NOUVELLES DU CLUB - NOUVELLES DU CLUB
NOUVELLES DU CLUB - NOUVELLES DU CLUB - NOUVELLES DU CLUB

Le Tour ULM à Meaux

L'événement à ne pas manquer !



Etape intermédiaire à Gray en 2010

Chaque année, le Tour visite de nouvelles villes, et donc son passage sur un aérodrome est toujours exceptionnel. A chaque fois, c'est une grande fête, même pour les villes qui ne sont qu'étape intermédiaire, c'est-à-dire celles où les appareils font halte le midi.

C'est ainsi que, le **10 août**, ils feront une courte escale à **Meaux**. Le club **Véliplane**, notre partenaire, est justement chargé d'organiser l'évènement. Pendant quelques heures, 100 appareils vont devoir être gérés, ainsi que près de 300 pilotes, copilotes, assistants et organisateurs. Il faudra les guider, les parquer, les accueillir, leur fournir une place assise pour manger, de l'eau, un café, beaucoup de bonne humeur, puis les guider à nouveau pour repartir.

L'ensemble sera assuré par une équipe de bénévoles qui pourra plus tard raconter la chose en disant : « **J'y étais** » et être fière de la réussite collective si tous les pilotes repartent avec le sourire.

Si vous souhaitez y participer avec moi, contactez-moi par mail.



Et alors, ce Brevet de Pilote, on s'y met ?

A un moment donné, il faut franchir le pas ; le printemps, c'est le bon moment !

Vous êtes nombreux, parmi les 300 collègues venus participer à nos Journées « Découverte », à être repartis en nous disant : **« C'est super ! J'ai vraiment envie d'apprendre ! Je veux passer mon brevet ! Il faut que je m'y mette ... »**. Seulement voilà ; vous avez remis la décision à plus tard, le temps est passé, avec bien sûr tellement d'autres contraintes ... Et vous avez laissé tomber.



Et pourtant vous en aviez envie, vraiment envie. Vous aviez pris énormément de plaisir pendant votre baptême. Vous aviez surtout senti que vous pouviez le faire, que vous pouviez devenir pilote ! Faire partie de cette « élite » des gens qui savent gouverner un avion dans l'air. Vous offrir le plaisir de voler, de voir le monde d'en haut, de dompter une machine qui fait peur aux autres. Vous vous étiez imaginé emmenant en ballade les copains, l'amour de votre vie ou vos enfants, leur montrant comment vous maîtrisiez le pilotage, les épatant par votre savoir et votre courage ... Vous racontiez déjà vos voyages à vos amis : **« le week-end dernier, j'ai emmené Suzanne survoler le Château de Provins, mais cet été j'espère bien l'emmener manger des fruits de mer à Dieppe ! »**.

Mais heureusement, il n'est jamais trop tard. Il suffit de vous décider. Alors cette fois, ne reportez pas à plus tard. Prenez votre téléphone, appelez tout de suite une de nos deux écoles et prenez votre premier rendez-vous pour vous inscrire.

Si vous êtes tenté par le multiaxe, appelez **Alain Leboulenger** au **06.19.56.69.40** ou **Alain Chéane** au **06.83.71.15.72**.

Si vous préférez le pendulaire ou l'autogire, appelez **Serge Bouchet** au **06.07.49.18.86**.

Ensuite, rendez vous sur le site du C.E., www.cecic.fr, au rayon Sport > Clubs Sportifs > Club ULM Aéroci, imprimez votre bulletin d'adhésion et remplissez-le en commandant vos quatre premières contremarques.



Au fait, vous n'avez pas oublié ? Vous allez être subventionné à hauteur de 50 % de vos dépenses ! Ce serait vraiment dommage de reporter à plus tard...

Si vous êtes un peu assidu, vous serez lâché avant la fin de l'été !



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

Concours Photo : Solution de la photo du mois dernier



Une photo d'**Hervé Colson** que je trouvais particulièrement belle et originale. Et encore une fois, une vision que seule l'aviation de tourisme vous permet d'avoir.

Il y avait ce 30 août 2009 énormément de monde à **Xafféwillers**, dans les **Vosges (88)**, pour l'organisation du **Record de France de Labour Simultané**. Ce sont finalement pas moins de 793 tracteurs vosgiens, accompagnés chacun d'une charrue à sa mesure, qui ont labouré ce champ, pulvérisant le record jusque là détenus par les Hauts Marnais en 2006 avec 463 ensembles.

Des milliers de personnes ont participé à cette grande fête, avec énormément de joie et de plaisir, et pourtant seul Colson a pu voir la beauté de ce champ vu d'en haut.

Cinq bonnes réponses ce mois-ci, mais je fus quand même très surpris d'avoir la première en seulement 9 minutes ! **Frédéric Velsch** a vraiment brillé sur ce coup là. Il fut suivi par **Martine Rangée**, **Thierry Dupuis**, **Donato Lupo**, et **Gérard Van Oost**,

La photo d'Avril :



Copyright © Cyrille Alabourvette

Le château que nous vous présentons ce mois-ci a servi de geôle au premier leader noir, qui y est mort de froid comme il se doit dans cette région. Perché à 850 m, vous devrez, si vous souhaitez le survoler, garder de la marge. Car ici, si vous êtes bien trop bas, le Chevalier vous abreuvera de « boulets » !

Dans quelle ville se trouve ce fort ? Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo en ligne sur www.survoldefrance.fr .)