

JUILLET 2011
N° 49 **AérociC** *Le Journal du Club*

Histoire de Meaux

***Le premier vol
transatlantique
commercial était
français***

***Boeing, la plus
grande usine du
monde***

***Prochaine Journée « Découverte »
en septembre***

AGENDA

22-31 juille

Lorraine Mondial Air Ballons

Chambley (54)

page 14

31 juillet

7ème Aérorétromobile

Revel (31)

page 13

3-7 août

17ème Coupe d'Europe de Montgolfière

Angoulême (16)

page 15

5-12 août

Tour de France ULM

10 août

Tour de France ULM à Meaux

Meaux (77)

3-4 sept.

Festival International de l'Aviation Ultra-légère

Blois (41)

page 21

10-11 sept.

Légend Air en Limousin

St-Junien (87)

page 21

16-18 sept.

Breitling Sion Air Show

Sion (Suisse)

page 15

17-18 sept.

Journées du Patrimoine

Le Bourget-Dugny
(93)

page 16

24-25 sept.

2èmes rallye ULM de Reims

Reims (51)

page 22

25 sept,

Journée "Découverte" Aéroci

Meaux (77)

page 23

01 - 02 Oct,

Mondial de la Simulation

Paris Le Bourget (93)

page 16

9-23 oct.

Championnat du Monde d'ULM

Eïn Yahav (Israël)

23-23 Oct,

Aéropuces

Paris Le Bourget (93)

page 16

«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

Numéro de vacances

Donc un tout petit numéro, car comme je partais en vacances le 01 juillet, il m'a manqué 10 jours pour le finir ... Ah ben non, finalement il a 24 pages comme d'habitude ! Ce n'est pas croyable ! Faut dire que, pour une fois, j'ai trouvé de l'aide pour ce magnifique article sur l'histoire de Meaux. Car notre base aussi a une histoire ! Et elle en a vu passer du beau monde ...

Je penserais bien à vous le 10, depuis la Dordogne ...

Jacques DESMARETS

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

Page 4	Histoire de Meaux	Page 16	A l'affiche du Musée de l'Air
Page 9	Juillet 1939, premier vol commercial transatlantique	Page 19	Norman Surplus et Dave Sykes dans la tourmente en Asie
Page 10	1911, les rapports entre pilotes bourgeois et pilotes ouvriers	Page 20	Actualité ULM
Page 11	La plus grande usine du monde	Page 23	Prochaine Journée « Découverte »
Page 12	QCM en ligne		Ma visite au Salon de l'Aviation
Page 13	Actualité Aéronautique	Page 24	Concours photo

L'IMAGE DE LA UNE

En finale pour un atterrissage à Meaux sur la 07 gauche

Puisque nous racontons l'histoire de Meaux-Esbly ce mois-ci, j'ai trouvé que cette photo méritait de faire la une. Surtout que c'est moi qui l'ai prise ... depuis l'autogire de Serge.

Photo Jacques Desmarets sur www.survoldefrance.fr

Les aérodromes aussi ont une histoire

Voici celle du terrain de Meaux

Meaux, base où se déroulent les activités de notre club, est un des plus importants aérodromes français pour l'aviation de tourisme. **Jean-Paul Fourticq**, instructeur à l'Aéroclub d'Esblly « Roger Marcandier », en a écrit une histoire très complète. Et passionnante !

AVANT LA CREATION DU TERRAIN ACTUEL

Le premier champ d'aviation créé à Meaux fut celui de "**Charmençais Charny Fresnes**", qui fut établi peu après la bataille de la Marne le long de la Nationale 3, en face de la ferme de la Conche, du côté opposé à l'actuel monument Gallieni. Ce terrain reçu l'escadrille SPA 62 en **1918**. (Ndlr : env. 4 km au nord du terrain actuel)

Il vit en outre, pendant la grande guerre, séjourner **François Coli** qui disparaîtra avec Charles Nungesser le 9 mai 1927 dans la tentative de traversée de l'Atlantique à bord du Biplan Levavasseur "l'Oiseau Blanc".

Ce terrain sera remis en culture fin mars **1919**, après la levée de la réquisition des terres par le chef d'état major de la 5e région. On n'entendra plus parler de terrain d'aviation jusqu'à la création de l'aéroclub de Meaux en octobre **1934**

sous la présidence de Monsieur **Beurier**. Cet aéroclub chercha à se doter d'un terrain.

Il fut tout d'abord envisagé à Poincy, idée abandonnée par manque de place. Puis fut découvert l'emplacement d'Isles les Villenoy, de 60 hectares.

Après de nombreuses démarches auprès de la municipalité et du Ministère de l'Air, l'état consentit à acheter le terrain.

C'est à ce moment qu'**Henri Mignet**, constructeur du "**Pou du ciel**" (voir son histoire dans notre numéro 42) entendit parler du terrain. Prenant de vitesse l'aéroclub de Meaux, il obtint du Ministère l'autorisation de s'installer à Isles les Villenoy.

L'AERODROME DE MEAUX-ESBLY

Les balbutiements aéronautiques de Meaux-Esblly débutent donc en **1935** avec l'achat, par Henri Mignet, d'un terrain de quelque 100 x 30 mètres, en bordure de la route d'Esblly, pour édifier un hangar de construction d'avions, (aujourd'hui occupé par l'Aéro-Club d'Esblly). Il s'agit d'un terrain privé.

Quelques temps après, le **jeudi 17 octobre 1935**, à côté du terrain privé d'Henri Mignet, ont commencé les travaux de l'aérodrome de Meaux-Esblly que l'on dénomme alors "Aérodrome du Pou du ciel". Trente ouvriers participent à la construction des bâtiments. **Meaux-Esblly devient officiellement aérodrome.**

L'aéroclub de Meaux s'y installe et le **mardi 26 novembre 1935**, son assemblée générale décide l'achat d'un avion POTEZ 36. Il estime à cette époque que la somme globale pour apprendre à piloter sera approximativement de 3.500 Francs.

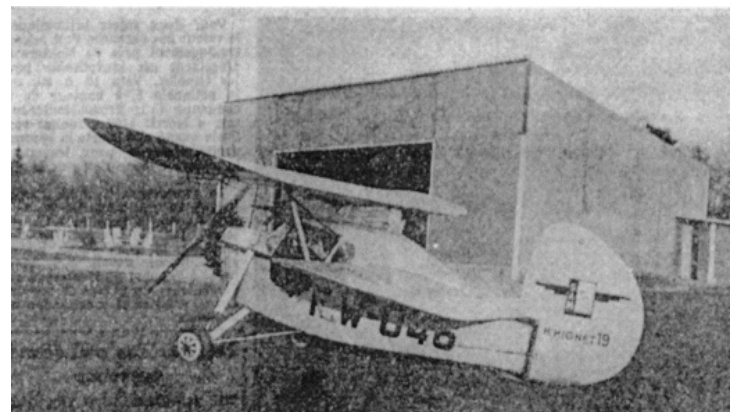
On verra, un peu plus tard sur le terrain apparaître un avion construit par monsieur **Jamin** garagiste à Meaux.

Le "Pou du Ciel" HM14 d'Henri Mignet fit son premier vol à Meaux-Esblly en **1935**. C'est un biplan équipé d'un moteur bicylindres 2 temps Aubier-Dunne de 17 CV, objet d'un très grand enthousiasme populaire.

Maurice Petit, menuisier à Meaux, fut voisin et ami d'Henri Mignet durant les années de **1936 à 1939** alors que ce pionnier de l'aviation légère à l'esprit ouvert et au talent

créateur se débattait pour que sa formule soit adoptée et qu'il puisse construire en toute liberté.

C'est donc sur ce terrain que Mignet réalisa le premier Pou du ciel appelé "**Pou-Bébé**", un monoplace pour lequel Maurice Petit réalisa quelques pièces en bois. Il faisait 5 m d'envergure et 3m50 de long.



Voici le monoplace "Pou-Bébé", l'enfant chéri de M. Henri Mignet

Le "Pou du Ciel" se voulait un avion de construction pour amateur, qui moteur compris, coûtait 6000 F.

Plus tard, il construisit le H.M 21, biplace côte à côte, équipé d'un moteur Minie 70 CV.

C'est sur cet appareil qu'un pilote - instructeur bien connu sur le terrain, **Jacques Petit**, fils de Maurice Petit, fit ses premières armes en double commande. Jacques Petit qui totalise aujourd'hui plus de vingt deux mille heures de vol le doit pour une certaine part à Henri Mignet dont il garde un souvenir ému.



Henri Mignet et son HM14 "Pou du Ciel" à Meaux Esbly (1936)

Maurice Petit rappelait également que vers **1938** alors que le vol en double commande était interdit, Henri Mignet, son

LES TEMPS DE GUERRE

Depuis 1794, les batailles de Charleroi et Fleurus avaient montré l'importance déterminante de l'observation du champ de bataille depuis les airs par aérostats gonflés à l'hydrogène. Pendant le Siège de Paris en 1871 les aérostats sont présents dans les airs de jour comme de nuit. Gambetta quitte Paris en ballon vers Tours et Bordeaux pour échapper à l'étau ennemi encerclant la capitale.

La guerre de 1914 - 1918 conforte l'importance de l'aviation pour la protection de Paris, avec installation d'une escadrille de chasse au Bourget.

En **1936**, l'Etat Major élabore, dès le temps de paix et dans le plus grand secret, ses plans de déploiements aériens autour de la capitale. Meaux-Esbly, Mitry-Mory, Chelles-le-Pin, Lognes-Emerainville, Saint-Cyr-l'Ecole, Guyancourt, Toussus-le-Noble, Chavenay, Le Plessis-Belleville et Issy-les-Moulineaux deviennent "terrains d'opération pour le temps de guerre".

L'année **1938** fut la grande époque de "l'aviation populaire", équipée de Caudron Luciolle et Salmson Cricri, qui furent ensuite affectés à l'aviation prémilitaire, à l'aube de **1939-40**.

L'Aéroclub de Meaux et de la Bourse et son président **M. Desmoulins** ont participé à la formation de pilotes de chasse espagnols sur Potez 60 ; ceux-ci prirent part ensuite à une guerre fratricide dans leur pays.

André Malraux fréquentait alors la plateforme et effectuait des convoyages d'avions, vers l'Espagne.

A Meaux-Esbly, aucune superstructure ne sera réalisée, les seules installations consisteront en des citernes de carburant enterrées.

Le **27 août 1939**, Meaux-Esbly accueille l'escadrille de chasse de nuit 1/13 dont l'insigne est une chauve souris aux ailes déployées sur fond de lune hérité du groupe de bombardement VB137 de la Première Guerre mondiale.

fil et lui-même partaient tôt le matin avant le travail de façon presque clandestine, pour aller voler quelques minutes à Isles les Villenoy.

Jusqu'en **1965**, Henri Mignet a produit quelque 40 modèles d'avions différents.



Le hangar entouré de plusieurs "poux du ciel"



Le Potez 60, utilisé en école de pilotage, par les pilotes républicains espagnols



Maquette d'un Potez 631 de la 1/13 montrant un emblème digne de Batman !

Elle constitue avec la 2/13 du Plessis-Belleville, les "moyens d'aviation de chasse de nuit de la région parisienne", sous les ordres du **capitaine Ygnard**.

Les avions d'arme sont des Potez 631, triplace, volant à 445 km/h, soit 100 km/h de moins que les chasseurs allemands. Leur plafond était de 4 000 mètres et l'armement constitué de 2 canons et de 6 mitrailleuses. Les pilotes prirent part au combat avec... seulement 1 canon et 2 mitrailleuses avec la bravoure que l'on sait, le livre de marche de l'unité en apporte la preuve.



Un Potez 631 du groupe de chasse 1/13 en opération de guerre à Meaux-Esbly en 1940

L'escadrille aura son cantonnement dans la ferme Bel à Isles-les-Villenoy, officiers et sous-officiers étant logés chez l'habitant à Esbly et Villenoy.

Du **10 mai** au **24 juin 1940**, la 1/13 participe à la bataille de France; ses équipages opèrent de nuit comme de jour. Le **16 mai 1940** l'avance allemande est telle que les unités de chasse basées plus au nord doivent se replier vers d'autres terrains (Meaux-Esbly et un autre terrain peu connu, Betz-Bouillancy). Le **17 mai** ils repèrent notamment l'avance des blindés allemands dans la région de Saint-Quentin. Le lendemain, Meaux-Esbly est bombardé à deux reprises par des Heinkel 111, quelques avions sont endommagés. L'avance des troupes ennemies oblige le 1/13 à se replier à Illiers, en Eure-et-Loir. La fin des hostilités voit le regroupement des quatre unités de la 13 à Aix-les-Milles, puis Nîmes-Garons. Le 1/13 et le 2/13 seront dissous en novembre **1942**.

RETOUR A LA VIE CIVILE

C'est en application du décret n° 49610 du **2 avril 1949** que l'aérodrome de Meaux-Esbly cesse d'être base militaire; ADP (Aéroport de Paris) reçoit la plate-forme en dotation d'Etat et portera sa superficie à 102 hectares par l'acquisition de 17 hectares nécessaires à la réalisation de la piste Est/Ouest. Un bloc d'accueil sera édifié à proximité de la tour de contrôle.

On put voir, en **juin 1948, 1949, 1950**, s'y donner le grand prix aérien de la ville de Meaux, course triangulaire entre Isles les Villenoy et Charny, sur Norecrin.

Le planeur Emouchet et la "tour de contrôle" de campagne dans les années 1949

A la même période, le **23 mai 1940**, vers 7 h 30, le Bloch 174 n° 24 piloté par le **Capitaine Antoine de Saint-Exupéry**, se pose à Meaux, venant d'Orly.

Il en repart vers 14 h escorté de 9 Dewoitine 520 du groupe 1/3 sous les ordres des **Capitaines Pape et Schneider**. C'est la mission sur Arras, qui donnera naissance au livre "Flight to Arras" publié aux Etats-Unis et interdit en France pendant la guerre, et dont la version française, sous le titre de **"Pilote de Guerre"**, ne sera lue des Français qu'après **1945**.

L'aérodrome de Meaux-Esbly sera utilisé en **juin 1940** par les allemands pour se ravitailler en vivres français réquisitionnés, à l'aide de Junker 52 trimoteurs.



Des Junker JU 52 (ici un appareil de l'Afrika Corp) ont utilisé l'Aérodrome de Meaux-Esbly

Puis la plate-forme est remise en culture jusqu'en **1945**.

A la Libération, l'Armée de l'Air française crée sur la plate-forme la **Base Aérienne 923**. Le détachement de gardiennage et d'entretien de stations radar DGESR 70/923 s'y installe côtoyant de nombreux aéroclubs.

L'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique par décision ministérielle du **7 août 1946**.



Depuis **1985**, l'aérodrome dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) présenté aux membres de la Commission Consultative de l'Environnement constituée par le Préfet, Commissaire de la République du département de Seine et Marne. Il est pris en compte pour l'établissement des Plans d'Occupation des Sols (POS) des communes concernées. De manière simultanée, de nouveaux circuits de piste ont été élaborés par ADP et présentés aux autorités élues du secteur.

Plusieurs associations ou aéroclubs et tous les propriétaires d'avions privés sont réunis au sein du Groupement des Usagers de l'aérodrome de Meaux-Esbly (**GUAME**) dont le président, **M. Prodhomme**, préside également l'ACDF. Le GUAME est en fait le moteur de la vie de l'aérodrome, fêtes aériennes annuelles, Grand Prix de Paris en ULM.

Au début des années 80, l'Aérodrome de Meaux-Esbly accueillit les pilotes d'ULM. Le commandant de l'Aérodrome de l'époque, **Jacques Mangenot** participa à l'organisation de plusieurs manifestations ULM.

Le **1^{er} juin 1984** est organisé sur le terrain, le **Grand Prix de Paris ULM** patronné par la Mairie de Paris et l'Aéro-Club de France. L'épreuve est remportée par un pilote de la plate-forme, **Patrick Fourticq** (NdIR : le signataire de cet article).



Le Sirocco KFM du vainqueur du Grand Prix de Paris ULM en 1984

Le **31 mai 1986**, on fête le cinquantième anniversaire du terrain.

Le samedi matin, 5 000 enfants accompagnés de leurs enseignants ont présenté et fait évoluer autant de cerfs volants.

Frappés des couleurs des annonceurs, auxquels s'était associé ADP, gestionnaire de la plate-forme, les cerfs-volants devenaient propriété des pilotes en culottes courtes de 38 communes de Seine-et-Marne.



La tour de contrôle et quelques uns des cinq mille opérateurs de cerf-volant en culottes courtes.

En fin de soirée, le vernissage de l'exposition photographique retraçant la vie de l'aérodrome de Meaux-Esbly, réunissait, autour de **M. Costet**, Directeur général d'ADP et **M. Di Chiara**, Commissaire adjoint de la République de l'arrondissement de Meaux, les personnalités locales élues et les organisateurs du Groupement des Usagers de l'aérodrome, dans les locaux de l'Union des Pilotes Civils de France (UPCF).

Une exposition statique d'avions et d'ULM, puis un spectacle de nuit animé par le chanteur **Pierre Bachelet** - venu à plusieurs reprises piloter sur le terrain - clôturait cette journée dont le point final était donné par huit montgolfières illuminées.

Le **dimanche 1er juin 1986** fut réservé à la manifestation aérienne. Patrouille de voltige aérienne, parachutistes, ULM, planeurs et montgolfières multicolores ont occupé le ciel de Meaux-Esbly.



La tour de contrôle vue du ciel



Cerfs-Volants, ballons captifs, hélicoptères dans le ciel de Meaux-Esbly .

Et les pendulaires d'alors ...





Au complet la flotte des participants de la fête aérienne



La grande fête des 50 ans se termina par le tir du bouquet sur fond de montgolfières

L'Aérodrome de Meaux-Esbly a accueilli le siège de la Fédération Française de Giraviation jusqu'en **2004**. Plusieurs Championnats de France d'Hélicoptères se sont disputés sur la plate-forme durant ces 15 dernières années.



AERONAUTIQUE CLUB DE FRANCE

L'Aérodrome de Meaux-Esbly héberge le premier aéroclub créé au monde, l'ACDF (Aéronautique club de France) fondé en **1897** par **Monsieur Saunière**.

C'est en effet, le **20 octobre 1897** que des hommes se réunissaient dans un café de l'avenue de Clichy à Paris pour constituer une société de vulgarisation scientifique qu'ils ont dénommée "Aéronautique Club". C'est ainsi que le premier aéroclub au monde a vu le jour.

Le but poursuivi par les fondateurs était d'abord de développer l'aérostation par l'étude pratique et la construction des appareils aérostatiques.

Le ministre de la Guerre par une décision en date du **26 septembre 1898** confiait à l'Aéronautique club de France le soin de faire fonctionner une école préparatoire destinée aux aérostiers du génie, puis, plus tard, aux candidats aux carrières militaires et mécaniciens.

En **1940**, la guerre et l'occupation interrompirent l'activité de l'association.

En **août 1945** l'activité reprend. Après avoir été au 37, rue La Fayette à Paris de **1926** à **1967**, le siège de l'association est transféré sur l'Aérodrome de Meaux-Esbly

ANECDOTE : Tournage de "Babette s'en va t'en guerre" avec **Brigitte Bardot**.

« Brigitte Bardot n'a pas de chance avec les avions. Elle a été victime de deux accidents, sans gravité heureusement, en vingt quatre heures.

Alors qu'elle tournait hier une scène de son dernier film, "Babette s'en va t'en guerre", à l'Aérodrome de Meaux-Esbly, l'appareil dans lequel elle avait pris place avec son partenaire Jacques Charrier, a accroché une palissade en ciment avec son aile.

Très heureusement le pilote freina et l'on constata les dégâts : une hélice tordue, l'aile en piteux état et Brigitte Bardot très pâle, qui supporta pourtant l'aventure avec beaucoup de cran.

Deuxième tentative de décollage ce matin : dès le départ l'avion a heurté un tas de bois. Brigitte Bardot, cependant, s'est tirée indemne des deux accidents et continue de tourner. »

Extrait d'un article du journal local.

Merci à tous ceux qui m'ont aidé à reconstituer cette histoire de l'aérodrome de Meaux-Esbly, et en particulier à Jacques Petit, la mémoire vivante du terrain.

Jean-Paul Fourticq
Instructeur Aéroclub d'Esbly
Jean-paul.fourticq@wanadoo.fr

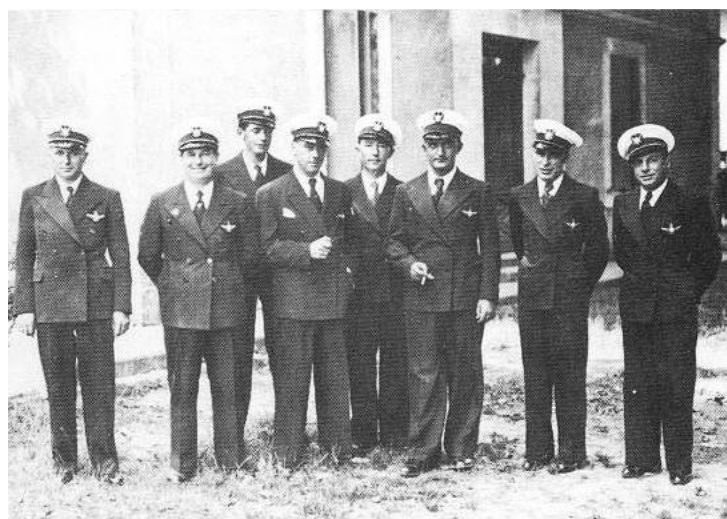


C'était en Juillet

Le 15 juillet 1939, le premier vol commercial transatlantique est français.

Toujours à la pointe de l'actualité aéronautique, c'est encore la France qui va organiser le premier vol transatlantique commercial. Et bien qu'il ait fallu attendre pour cela 12 ans après le vol de Lindbergh, ce vol sera encore une aventure. Dans son livre «La ronde s'arrête », **Georges Bouchard**, l'un des membres de l'équipage, raconte ...

Le « Paris » (Ndlr : le Latécoère 521 baptisé « Lieutenant de Vaisseau Paris ») et son équipage furent à l'honneur le 15 juillet 1939 : pour la première fois, un hydravion commercial traversait l'Atlantique Nord sans escale, et cet appareil était Français. La grande presse s'empara de l'affaire : des articles élogieux, publiés par les journaux d'information, parurent en première page ; les films de l'arrivée à Biscarrosse passèrent dans toutes les salles de France et des Etats-Unis. Nous avions conquis le RUBAN BLEU de l'Atlantique Nord ! Quel exploit pour l'époque ! Et, cependant, à 3.000 kilomètres de l'Irlande, nous avions eu un accident de vol assez grave qui nous avait obligés de couper un moteur.



L'équipage du vol des 14 et 15 juillet 1939

Voici, tel qu'il s'est produit, l'incident mécanique survenu au moteur inter-droit : dans la nuit, subitement, un nuage de fumée envahit le poste de pilotage ; tout d'abord, nous crûmes que cette fumée provenait du poste de navigateur situé à l'avant où **Paul COMET**, fumeur invétéré, se laissait aller à son plaisir favori. Nous fûmes vite démentés ; cette fumée dégagée bientôt une odeur de brûlé. Pas de doute il y avait le feu quelque part ; les mécaniciens impassibles à leur tableau de contrôle, situé en retrait du poste de pilotage, n'avaient rien remarqué d'anormal. Immédiatement alertés par nos cris : " Le feu à bord ! ", ils se précipitèrent dans les tunnels des ailes pour vérifier les moteurs dont la partie arrière était accessible. Le chef mécanicien **Gaston LE MORVAN** revint de sa visite dans le tunnel droit et, immédiatement coupa le moteur inter-droit, ce moteur commençait à chauffer, sa pompe d'alimentation d'eau grippée, les garnitures en feu : il était temps,

quelques minutes plus tard nous avions le feu à bord. Les mécaniciens noyèrent le tout avec des extincteurs à mousse, puis parvinrent à changer la pompe endommagée. Au bout de deux heures, le moteur fut remis en route : hélas ! Ses soupapes avaient terriblement chauffé et nous dûmes le couper à nouveau. Le « Paris » continua à voler avec 5 moteurs. Heureusement, nous avions un fort vent d'ouest et notre vitesse, en augmentant le régime des moteurs, fut maintenue.

De toutes les traversées, c'est le seul incident mécanique que nous eûmes à déplorer. Celle-ci, marquée par la conquête du « RUBAN BLEU » en 28 h 27 mn de vol, nous valut une citation élogieuse dont voici le texte :

"Les 14-15 juillet 1939. le « Lieutenant de Vaisseau PARIS », un appareil vieux de 10 ans, et son équipage Henri GUILLAUMET, CARIOU, Paul COMET, Georges BOUCHARD, Jacques NÉRI, Gaston LE MORVAN, COUSTALINE, René CHAPATON, vient de réaliser le plus beau vol sur l'Atlantique Nord, en accomplissant aussi un magnifique exploit qui redonne à la France, sur la ligne de New York, le prestige que nous n'aurions jamais dû perdre, etc... "

Nous étions, évidemment, très fiers de ce succès. **SAINT-EXUPÉRY**, notre passager mascotte, qui nous avait mystifiés au cours de ce voyage par des tours de prestidigitation et ses tours de cartes, était très ému et en vue de la côte française, à l'heure où le succès paraissait assuré, il embrassait son vieux camarade **GUILLAUMET**, se réjouissant de sa réussite.

À l'arrivée à Biscarrosse, nous fûmes accueillis par une foule enthousiaste, où les autorités, la presse et le cinéma étaient largement représentés, nous félicitant pour ce magnifique exploit.

Mais nous étions très fatigués et, après le vin d'honneur et les discours d'usage nous n'avions plus qu'un désir, retrouver notre hôtel à Parentis pour goûter un peu de calme et de repos, après toutes ces émotions.

Latécoère 521 « Lieutenant de vaisseau Paris » sur le lac



C'était il y a 100 ans

En ces temps là, voler était surtout un sport de bourgeois aisés, mais il y eut des exceptions.

Pour casser du bois, il fallait d'abord un aéroplane qui coûtait très cher. Cela prenait beaucoup de temps, pas mal de matières premières, et il fallait aussi acheter un de ces nouveaux moteurs à explosion encore fabriqués à la main. Blériot y a consacré toute la fortune que lui rapportait son usine de phares, et même la dot de sa femme. Santos-Dumont était lui aussi un riche héritier. Enfin, Rolland Garros était le fils d'une famille bourgeoise, dont les relations l'avaient aidé à monter une concession de voitures, laquelle lui avait donné les moyens de se lancer dans l'aviation.

Pourtant, quelques ouvriers ont pu aussi accéder au pilotage. Ce fut le cas de Jules Védrines, dont nous aurons l'occasion de reparler plus longuement. Ses talents de pilote lui avaient permis de gagner la notoriété ... mais pas l'argent nécessaire à l'acquisition d'un aéroplane. Il était réputé pour sa gouaille de Titi Parisien et pour les risques qu'il n'hésitait jamais à prendre. Mais il dénotait un peu dans ce monde de bourgeois.



Jules Védrines



Rolland Garros

Dans son livre « **La fabuleuse aventure des débuts de l'aviation** », **Albéric de Palmaert** raconte une anecdote que je trouve particulièrement intéressante, sur les rapports entre Garros et Védrines.

« Les disparités de fortune étaient très grandes entre les hommes de l'air, mais l'amitié primait.

... Entre eux existaient des rapports où se mêlaient répulsion et respect, admiration et dérision. C'est ainsi que le bouillant Jules était parvenu par son mauvais caractère à se faire rejeter par tous les constructeurs d'avions. Son ami Mortane vient un jour trouver Garros lui expliquer la situation de Védrines au chômage. Garros écoute le plaidoyer de Mortane, ne souffle mot. Mortane inquiet attend la réponse.

- Alors ? termine le journaliste.

- Alors c'est très simple. J'ai un appareil Blériot 80 cv dont je viens de terminer la mise au point. Il est absolument neuf. J'en fais cadeau à Védrines...

Stupéfait, le journaliste réplique :

- Je vais tout de suite prévenir Védrines. Que ne va-t-il faire pour vous remercier !

- C'est inutile. Védrines a un moyen de me remercier.

- Lequel ?

- Qu'il arrête de me tutoyer !

Il faut dire en effet que Garros avait beaucoup de mal à tutoyer. Il était probablement le seul à vouvoyer ses mécanos ...

Pour ceux qui auraient oublié, Jules Védrines est le pilote qui a réussi à se poser sur le toit des Galeries Lafayette.



EVERETT, le plus grand bâtiment du monde

L'usine Boeing a été officiellement enregistrée au Guinness Book



Situé dans l'Etat de Washington, non loin de la frontière canadienne, Everett est le site principal de Boeing. C'est aussi le poumon économique de la région de Seattle. Au total, pas moins de 25.000 personnes y travaillent à l'assemblage des 747, 767, 777 et 787.

L'usine a été homologuée par le Livre Guinness des Records comme le plus grand bâtiment du monde en volume, avec **13,3 millions de mètres cubes**. Elle avait du être agrandie de 50% en 1993 pour accueillir la production du 777.

Ses dimensions sont impressionnantes : le bâtiment couvre 40 hectares au sol. Les portes font 100 mètres de large et 25 mètres de haut, à la mesure des énormes appareils qui sortent de ses lignes.

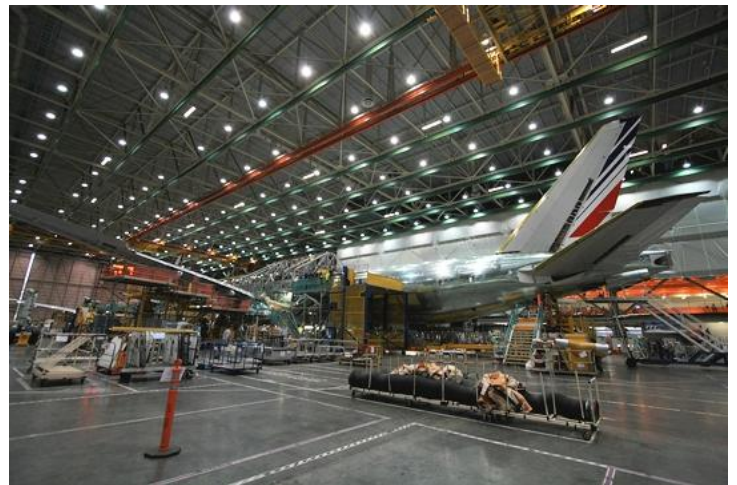
Au plafond du bâtiment, les armatures métalliques supportent un réseau de grues long de 50 kilomètres. Situées à 27 mètres au-dessus du sol, ces 26 grues permettent de transporter des pièces qui peuvent peser jusqu'à 40 tonnes.

A l'intérieur du bâtiment, la circulation à vélo est strictement interdite, pour des raisons de sécurité. C'est donc à pied ou même en voiture que les travailleurs se déplacent pour atteindre leur lieu de travail.

Les équipes peuvent faire sortir de ces lignes en un mois jusqu'à sept 777, autant de 747 et cinq 767. Trois mois et demi sont nécessaires à l'assemblage d'un appareil.

Malgré ses proportions titanesques, le bâtiment qui abrite la chaîne d'assemblage du 777 est complètement saturé. Du coup, certains avions sont terminés à l'extérieur, ce qui permet de libérer de la place pour les autres appareils (*photo ci-contre*).

Sur son terrain de 415 hectares, le site d'Everett dispose d'un aérodrome avec sa piste, sa tour de contrôle et ses services de sécurité (police et pompiers). C'est d'ici que décollent les avions tout droit sortis des lignes de Boeing pour réaliser leurs essais en vol puis regagner leur aéroport d'attache.



Révisiez votre Théorique sur le site Volez.com

Attention, il s'agit cette fois du Théorique Avion et non ULM

Depuis quelques mois, notre journal ne vous propose plus de QCM du théorique ULM. Mais vous pouvez, sur le site du journal **Volez !**, retrouver régulièrement de nouvelles questions du Théorique Avion. Si elles sont parfois un peu plus « pointues » que celles de l'ULM, les réponses en sont par contre toujours très complètes, très documentées, et donc très formatrices, même pour un pilote d'ULM.

Exemple :



A quoi sert la richesse, hum ?

A bord d'un aéronef, à quoi sert la manette de richesse ?

- A) à régler le rapport air / essence en fonction de l'altitude et à arrêter le moteur ;
- B) à mettre en pression le circuit de freinage ;
- C) à améliorer l'efficacité du réchauffage carburateur.

Ndlr : Prenez le temps de chercher un peu avant de descendre en bas de la page pour lire la réponse ...

et ne répondez pas « à acheter l'avion ! ».

A lire dans la boutique Volez ! :

PAROLES EN L'AIR, Abécédaire (im)pertinent de l'aviation, par Hervé Gouinguenet (19€).

Dans ce glossaire de 130 pages, l'auteur compile les définitions de tous les mots ou expressions (et quelques noms propres) de l'aéronautique. Certaines sont données avec beaucoup de rigueur et de précisions, d'autres avec beaucoup d'humour. Les premières étant souvent reprises dans nos colonnes, nous attirerons surtout votre attention sur certaines des secondes. C'est ainsi que vous lirez...

Pilote professionnel : personne qui gagne de l'argent en conduisant des machines volantes, et le dépense au sol.

Pilote privé : personne qui gagne de l'argent au sol et le dépense en conduisant des machines volantes.

Hôtesse de l'air : créature souriante et décorative qui nourrit les voyageurs et aide les pilotes professionnels à dépenser leur argent.

Patrouille de France : petit groupe de pilotes militaires qui utilisent leur outil de travail pour se faire remarquer. Ils doivent changer d'aérodrome sans arrêt afin d'échapper aux autorités.

Vent : mouvements de l'air plus ou moins violents, visant à gêner les aéronefs. Apprécié seulement par les poètes et les propriétaires de voiliers, le vent devrait être supprimé par les autorités compétentes.

Et je vous laisse en découvrir bien d'autres ...

Réponse A.

Lors du fonctionnement du moteur, il y a combustion dans les cylindres d'un mélange air / essence. Pour que le rendement du moteur soit optimal, il faut que le rapport air / essence reste égal à 1/15 (un gramme d'essence pour 15 grammes d'air).

Or, lorsque l'on s'élève, la densité de l'air (et donc la proportion d'air dans le mélange de combustion) diminue : le mélange s'enrichit.

Comme le rapport air / essence doit rester constant, il faut diminuer l'apport d'essence. Pour ce faire, on agit sur la manette de richesse : à fond vers l'avant, l'arrivée d'essence est maximale ; complètement tirée, la manette est dans la position «étouffoir», et l'essence n'arrive plus dans les cylindres (le moteur s'arrête).

Et de plus, **Volez !** vous propose de les recevoir en flux RSS sur votre mobile ou votre ordinateur.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur http://www.volez.com/page-120-le_flux_d_infos.html

**Vieilles Voitures et Vieux Avions,
entre Toulouse et Carcassonne
31 juillet**



7ème AERORETROMOBILE
Voitures, avions et planeurs de légende, de 1873 à nos jours

Dimanche
31
Juillet 2011

Aérodrome de la Montagne Noire, sur les hauteurs du lac de St Ferréol
Entrée : 5 € , gratuit pour les enfants, repas 15€ sur réservation
Tel : 06 83 18 46 51
<http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr> <http://vvmn.free.fr>

Imprimerie du Crédit Agricole - Interdiction de jeter sur la voie publique


TOULOUSE
ET MIDI-TOULOUSAIN
UNE RELATION DURABLE,
ÇA CHANGE LA VIE.

Lorraine Mondial Air Ballons

12ème édition, du 22 au 31 juillet 2011

Le plus international des rassemblements de montgolfières au monde se déroule, en Lorraine, sur l'aérodrome de **Chambley Planet'Air** (Meurthe-et-Moselle - Lorraine), au cœur du Parc Naturel Régional depuis 1989 (et sur cet aérodrome depuis 1993), chaque année impaire, durant dix jours. Un concept original, éprouvé depuis plus de vingt ans, qui est devenu le plus grand événement français, européen et mondial.

Des sept continents, plus de trois mille pilotes et membres d'équipages, se retrouvent à chaque édition pour un grand spectacle aérien féérique. A la fois rencontre culturelle, manifestation sportive et de loisirs, spectacle de plein air, «LMAB» est aussi l'occasion pour des centaines de volontaires (membres de l'organisation), venus de onze nations, de développer une grande fraternité et d'acquérir des compétences.

Durant dix jours l'aérodrome de Chambley Planet'Air devient une ville des airs, attirant des dizaines de milliers de spectateurs. Autour des trois spectacles par jour (deux envols matin et soir de centaines de montgolfières et une nocturne), le site accueille restauration, ateliers, animations, conférences, fête foraine mais encore les autres disciplines des sports aériens (Ulm, planeur, hélicoptère, avion, voiles souples, etc.). C'est ainsi la possibilité, pour tous, de découvrir avec «A Space Journey», les «3 A» : Astronomie, Aérospatial et Aéronautique (en virtuel, dynamique et statique).

Parking gratuit et entrée libre.



GENIAL le bruit !

En cours de préparation pour une application programmée pour le mois de septembre... 2012, la DGAC travaille sur un projet baptisé **GENIAL** pour **G**estion de l'**E**xposition aux **N**uisances sonores **I**nduites par l'**A**viation **L**égère - certains ont dû se creuser la cervelle un certain temps pour trouver un tel acronyme... GENIAL se veut «un outil complémentaire à l'ensemble des mesures prises dans le cadre de la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005», visant «essentiellement à gérer le bruit aux abords des aérodromes d'aviation légère». Pour ce faire, les avions seront classés en différentes catégories selon leur niveau de bruit généré en situation de vol réel. Des mesures seront faites sur différents types d'avions de tourisme pour établir ces «catégories». En fonction des résultats, chaque appareil se verra attribué «une autorisation de vol adapté à la situation locale». Autrement dit des restrictions de vol en fonction du niveau sonore de l'avion. Plus il sera bruyant, moins il pourra voler !

A suivre !

du 3 au 7 Août 2011

17^{ème} Coupe d'Europe de Montgolfières

21^{ème} Coupe du Monde des Dames

le 3 août à 11h30 ROYAN SEMUSSAC

le 4 août à 11h30 PÔLES MÉCANIQUE

le 5 août à 11h30 ANGOULÊME

le 6 août à 11h30 JONZAC

Dimanche 7 août GRAND MEETING

PRIMAGAZ

MAINFONDS-AUBEVILLE en Charente

Tél : 05 45 64 18 98 www.mainfonds.com e-mail : accueil@mainfonds.com

16-18 SEPTEMBRE 2011

ACHETEZ VOS BILLETS DÈS MAINTENANT!

TICKETS AB SOFORT ERHÄLTICH!

BREITLINGSIONAIRSHOW.COM

ticketcorner.ch

BREITLING

SIONAIRSHOW INTERNATIONAL

BCVS/WKB

BREITLING SIONAIRSHOW 2011

zerou

Voir notre article détaillé en page 12 du n° 46.

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

7e Salon officiel des Peintres de l'Air



21 juin au 17 septembre

L'art des premiers peintres de l'air est né avec les prémices de l'aviation. Rêveurs, visionnaires, aviateurs, soldats de la Grande Guerre, explorateurs, voyageurs, témoins de leur temps ils nous ont laissé une œuvre propre à illustrer cette belle et grande aventure des débuts de l'aéronautique.

C'est avec un regard sur ce merveilleux héritage que les peintres de l'air continuent à explorer et partager leur vision de ce monde fabuleux de modernité où l'aventure s'invente au gré de l'imagination et des défis qui la font vivre. Le quotidien des femmes et des hommes de l'air, souvent hors norme, inspire. Alors, quoi de mieux qu'une peinture ou un dessin pour dire notre admiration et notre émerveillement

Journées du Patrimoine

17 et 18 septembre

Le patrimoine aéronautique en attente de restauration

Ces journées représentent l'occasion unique de côtoyer la légende, en s'approchant des aéronefs en attente de restauration et d'exposition au sein du Musée. Ces machines volantes ont souvent été entreposées à Dugny dans l'état dans lequel elles ont intégré l'ensemble des collections. Ambiance...



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.



MUSÉE
**AIR +
ESPACE**
AÉROPORT PARIS – LE BOURGET

6^E MONDIAL
DE LA
SIMULATION
TOUS LES UNIVERS DU VIRTUEL



30 septembre,
1^{er} et 2 octobre 2011



Musée de l'Air et de l'Espace,
Aéroport Paris-Le Bourget
www.museeair-espace.fr/mondial-simulation

MUSÉE
**AIR +
ESPACE**

AÉROPORT PARIS – LE BOURGET

**BROCANTE
AÉRONAUTIQUE**

22 ET 23 OCTOBRE 2011

Aéropuces

www.museeairespace.fr
blog.museeairespace.fr

D RICHARD MORAND • LUDOVIC MORAND
des collections aéronautiques

ACTUALITE ULM - ACTUALITE ULM - ACTUALITE ULM - ACTUALI
ACTUALITE ULM - ACTUALITE ULM - ACTUALITE ULM - ACTUALI

Exploits autour du monde :

Dave Sykes et Norman Surplus dans la tourmente

Il ne fait pas très beau en ce moment sur l'Asie !

Norman Surplus est dans les starting-blocks pour la seconde partie de son Tour du Monde.

Mais les starting-blocks en question sont bien mouillés, car une tempête nommée Falcon a complètement inondé la région. Plus de 300.000 personnes ont dû être déplacées.

Il nous a envoyé quelques photos qui en disent long sur la situation.

Comme il le dit lui-même, « *la tempête s'est éloignée, mais pour qu'il décolle de Woodland Airport (Angeles City, Philippines ...), il faudrait que mon autogire soit équipé de flotteurs !* ».

Mais promis, dès que c'est sec, il part !



Près d'un mètre d'eau sur le terrain ! En encadré, la piste 08 et, à gauche, sous les arbres, la pompe à essence.

Dave Sykes, quant à lui, a pas mal galéré aussi, tant à cause des lourdeurs administratives que des conditions météo. Nous l'avons laissé le 8 juin dans le nord de la Birmanie. Le 23 juin, il avait enfin obtenu le feu vert pour quitter Yangon où il était depuis le 20, chaleureusement accueilli à la résidence de l'ambassadeur, et pour rejoindre Bangkok en Thaïlande, mais la météo en a une fois de plus décidé autrement. Arrivé le 24 à Dawei (toujours en Birmanie !), il dut y revenir le 25 après 1h20 de vol en direction de Bangkok.

Au 27 juin, il est donc toujours en Birmanie...

Heureusement, il est partout généreusement accueilli et aidé tant dans ses démarches que dans la manipulation de son appareil.

Pour tout savoir sur le défi de Dave, dont je vous rappelle qu'il est hémiplégique, je vous renvoie à notre numéro précédent.



“FÊTE DE L’AIR”

ENTRÉE GRATUITE

SPORTS AÉRIENS

Dimanche 10 juillet
de 11h à 17h

Aérodrome de Bassillac/Périgueux
Tél. : 05 53 54 41 19 - <http://aeroclubperigueux.wordpress.com/>

**Démonstrations en vol et statique,
ateliers de constructions de boomerangs pour les enfants**

Restauration assurée par des producteurs locaux

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.

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

A vos agendas !

La date de la prochaine Journée « Découverte » vient d'être fixée au

25 septembre 2011

Notre journée de mai ayant eu un grand succès, nous continuons à vous proposer de découvrir (ou de redécouvrir !) le vol en ULM.

Inscrivez-vous, vous et vos ayant-droit, et venez voler à bord d'un ULM multiaxes (un petit avion), pendulaire ou autogire.

Vous pourrez faire autant de baptêmes que vous le souhaitez, chacun au prix de 30 euros au lieu de 60.

Et vous le savez, vous passerez en plus une excellente journée au soleil, autour d'un barbecue sympathique, où vous apprendrez plein de choses sur l'aviation et le pilotage.

Alors, rendez-vous rapidement sur le site du C.E., où la note ne devrait pas tarder à paraître !

Salon de l'Aviation : j'y étais !

Et sans vous, je m'y suis senti bien seul !

Enfin, façon de parler, parce que du monde, il y en avait ! D'abord sur les routes alentours. Une circulation impossible dans toute la région, qui m'a fait mettre plus de 2 heures pour y aller alors que je ne suis normalement qu'à une demi-heure. Résultat, j'ai raté la meilleure partie du meeting, et je n'ai vu le Rafale et l'A380 que depuis les embouteillages du Bourget centre. Sur mon petit coin de pelouse également, qui est chaque année mieux connu. Jugez-en vous-mêmes.



Voir un énorme quadrimoteur (Super Hercules C130 J) dans cette position au-dessus de sa tête, c'est ça la magie du Salon vu depuis Dugny !



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

Concours Photo : Solution de la photo du mois dernier



La photo de **Malcolm Clarke** représentait un **De Havilland DH 60 Gipsy Moth**, le même que celui d'Amy Johnson, qui était en photo en page 4 du même numéro. Pouvais-je faire plus simple ? Mais lisiez-vous au moins un peu le journal avant d'essayer de répondre au concours ? Il faut croire que oui !

Il n'a pourtant fallu que 9 minutes à **Martine Rangée** pour reconnaître l'avion ! Elle bat ainsi tous les records, et je pense qu'elle l'a tout simplement reconnu grâce à une connaissance des appareils encore meilleure que la mienne. Un très très grand bravo à elle.

Mais ensuite 6 autres lecteurs m'ont donné la bonne réponse, dans un délai variant de une heure à six jours, montrant ainsi que la lecture de l'article sur Amy les avaient aidés. Ce sont **Jean-Remy Ragaru, Gérard Van Oost, Philippe Pouilly, Jean-Luc Veyrat, Benoit Lecompte et Frédéric Velsch**.

Bravo à eux également, et rendez-vous maintenant pour une nouvelle question.

La photo de Juillet :



Plus compliqué ce mois-ci : quel est le nom de ce Palais ?

J'entends par là le nom de cet ensemble de six bâtiments de briques rouges, construit, entre 1858 et 1883, par un homme d'origine modeste qui s'était enrichi grâce à l'usine que l'on voit au fond de l'image et qui produit encore aujourd'hui des instruments de chauffage renommés portant son nom.

Il n'a par contre aucun rapport avec le Duc local, plus célèbre pour sa mort que pour sa vie, dont le château ne présente plus aujourd'hui que quelques ruines sans grand intérêt.

Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo **Vincent Tournaire** en ligne sur www.survoldefrance.fr)