

OCT. 2011  
**A** *Le Journal du Club*  
**N° 52** **érocic**

***Journée Découverte :  
Plein soleil !***



***Les Parasites***  
***Des porte-avions dans le ciel***

***La première victoire en combat aérien***  
***La naissance de la Poste Aérienne***

# 20<sup>ème</sup> DES SALON FORMATIONS & MÉTIERS AÉRONAUTIQUES



**3, 4 et 5**  
**février 2012**  
De 10h00 à 17h00

**Entrée gratuite :  
Salon + Musée**  
Accès facile

**Exposants - Conférences - Ateliers**

Musée de l'air et de l'espace, Aéroport Paris - Le Bourget  
Infos pratiques : + 33 (0)1 64 62 05 06

[www.salondesformationsaero.fr](http://www.salondesformationsaero.fr)  
[www.museeairespace.fr](http://www.museeairespace.fr) [www.aviation-pilote.com](http://www.aviation-pilote.com)

**Aviation  
et Pilote**

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

**AIR FRANCE**  
  
TRANSPORTEURS OFFICIELS

*«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**

## **L'été indien**

*Enfin un numéro où on peut glorifier la météo ! Quel beau mois de septembre ! Et justement, on vous avait programmé une Journée « Découverte » le 25 ; la meilleure idée de l'année. Vous en lirez plus loin le compte-rendu ; avec des photos pleines de ciel bleu.*

*Et puis sinon, je vais vous parler de parasites. Parce qu'en matière d'aéronautique, les idées les plus folles ont toujours su trouver un cerveau pour les abriter. Et quand je dis un ... je veux dire « des cerveaux », car si folles soient-elles, elles ne sont jamais complètement abandonnées. Mais au fond, sont-elles vraiment si folles ? La simple idée de faire voler un engin motorisé n'était-elle pas déjà une folie en 1900 ?*

Jacques DESMARETS

## **AU SOMMAIRE DE CE NUMERO**

Page 4	<b>Les Parasites</b> Des porte-avions dans le ciel	Page 17	Norman à nouveau bloqué ! Nouveau raid ULM vers Nouméa
Page 10	C'était en octobre : Première victoire en combat aérien	Page 18	<b>BLOIS 2011</b>
Page 11	C'était il y a 100 ans : Naissance de la Poste Aérienne	Page 20	<b>Journée « Découverte » Plein Soleil !</b>
Page 12	La Crevette à l'affiche	Page 22	Récit de lâcher : Philippe <b>POUILLY</b>
Page 13	Résultat du Green Flight Challenge	Page 23	Des nouvelles d'Alain Boone
Page 14	Actualités diverses	Page 24	Concours photo
Page 15	Mots Aérocroisés		

## **L'IMAGE DE LA UNE**

### **Plein soleil !**

C'était le titre d'une magnifique chanson de Bécaud, celui aussi d'un film d'Alain Delon. C'est en tout cas le titre qui m'est venu immédiatement à l'esprit pour mon article sur notre dernière Journée Découverte. Une journée plus ensoleillée, ce n'est pas possible. Le ciel bleu pur, pas de vent, plus de 26 degrés à l'ombre ... des conditions idéales pour découvrir l'ULM ...

Photo Jacques Desmarets

# PARASITES :

## Des porte-avions dans le ciel

Ce n'est sans doute pas un paradoxe, mais quand on regarde l'histoire de l'aéronautique, on s'aperçoit que les idées les plus folles comme les plus ingénieuses sont nées dès les tout débuts de l'aventure. Nous avons déjà vu que l'acrobatie ou l'hydravion sont nés en 1910, nous verrons d'autres fois que l'avion à réaction a été inventé en 1908 et l'aile volante en 1919.

Certaines de ces idées n'aboutiront jamais, ou plus exactement, n'ont pas encore abouti à ce jour. C'est le cas des Parasites. Mais nous allons voir que, comme pour la voiture volante, le concept n'est jamais très loin d'une planche à dessin.

Le principe du parasite est simple. En fait, il existe sous la forme du porte avion. Un avion de chasse a pour mission de protéger. Comme un garde du corps, il doit rester en permanence à proximité de celui qu'il protège. Mais pour être efficace il doit être rapide et agile, donc petit, léger et surmotorisé. Il en découle qu'il a un rayon d'action limité. Ce qui le handicape lorsqu'il doit protéger loin de sa propre base. Aussi, lors des raids de bombardement lointains, les bombardiers finissent souvent leur travail sans escorte, ce qui a amené le développement de forteresses volantes, capables de se défendre seules.

Dans la marine, on a dès 1910 étudié le principe de l'emport d'avions à bord de bateaux, permettant ainsi à une flotte d'emmener ses protecteurs tout au long de ses

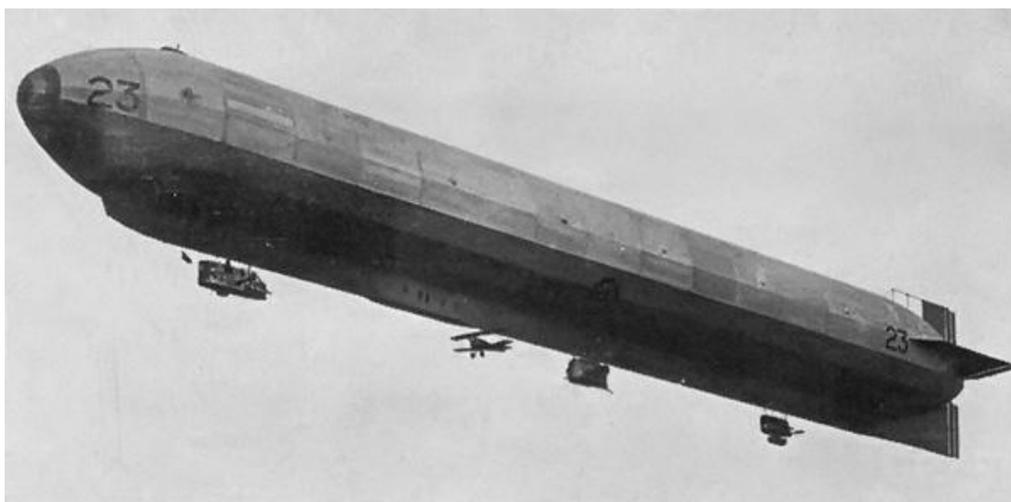
déplacements. Le concept sera développé pour faire du porte-avions une base aérienne flottante permettant de transporter non seulement son escorte mais même toute une force d'attaque. Par contre, il conserve deux handicaps : il ne peut se déplacer que sur mer, et à une vitesse relativement lente. Ainsi, s'il permet d'envoyer une escorte de chasseurs pour protéger des bombardiers au-dessus de l'Irak, il faut que la décision d'envoyer le bateau sur place ait été prise 8 ou 10 jours avant. Et il ne serait d'aucune utilité pour une intervention au fin fond du Niger ou du Tchad.

### Les dirigeables porte-avions (1918 – 1935)

Dès 1918, on étudia la possibilité d'emport d'un avion à bord des dirigeables. Non seulement ils voyageaient loin, mais en plus ils voyageaient lentement ce qui rendait impossible de les escorter. Par ailleurs, le fait de pouvoir quitter le dirigeable en vol pouvait permettre d'envisager d'autres missions que la simple protection, comme d'aller voir les conditions météo en avant pour envisager un détournement.

La première réalisation date de 1918, avec un dirigeable Anglais Vickers 23 R qui emportait un Sopwith Camel qu'il pouvait larguer en vol mais qu'il ne pouvait pas récupérer. Bien entendu, le pilote pouvait accéder en vol à son avion depuis la cabine du vaisseau.

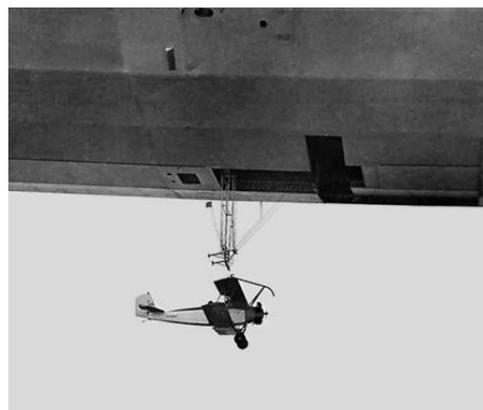
Il faudra attendre 1924 pour voir le premier essai de récupération en vol de l'avion largué. Ce fut aux USA, avec un Sperry Messenger depuis un TC 3. L'Angleterre suivit avec un DH53 en 1925 puis un Gloster Grebe en 1926, tous deux largués et récupérés par un Vickers R33.



*Le dirigeable HMA 23r avec un chasseur Sopwith Camel suspendu sous sa quille.*

Mais ce n'est qu'en 1931 et 1933 que furent construits, à nouveau aux USA, les deux premiers dirigeables conçus dès le départ dans ce but. L'Akron et le Macon, longs de 239 mètres et propulsés par huit moteurs étaient équipés d'un trapèze rétractable qui permettait de remonter à l'intérieur de l'enveloppe les 5 avions qu'ils pouvaient transporter.

Ces avions biplans pouvaient être des Consolidated N2Y-1 ou des Curtiss F9C-2 qui avaient été conçus à partir du F9C-1 pour s'adapter à cette utilisation particulière.



**Largage d'un N2Y-1**  
On remarque la découpe en T dans l'enveloppe permettant de descendre ou remonter les avions à l'intérieur du hangar.

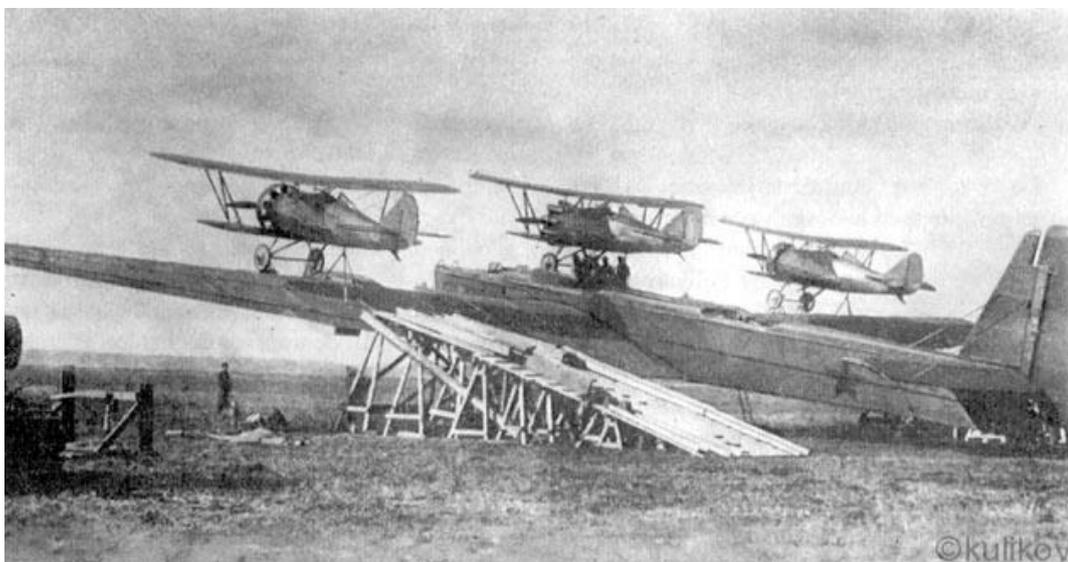
Le premier dirigeable fut perdu en mer en 1933, et les essais furent définitivement arrêtés après la perte du second en 1935.



**Le Curtiss F9C-2 Sparrowhawk**

## Les avions porte-avions russes (1935 – 1941)

Dans le même temps, l'ingénieur russe **Vakhmistrov** proposa à son gouvernement une version « avion » du concept. L'idée était de charger, sur les ailes d'un bombardier, deux chasseurs avec leurs pilotes. Les moteurs des chasseurs tournaient dès le décollage pour contribuer à la manœuvre, mais ils étaient alimentés en carburant depuis des réservoirs additionnels du bombardier. De ce fait, ce dernier ne pouvait pas emmener de bombes, et servait d'escorte aux autres bombardiers. Une fois largués, les chasseurs devaient rejoindre seuls leur base de départ. Le projet intéressa l'armée qui lui débloqua les crédits nécessaires au développement d'un premier prototype. Celui-ci était basé sur un bimoteur Tupolev TB1 supportant deux chasseurs Tupolev I4. L'installation de ceux-ci nécessita la construction de rampes de bois faute de grues adaptées. Le ZVENO 1 (Zveno = « groupe » de chasse) fit son premier vol le 03 décembre 1931. L'ensemble se révéla difficile à piloter mais la décision fût néanmoins prise de poursuivre.



**Le Zveno 2 avec ses rampes de bois**



**Tupolev TB-1, carrying two I-4 fighters above wings**

**Dessin du Zveno 1**

Le Zveno 2 fut mis en chantier sur la base d'un Tupolev TB3, version quadrimoteur du précédent. Il devait emporter 5 chasseurs Polikarpov I-5 : deux sous les ailes, deux sur les ailes, et un sur le fuselage. Toutefois, les premiers ne portaient que les trois avions supérieurs, car l'emport des avions sous les ailes posait problème. Fixés trop bas, ils risquaient de toucher le sol au décollage, et trop haut ils risquaient d'être happés par l'écoulement d'air des ailes du bombardier au moment du largage.

Les essais entre 1934 et 1935 révélèrent d'une part que le rayon d'action du Zveno était inadapté aux missions de bombardement réalisées. D'autre part, la mise en place des chasseurs, surtout celui placé sur le fuselage, s'avéra extrêmement longue et compliquée.

Enfin, un système de relevage fût mis au point pour faire varier la hauteur d'accrochage des chasseurs fixés sous les ailes et résoudre ainsi les problèmes rencontrés sur le Zveno 2. Il fut testé sur une version Zveno 3 qui ne portait que ces deux appareils. Mais lors d'un essai d'atterrissage avec les chasseurs sous les ailes, un des chasseurs fût

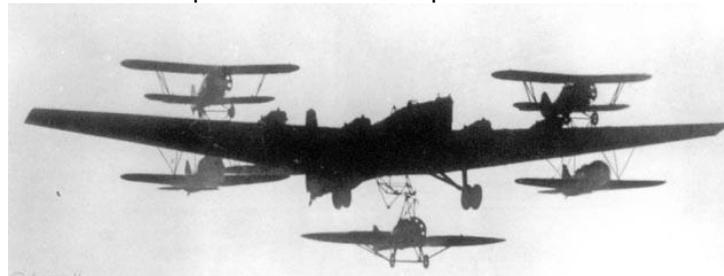
accidenté et son pilote tué. Cet accident signa l'abandon par l'armée du projet Zveno et Vakhmistrov fût remercié.

Toutefois, Vakhmistrov continua à développer ses projets dans le cadre d'une société d'état et lança le projet Zveno 5 qui devait permettre cette fois la récupération en vol des chasseurs. Il espérait ainsi lancer un jour la construction d'un véritable porte-avion volant, une aile volante capable d'abriter 10 chasseurs.

Dans un premier temps, il fit installer un crochet sur un Grigorovich I-Z et un trapèze sous le ventre d'un TB3. Et le 23 mars 1935, le pilote **Vasily Stepachenok** fût le premier à réussir l'accrochage d'un avion sous un autre avion.

La disposition utilisée ne permettait pas l'atterrissage de l'ensemble et le chasseur dut se redécrocher pour rejoindre sa base.

chasseurs au-dessus de zones sensibles (grandes villes, secteurs industriels sensibles, ou flottes maritimes) à protéger en permanence. Le Tupolev décolla avec 4 chasseurs sur et sous les ailes, et fut rejoint en vol par un cinquième qui s'accrocha au trapèze déployé sous son ventre. La démonstration impressionna beaucoup ... mais l'intérêt montré par la Marine ne fut pas concrétisé.

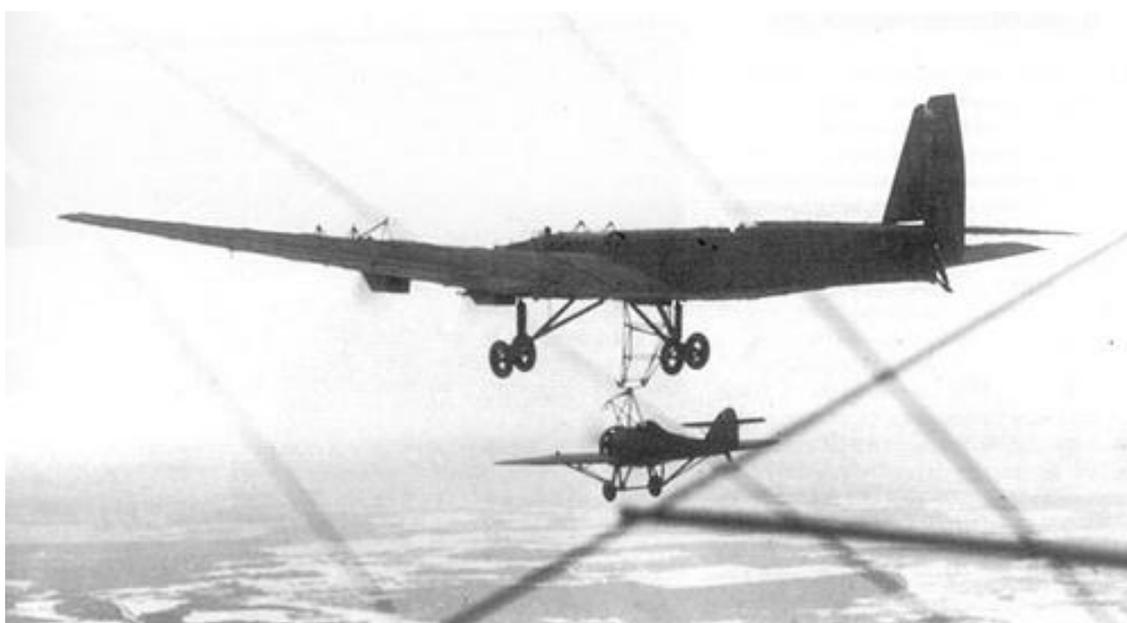


Un Tupolev T3, deux I-15, deux I-16 et un I-Z.

Au final, aucun de ses nombreux projets de porte-avions volants n'aboutira jamais.

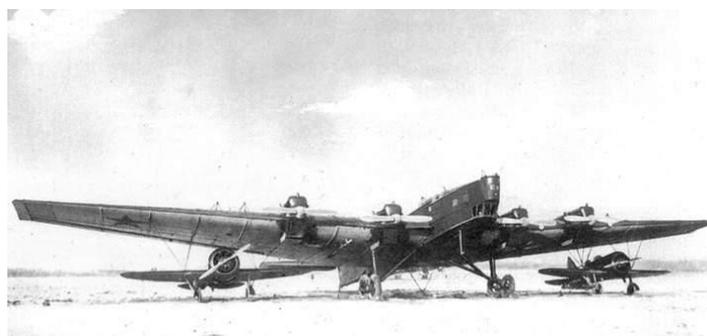
Une version avec chasseurs non récupérables aura quand même une courte vie en opérations. Lancée en 1936, son premier vol interviendra en 1937. L'idée de Vakhmistrov était de transformer des chasseurs I-16 en bombardier en piqué (SPB) et de les équiper de 2 bombes de 250 kg sous les ailes. Ainsi chargés, ils seraient incapables de

décoller, mais il en fixait deux sous les ailes d'un TB-3, lui-même trop âgé pour pénétrer les défenses d'un objectif bien défendu. L'ensemble, désigné Z-SPB, fut adopté à la fois par l'Armée de l'Air et par la Marine soviétiques en 1939.



Stepachenok réalise le premier rendez-vous entre deux avions

Une version Zveno 6 semblable à la Zveno 3 fut encore mise au point, toujours avec des chasseurs non récupérables, mais ce handicap la fit rejeter.



Le Zveno 6

Une version Z-7 fut enfin mise au point avec des trapèzes permettant la récupération des deux chasseurs. Mais celle-ci s'avéra très délicate pour les pilotes d'essais. On en conclut donc qu'elle serait trop scabreuse pour des pilotes ordinaires, surtout dans des situations de combat.

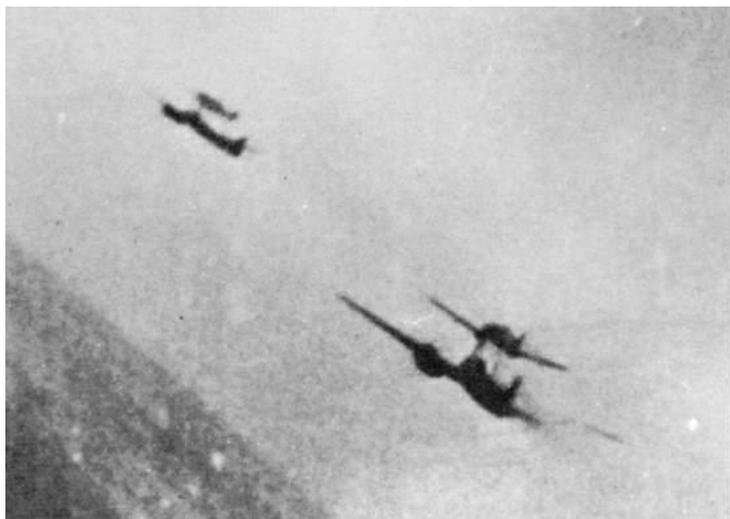
Citons encore la démonstration en novembre 1935 du projet d'avion mère (Aviamatka PVO) destiné non plus à l'escorte des bombardiers mais au maintien en vol de



Le Polikarpov I-6 sous l'aile du Tupolev T3

L'armée de l'Air l'abandonna dès 1940, mais la Marine l'utilisa en Mer Noire de juillet à octobre 1941 contre la Roumanie avec un certain succès. Le Z-SPB fut néanmoins abandonné parce que le Tupolev et le Polikarpov devenaient vraiment trop vétustes.

## Les parasites allemands (1942 – 1945)



*Mistel 1 sous le feu d'un Mustang*

C'est aux allemands que l'on doit cette appellation de parasite. En 1942, ils avaient comme problème de bombardier la base de Scapa Flow, située à la pointe nord de l'Ecosse, d'où la flotte anglaise verrouillait la Mer du Nord. Mais l'objectif était trop éloigné pour le rayon d'action de leurs bombardiers. Le Capitaine Holzbauer, chef pilote d'essais chez Junkers, proposa d'utiliser des Ju-88 en fin de vie, de les charger d'un maximum d'explosifs, et de les envoyer sur la cible au moyen d'un Messerschmitt Bf-109 fixé sur leur dos et équipé de commandes électriques reliées à l'avion porteur. Le pilote du Bf 109 devait ainsi amener son avion porteur jusqu'à une trajectoire de crash puis verrouiller son pilote automatique, se décrocher et rentrer en Allemagne avec ses réservoirs pleins puisque son moteur avait été alimenté par les réservoirs du Ju-88 jusque là. L'ensemble appelé Mistel (Gui en allemand, le gui étant une plante parasite) nécessita la mise au point des commandes électriques et le projet tarda à être au point. Et ce n'est

qu'en mai 1944 qu'une escadrille de 5 Misteln (Mistel au pluriel) gagna le Danemark. Mais les alliés ayant débarqué entre-temps, ils furent rapatriés vers la Normandie pour attaquer leurs navires. Quatre Ju-88 atteignirent leurs cibles et même si les dégâts ne furent pas à la hauteur des espérances, le concept fut validé. On renvoya à nouveau les 5 appareils vers Scapa Flow pour une attaque repoussée au 11 novembre par de mauvaises conditions météo. Mais la donne ayant changé entre temps, la flotte britannique quitta Scapa Flow et l'opération fut annulée. Un nouveau projet fut alors monté sur le front est pour attaquer avec 100 Misteln 3 centrales électriques géantes russes. Mais là encore, les soucis météo et l'évolution du front eurent raison du projet. Les Misteln furent alors utilisés en Mars 45 contre des ponts avec un certain succès, leur dernière utilisation ayant lieu le 26 avril 45 sur l'Oder.

*Un soldat américain pose devant un Mistel 2 en 1945.*



## Les projets américains de l'après-guerre (1949 – 1955)

En 1944, les américains travaillent sur un projet de bombardier géant à long rayon d'action qui deviendra en 1949 le B-36 et qui affichera un rayon d'action de plus de 9.000 km. Se rappelant des travaux des années 30 sur les chasseurs embarqués dans les dirigeables, ils décident de lancer également le projet d'un mini chasseur qui pourrait y être embarqué. En effet, les chasseurs de l'époque seront incapables de suivre ce nouvel appareil.

C'est McDonnell qui reçoit la commande d'imaginer cet appareil dont le B36 devra emporter trois exemplaires. Ce sera le XF-85 Goblin. Ses dimensions et son allure sont surprenantes : 4m50 de long, 6m40 d'envergure avec des ailes repliables, 2m50 de haut, avec trois petites dérives, propulsé par un réacteur de 1.361 kg de poussée qui en occupe tout le volume et équipé de quatre mitrailleuses. Comme il doit être récupéré en vol par le bombardier, il n'a pas de train d'atterrissage.

Son premier vol eu lieu en août 1948 depuis un B29 modifié car le prototype du B36 n'était pas disponible.



*Le Goblin sur son chariot de manutention. Ce second prototype est équipé de winglets en bouts d'ailes.*

Une douzaine de vols furent exécutés, révélant un appareil très agréable à piloter, mais se raccrocher au trapèze pour revenir à bord s'avère bien plus difficile que prévu. Quatre fois, les pilotes devront y renoncer et se poser sur le ventre sur le lac salé. Ce fut le cas du premier vol, durant lequel le pilote heurta si durement le trapèze avec son cockpit que celui-ci fut cassé et son casque arraché !

Dans le même temps, de nouveaux chasseurs vont apparaître qui, avec la possibilité de se ravitailler en vol vont réduire l'intérêt de cette formule, d'autant que le Goblin, avec ses 1.045 km/h et sa piètre autonomie, ne peut rivaliser avec les chasseurs soviétiques. Et le projet sera abandonné.



*Le Goblin dépasse sous le ventre du B29 modifié pour les tests*

Un second projet y fera suite, le projet FICON (Fighter Conveyor).

Il ne s'agit plus d'emporter l'escorte du bombardier mais de terminer son travail. En effet, ce B36 est un avion à hélice mal armé pour se défendre contre les nouveaux chasseurs à réaction. Or il doit transporter la bombe atomique au-dessus du territoire ennemi. On décide donc en 1952 de mettre celle-ci sous un chasseur F84 Thunderjet et de fixer ce dernier sous le bombardier pour bénéficier de son rayon d'action (qui a encore été augmenté pour l'occasion). Le chasseur serait largué à proximité de l'objectif, irait lâcher sa bombe et reviendrait se raccrocher au B36. Les essais sont concluants malgré une nette augmentation de la traînée du bombardier réduisant sa vitesse et son autonomie.



*On voit ici le crochet qui a attrapé la barre du trapèze (rayée noir et blanc). Le « licol » descend ensuite pour stabiliser l'ensemble.*

En 1953 le Thunderjet est remplacé par un Thunderstreak plus rapide, mais le projet est malgré tout abandonné pour être aussitôt remplacé par un projet utilisant dans le même esprit un Thunderflash de reconnaissance pour faire un ensemble de reconnaissance stratégique. Armé de 4 mitrailleuses, le F84 pourra aussi défendre le bombardier si besoin.

10 bombardiers et 25 chasseurs seront modifiés en conséquence. Mais ce projet est à nouveau abandonné, en 1956, toujours en raison des difficultés d'accrochage du chasseur à son retour, et de plus, du fait de l'arrivée en service de l'avion espion Lockheed U2.



Enfin, en 1955 - 1956, une autre version du projet, dite Tom-Tom, a été testée, qui faisait suite à un précédent essai de 1950 qui s'était pourtant terminé par une catastrophe en 1953. Le B36 fut cette fois équipé de deux systèmes d'accrochage en bouts d'aile dans lesquels venaient s'enclencher des systèmes parallèles situés en bout d'aile de deux F84. Les chasseurs étaient alimentés en vol par ces sas en carburant, chaleur et pressurisation.



En 1953, la première version sur B29...

Bien qu'on imagine mal comment auraient pu se dérouler les phases de décollage et d'atterrissage d'un tel assemblage, le système fut testé en vol. Les vortex en bout d'aile ont bien entendu rendu les accrochages extrêmement délicats, et les chasseurs ont fini par abimer l'aile du bombardier. Il n'y eut pas de victimes en 1956, contrairement aux essais de 1953 où le B29 en jeu et les deux chasseurs s'étaient écrasés tuant tous leurs équipages.



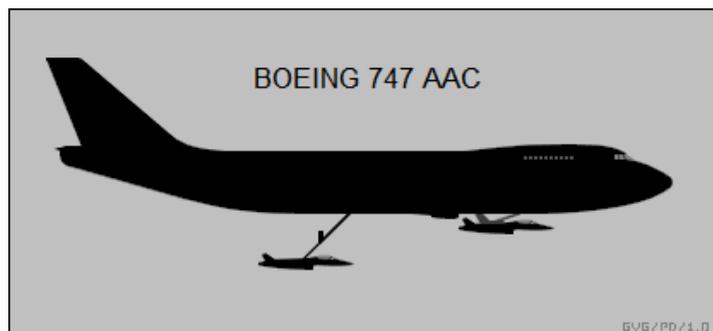
Puis en 1956 la version sur B36.

## AAC : et si l'aventure continuait ?

Après tous ces projets et tous ces échecs, avec la généralisation du ravitaillement en vol, des missiles de croisières à très longue portée et des drones, on pourrait croire que les constructeurs et les militaires ont enfin compris que cette utopie n'avait pas d'avenir.

Eh bien non.

Dans les années 70, Boeing s'est lancé dans l'étude de l'AAC, Airborne Aircraft Carrier, en prenant un 747 - 200 et en envisageant de lui faire transporter une dizaine de micro-chasseurs développés pour l'occasion, avec le carburant et les munitions nécessaires pour leur permettre de faire au moins 3 missions chacun. D'un poids de moins de 5 tonnes, soit le ¼ de celui d'un F16, et d'une envergure de moins de 5m30 pour tenir dans le Jumbo, ils auraient été motorisés par un réacteur leur permettant d'atteindre Mach 2 et d'emporter, en plus de leurs deux canons, quelques bombes ou missiles sous leurs ailes. Les chasseurs auraient été parqués sur un pont haut, et mis en service, largués et récupérés depuis un pont bas équipé de deux sas de sortie (pour conserver la pressurisation dans le reste de l'appareil) eux-mêmes équipés de trapèzes et de perches de ravitaillement en vol.



Après étude, ce projet ne fût pas développé plus avant. Allait-on enfin enterrer cette idée ?

Non, car en 2005, le Colonel de l'USAF George D. Kramlinger, Directeur des Opérations pour l'OTAN en Turquie, a présenté un rapport suggérant le développement à partir du Boeing 747-400 ER Cargo (ER pour Extended Range, Long Rayon d'Action) d'un AAC emportant d'une part un chasseur furtif et d'autre part un drone. Dans cette version, le 747 développerait au-dessus de lui une courte plateforme sur laquelle décollerait et se poserait le chasseur, puis la ramènerait au niveau de sa carlingue, mais le chasseur resterait à l'extérieur, comme la navette lorsqu'elle était transportée d'une base à l'autre. En modifiant la queue de l'appareil et déportant deux dérives aux bouts du plan fixe, il pense même que le chasseur pourrait se poser directement sur le dos du 747 sans avoir besoin d'un élévateur. Un cache viendrait se poser sur le nez du chasseur pour permettre au pilote de passer d'un avion à l'autre, et des trappes et des élévateurs permettraient d'accéder aux points d'attache sous sa voilure pour changer ou renouveler son armement. Le drone serait quant à lui largué et récupéré sous le fuselage.



Emportant le carburant et les munitions nécessaires, le 747 pourrait rester une douzaine d'heure en mission avant d'être remplacé par un autre appareil de façon à maintenir une veille permanente.

Selon lui, 60 exemplaires de ce système d'arme suffiraient à constituer une force capable d'assurer la plupart des missions de l'USAF en territoires ennemis lointains, en s'affranchissant des difficultés liées à l'utilisation de bases extérieures dans des pays plus ou moins amis.

Certes ce rapport ne semble pas avoir eu de suites. Mais l'idée est sans doute encore en train de germer ...

# C'était en Octobre

## 05 Oct. 1914 Joseph Frantz remporte la première victoire en combat aérien



Joseph Frantz et son mécanicien Louis Quenault

Le 5 octobre 1914, il y a soixante-dix ans, pour la première fois dans l'histoire, un équipage réussissait, lors d'un combat singulier, à abattre un avion ennemi. Cette victoire revenait au pilote Joseph Frantz et à son mécanicien Quenault placé à l'avant d'un biplan Voisin et

armé d'une mitrailleuse. Il avait suffi de 47 cartouches pour remporter ce combat contre un "Aviatik". Un bon tir favorisé par les qualités manœuvrières du pilote.

Joseph Frantz devait connaître les honneurs et la gloire. Il n'était cependant pas homme à se laisser griser. Né en août 1890, il avait obtenu en 1911 le brevet de pilote n° 363 : un authentique pionnier ! Comme professionnel, il devint pilote d'essais avant la guerre. Il retrouvera cette même tâche après avoir quitté l'uniforme, chez Voisin. Sa compétence lui offrit l'occasion de participer, comme pilote, au tournage d'un film... il devait en épouser la ravissante vedette qui sera toute sa vie sa rayonnante compagne. En 1920, il est avec Léon Bathiat fondateur de l'Association des " Vieilles Tiges ".

Joseph Frantz est mort le 12 septembre 1979; il avait quatre-vingt-dix ans. Jusqu'à plus de quatre-vingt-cinq ans, il pilotait son avion personnel, un triplace " Mascaret " et se montrait surpris lorsque l'on voulait l'aider à bâcher son appareil. " J'en suis bien capable tout seul ! " lançait-il. Il avait jusqu'à ses dernières années, un rare dynamisme. A plus de quatre-vingts ans, il fit le tour de France aérien... des jeunes pilotes ! Il était le premier levé, le dernier couché car il aimait la table, les " discutages de coup "; l'ambiance aéronautique. C'était un grand Monsieur d'une rare générosité... cette générosité qui peut prendre toutes les formes.

**Texte de J. NOETINGER. .**

Air & Cosmos n° 1017 du 06/10/1984

Précisions : Joseph Frantz reçut, pour son exploit, la Légion d'Honneur. A son décès, il en avait le grade de Grand Officier. Il participa également à la seconde guerre mondiale comme commandant d'un groupe de transport, et ferma son entreprise de réparation de moteurs d'avions pour ne pas participer à l'effort de guerre de l'occupant. Il était également titulaire de la médaille militaire, de la croix de guerre et de la médaille de l'Aéronautique.

L'avion était un Voisin type III qui était pour la première fois équipé d'une mitrailleuse Hotchkiss, laquelle s'est enrayée juste après la 47<sup>ème</sup> cartouche. Mais le pilote allemand, Wilhelm Schlichting, venait juste d'être touché. Le moteur étant à l'arrière et le mécanicien à l'avant, ce type d'appareil permettait le tir vers l'avant sans avoir le problème du tir à travers l'hélice, pas encore résolu à ce moment. Il n'est donc pas surprenant qu'il se soit attribué cette première victoire.



En face de lui, l'Aviatik B II, de fabrication autrichienne, n'était armé que de la carabine de son observateur.



# C'était il y a 100 ans

## Naissance de la Poste Aérienne

En réalité, la Poste Aérienne avait déjà été mise en place en septembre 1870, quand, dans Paris assiégé, deux décrets autorisent officiellement l'acheminement des cartes postales et lettres ordinaires du public par voie d'aérostat. 67 vols seront réalisés en 4 mois, transportant plus de deux millions de plis. Mais l'expérience sera abandonnée après la fin du conflit en raison des trajectoires trop aléatoires des ballons.

présent dans le cadre de l'exposition, qui avait vu là l'occasion de se faire de la publicité.



*Timbre français commémorant le 100<sup>ème</sup> anniversaire de cette première liaison*

L'histoire de l'Aéropostale sera en réalité directement liée à celle de l'avion.

Elle commence le **18 février 1911**, durant une exposition internationale agricole, d'industrie et des transports en Inde. Ce jour là, jour du festival de Punta Kumbha qui rassemble plus d'un million d'Indous tous les 12 ans sur les rives du Gange, le Français **Henri Péquet** (1888 – 1974) transporta d'Allahabad à Naini Junction, deux villes séparées par le Gange, environ 15 kg de courrier, soit 6500 lettres et 40 cartes postales signées de sa main, sur un avion biplan Sommer, parcourant les 10 kilomètres en 27 minutes.

A partir du 22 février, Henri Péquet et le capitaine anglais W. G. Windham assurent un service régulier durant toute la durée de l'exposition jusqu'à la gare de Naini Junction.

Henri Péquet était titulaire du brevet de pilote n° 88 obtenu en 1910. Il était pilote d'essais chez Humbert Motors Company, fabricant anglais propriétaire du Sommer,

D'autres expériences eurent ensuite lieu en Allemagne le 19 mai, puis, au Danemark le 2 septembre, en Angleterre le 9 septembre (Londres-Windsor), au Maroc le 13 septembre (Casablanca-Rabat, puis poursuite vers Meknès et Fez les jours suivants) et aux États-Unis entre le 17 septembre et le 10 décembre sur la côte Est. Les distances parcourues restent courtes, limitées par le rayon d'action des avions.

En France, le premier vol postal officiel fut effectué par le lieutenant **Nicaud** le **31 juillet 1912** sur un biplan Farman. Ce jour-là le pilote emporta trois sacs de dépêches d'un poids de 50 kg, de Nancy à Lunéville sur une distance de 27 km. Puis c'est au tour du lieutenant Ronin de franchir le 15 octobre 1913, les 400 km qui séparent Villacoublay de Pauillac, avant-port de Bordeaux, afin de remettre le courrier au capitaine du paquebot-poste *Le Pérou* à destination des Antilles françaises.

Mais ce n'est qu'en 1918 qu'un réseau de lignes régulières commencera à se mettre en place et à se développer, avec en particulier la création de l'Aéropostale.

Mais là, c'est une autre histoire ...



*Le Français Henri Péquet prend le départ d'Allahabad avec un sac postal contenant 6500 lettres et cartes postales. Au premier plan, on voit le mécanicien anglais Aichin. Gracieuseté du Musée Air France*



*Henri Péquet prêt à prendre le départ d'Allahabad le 18 février 1911 à bord d'un Sommer équipé d'un moteur Gnôme de 50 CV. Gracieuseté du Musée Air France*

# La « crevette » à l'affiche

## Souvenirs de l'époque où les affichistes étaient des artistes

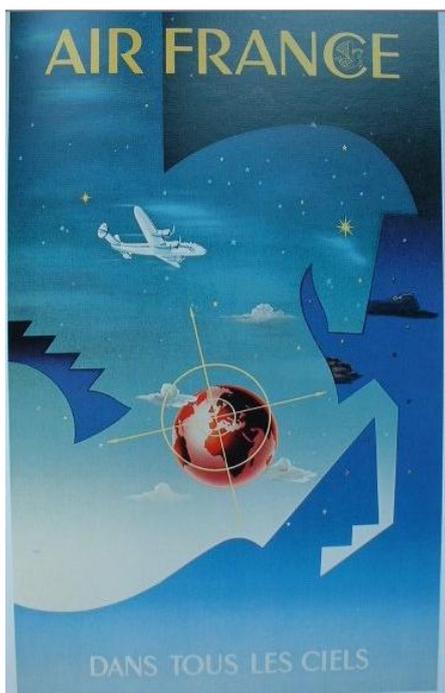
Dans un précédent numéro, nous vous avons raconté l'histoire de la « crevette », le logo de notre compagnie nationale. Voici quelques très belles affiches la mettant à l'honneur. Juste pour le plaisir des yeux ...



La « crevette » version 1949, par Max Ponty



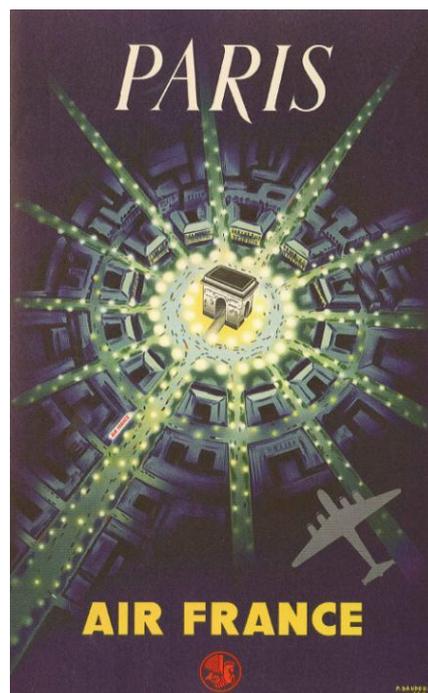
Version de 1948 dont je n'ai pu retrouver l'auteur



Badia Vilato 1951



Roger De Valerio, 1935



P. Baudoin, 1947

# GREEN FLIGHT CHALLENGE 2011

## Une victoire européenne !

(Suite de notre article du mois dernier)

Les conditions de participation au challenge étaient très précises : les avions devaient en particulier avoir réalisé plus de 40 heures de vol dont au moins 10 aux USA.

Résultat, sur les 13 postulants de départ, seuls 4 ont été retenus pour y participer. Outre les équipes **E-genius**, et **Pipistrel Taurus G4**, déjà présentées dans notre numéro précédent, concourraient le **PhoEnix**, version électrique du Phoenix et l'**EcoEagle** un motoplaneur Stemme S-10 modifié en hybride biodiesel – électrique (l'équipe américaine).



La technologie Européenne a dominé la compétition, puisque les deux vainqueurs, qui ont très largement dépassé l'objectif, sont la Slovanie et l'Allemagne.

C'est le **Pipistrel Taurus G4** qui l'emporte avec un résultat qui a surpris la NASA : 434,5 MPG/pax (Miles par Gallon et par Passager), soit une consommation équivalente à 2,17 L/100 km sur une distance air >320 km, à la moyenne de plus de 100 kt et avec 4 passagers. Un chèque de **1,35 millions \$** a été remis à Jack Langelaan, team leader, qui dans son discours de remerciement a signalé que ce record n'avait coûté que 7 \$ d'électricité pour recharger les batteries ! Electricité d'origine géothermique, dont la station a été sponsorisée par Google, réussissant ainsi un bilan énergétique global Zéro Carbone.

L'équipe **e-Genius** a reçu le second prix de **150.000 \$** pour un résultat un peu moins spectaculaire en valeur relative : 385 MPG/pax, mais absolument incroyable en absolu, l'appareil ayant consommé, avec 2 passagers, l'équivalent de 1,22 L/100 km !

e-Genius emporte également le prix de **10.000 \$** de l'appareil le moins bruyant avec, sur deux vols, 56 et 62 dbA, soit 60 fois moins qu'un bon turboprop, et même moins qu'une voiture moderne !

Le patron du Centennial Challenge de la NASA s'est loué de l'efficacité de ce type d'opérations qui lui permet de faire explorer les domaines innovants par de petites structures très réactives, sans avoir à investir dans de coûteux prototypes. Et en ne payant que si l'objectif ambitieux est atteint !



L'équipe Pipistrel, fière de son succès bien mérité, a suggéré la création d'un prix pour le premier appareil électrique supersonique, qu'ils entrevoient dans les 5 ans ! A prendre presque au sérieux car cette petite société Slovène, spécialisée dans la fabrication d'ULM très performants (Virus, Sinus, Taurus) a fait ici la preuve d'une exceptionnelle réactivité et d'une large capacité à sortir de manière efficace des chemins battus.

On attend leur Panthera, quadriplace de série à propulsion hybride.

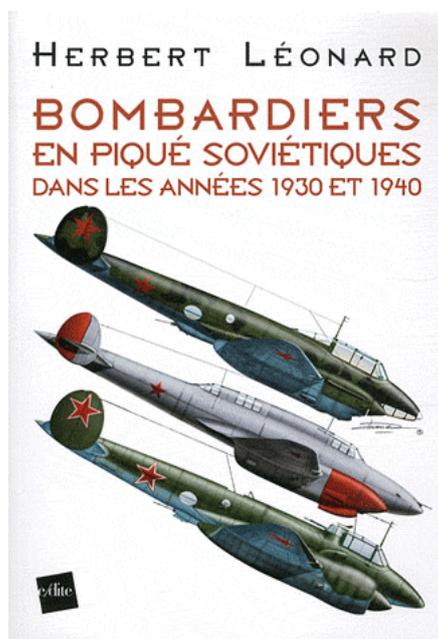
### Quelques chiffres supplémentaires pour l'e-genius :

960 kg au décollage, 280 kg de batteries, finesse max 36 à 140 km/h, montée à 130 km/h, VNE de calcul à 270 km/h, mais limitée pour le moment à 180 km/h.

Les batteries sont de type Lithium/ion. On fait déjà mieux, mais l'équipe n'a pas voulu prendre de risques. Leur densité énergétique est de 220 Wh/kg soit 180 Wh/kg compte tenu des accessoires. Le rendement du moteur atteint 98%. Avec son implantation loin à l'arrière, l'hélice propulsive de grand diamètre équipée d'un régulateur constant speed atteint un excellent rendement de 95% du fait de l'amélioration significative de l'écoulement aérodynamique autour du fuselage.

# Bombardiers en piqué soviétiques (1930-1940)

Sur l'air de « Pour le plaisir »...



Ce livre n'est pas de ceux que je recommande en fin d'année comme cadeau de Noël.

C'est un livre de spécialiste, écrit pour des amateurs avertis. Un livre très technique et très précis. Un peu rébarbatif pour le commun des lecteurs ...

*« L'invention et la mise au point des premiers bombardiers en piqué soviétiques s'inscrivent dans la concurrence technologique européenne pendant la guerre d'Espagne.*

*Entrée tardivement dans la course, l'URSS développe un fabuleux programme, dit "VT" ("char volant"). L'innovation tactique et technique est menée de main-forte et n'échappe pas aux purges staliniennes. L'inventeur Polikarpov se concentre sur certains bimoteurs et apporte de multiples possibilités depuis la même base conceptuelle. Les appareils sont adaptés à différentes missions : bombardier rapide de haute altitude, chasseur armé de canons, chasseur lourd d'escorte... et bombardier en piqué rapide.*

*De la conception à la pratique... une histoire faite de drames et de prouesses... quasi verticales, servie par une plume très accessible. »*

Mais je vous en parle parce que c'est l'occasion d'apprendre à ceux qui l'ignoraient que le chanteur **Herbert Léonard** est un grand amateur de l'histoire de l'aviation, et un vrai spécialiste en ce qui concerne les avions soviétiques.

Ce livre n'est d'ailleurs pas son premier ouvrage. Mais sachez surtout qu'avant de débiter dans la chanson, c'était lui qui tenait la rubrique « modélisme » de la célèbre revue « Aviation Magazine ».

J'ai eu personnellement l'occasion de le rencontrer pour une opération bancaire, et je garde un excellent souvenir de cet entretien.

## La boîte à sommeil de l'aéroport de Moscou Pour ne plus dormir en transit sur une banquette

Le concept d'hôtel « pod » (« Cosse », comme pour le p'tits pois) existait déjà, mais surtout au Japon. Le voilà qui débarque dans le hall de l'aéroport de Sheremetyevo à Moscou.

Désormais, lorsque vous y serez en transit, vous n'aurez plus seulement le choix entre les banquettes du hall et l'hôtel à l'extérieur. Vous pourrez également vous glisser dans l'une de ces boîtes, dont l'aménagement intérieur se situe entre le compartiment de train couchette et la caravane. Le confort est simple mais de bon goût, avec de grandes ouvertures



équipées de rideaux, des cloisons épaisses devant garantir la tranquillité, et l'équipement pourra être complété par des éléments tels que chargeur de téléphone, connexion wifi, écrans plats, interphone ... Elles pourront être disponibles avec trois types de couchettes différentes, sans doute pour une à trois personnes. Il n'y a par contre pas de toilettes ni de lavabo. L'accès pourra aussi être automatisé avec un système de paiement façon distributeur. Par contre, les concepteurs ont pour l'instant renoncé à y installer un système de changement de drap automatisé après le départ du client.

Le succès serait déjà au rendez-vous, ce qui est assez logique tant le concept semble répondre à un vrai besoin pour les grands voyageurs.

Dim. 2m50 x 1m60 x 2m50 ou 3m de haut selon le nombre de couchettes.

Conçu par le cabinet ARCH GROUP de Moscou, le concept pourra être étendu à d'autres lieux que les aéroports. Mais il conviendrait par exemple tout à fait aux petits aérodromes qui voudraient pouvoir offrir un accueil minimum aux pilotes de passage. Le prix de vente de la box est à 7.000 euros.

# Un beau reportage sur le Rafale Marine

Et c'est bien sûr notre ami Borderelle, notre « Jean-Luc du Web », qui nous l'a trouvé

Une bien jolie vidéo pour tout savoir le Rafale Marine. Vous y découvrirez entre autres les avancées technologiques dont il dispose lors des phases de catapultage et d'appontage.

<http://blog.avionslegendaires.net/2009/11/video-un-magnifique-reportage-sur-le-Rafale-Marine/>



## MOTS AEROCROISES

Les zones surlignées concernent des mots liés à l'aéronautique.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A										
B										
C										
D										
E										
F										
G										
H										

### Horizontalement

- A Canapé – Pas très rond
- B Minimum - Dieu du nord
- C Rendit célèbre son XI en juillet
- D Empreintes – 95 ou 98
- E Chargement – Suis étendu par terre
- F Syndicat – Pionnier de la réaction
- G Constructeur du Trident – Fin
- H Le plus français des pilotes anglais – A lui.

### Verticalement

- 1 Loi urbaine – Fédération de sport urbain
- 2 Partie rigide d'un corps – Siègea en honneur
- 3 Premier à quitter l'eau – Conseil Régional
- 4 Faillit en 1909
- 5 Améliore à l'attaque – Agence européenne
- 6 Zone géographique
- 7 Frères pionniers
- 8 D'jeune – Patins d'hiver
- 9 Couches – Saison
- 10 Dans - Accus

Solution page 23

A L'AFFICHE DU MUSEE - A L'AFFICHE DU MUSEE - A L'AFFICH  
A L'AFFICHE DU MUSEE - A L'AFFICHE DU MUSEE - A L'AFFICH



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

**BROCANTE  
AÉRONAUTIQUE**

22 ET 23 OCTOBRE 2011

**AEROPUCES**

[www.museeairespace.fr](http://www.museeairespace.fr)  
[blog.museeairespace.fr](http://blog.museeairespace.fr)

**D** RICHARD MORAND \* LUDOVIC MORAND  
DESIGNER

## Exploits autour du monde :

# Norman Surplus à nouveau bloqué pour l'hiver

Dans le précédent numéro, nous vous informions que Norman était toujours bloqué au Japon par les autorités russes dont il attendait le feu vert pour continuer son voyage vers le Détroit de Béring. Au 29 septembre, n'ayant toujours pas obtenu cette autorisation, il s'est vu contraint de prendre la décision d'hiberner. En effet, l'hiver approchant, le survol de la Sibérie et du Détroit n'est plus envisageable pour des raisons évidentes de météo. Gyrox va donc devoir être remis sur l'aérodrome de Shonai, où il devra surtout être bien protégé du froid, les deux mètres de neige étant courant sous ces latitudes.

Bien entendu, Norman fait une pause mais ne renonce pas. Il retourne pour l'hiver dans sa famille en Irlande, mais il reviendra au Printemps en espérant que, d'ici là, la Russie aura enfin validé la poursuite de son Tour du Monde.

*See you later, Norman !*



**GYROX, un Tour du Monde contre le cancer :** Pour tout savoir sur cette aventure, reportez-vous à notre numéro 35 de mai 2010

## Paris à Nouméa en ULM multi-axes

C'est le défi que se sont lancés deux pilotes néo-calédoniens.



Peu de personnes connaissent leurs noms : Henri Martinet et Paul Klein sont les premiers hommes à avoir rallié la Nouvelle-Calédonie à la France en avion. Nous sommes le 20 mai 1939 et leur Caudron Aiglou pose ses roues sur l'aéroport du Bourget. Deux mois d'aventures et près de 25 000 kilomètres parcourus.

Soixante douze ans après, deux pilotes partent sur les traces de ces pionniers. A bord de leur Dynamic WT9 nommé Spirit Of Nouméa, **Marc Perdu** et **Christian Tiriault** se sont envolés le 19 septembre dernier pour un périple de 21 481 kilomètres. L'itinéraire est sensiblement le même que celui que vient de terminer **Dave Sykes**, avec une étape supplémentaire de 1.500 km pour rejoindre Nouméa depuis l'Australie. Ils rencontreront donc le même

genre de difficultés, sauf qu'ils seront deux hommes valides à bord d'un ULM rapide (260 km/h) et bien fermé au lieu d'un parapluie seul dans un pendulaire.

*Souhaitons leur quand même bonne chance !*

L'arrivée à Nouméa est prévue le 14 novembre. Vous pouvez suivre leur voyage (blog et live tracking) sur leur site :

[www.spiritofnoumea.com](http://www.spiritofnoumea.com) .

# Festival International de l'Aviation Ultra Légère

# BLOIS 2011

## 03 – 04 septembre

Cette année, le Salon ULM de Blois est devenu le Festival International de l'Aviation Ultra Légère.

Le succès de cette grand-messe de l'ULM ne s'est pas pour autant démenti. Le soleil était très présent, trop peut-être puisque les orages pouvaient rendre les conditions de vol difficiles surtout le dimanche. Comme chaque année, notre partenaire Véliplane y tenait un stand pour y faire la promotion d'une part de son école (formation au brevet mais aussi aux différentes qualifications (DNC, Délivrance de Niveau de Compétence, telles que remorquage de banderoles ou largage de parachutistes...) et formation d'instructeurs) et d'autre part des pendulaires australiens Airborne dont il est importateur en France.

De nombreux contacts ont pu y être établis, tant avec des clients potentiels qu'avec des représentants d'autorités diverses (FFPLum, DGAC, Air Courtage ...). L'équipe présente du club, toujours nombreuse et dynamique, assurait l'animation en journée, et préparait une méga sangria et un barbecue le samedi soir.

Par contre le retour vers Meaux se faisait dès le milieu d'après-midi du dimanche pour échapper aux menaces du ciel.

Et dès leur retour, Geneviève nous faisait parvenir quelques photos de l'évènement ...





**Ce qu'on appelle une équipe efficace et dynamique !**



**Ils arborent le nouveau T-shirt du club créé pour l'occasion (en vente à la boutique du club).**



# Journée « Découverte » Plein Soleil !

Lorsqu'on programme les dates de nos Journées « Découverte », on sait bien qu'on fait toujours un pari sur la météo. On vise des périodes statistiquement favorables, mais on croise les doigts pour que le temps nous soit clément. Et depuis quelques temps, les caprices des grenouilles des descendants d'Albert Simon font qu'elles sont toujours un peu arrosées.

En mai dernier, si le ciel avait été bleu, c'est qu'il était nettoyé en permanence par un fort vent qui avait mis un peu en difficultés nos pilotes de pendulaires. Et depuis, juillet et août n'ont vraiment pas été terribles. Mais en ce 25 septembre, c'était vraiment l'été indien ! 26° à l'ombre, un ciel sans nuage, et une manche à air résolument tendue vers le sol. On ne pouvait pas espérer mieux. Des conditions idéales !

Comme c'était sans doute trop beau pour être vrai, ils n'étaient que 18 à s'être inscrits. Tant pis pour ceux qui n'y ont pas cru. Les premiers vols ont débuté comme d'habitude un peu après 10h00, dans un ciel parfaitement bleu. A 13 h00, quand les premières saucisses arrivèrent sur les tables, presque toutes les personnes présentes avaient déjà volé au moins une fois. Mais plusieurs avaient déjà décidé qu'ils étaient venus pour essayer plusieurs types d'appareils, voire les trois. Et les vols continuaient donc pendant le repas, les pilotes retardant au maximum leurs propres pauses déjeuner.



Bien sûr on ne les laissait pas mourir de faim, et dès que la cadence des vols se ralentit, ils purent eux-aussi partager notre copieux barbecue que plusieurs participants contribuaient à préparer (Merci Djani !)

Les vols se poursuivaient tranquillement jusqu'à 16h00, parallèlement aux séances de bronzette sous un soleil toujours plus chaud. Tous les participants ont pris plaisir à rester avec nous même après leur dernier vol, tant l'ambiance était sympathique sur la pelouse de l'aérodrome.

Au total, ce sont 36 baptêmes qui ont été réalisés, soit une excellente moyenne de deux par participant.

Merci encore aux pilotes qui, comme chaque fois, ont été les premiers acteurs du succès de cette journée, d'abord en donnant bénévolement de leur temps, mais surtout en accueillant chacun avec beaucoup de gentillesse, de disponibilité, et de professionnalisme, en adaptant le vol aux attentes de leurs passagers pour que, du plus jeune au plus vieux, homme ou femme, ils reviennent avec la satisfaction d'avoir vécu un moment très agréable, d'avoir découvert tout le plaisir que « voler » pouvait leur procurer.



**Le bénévolat n'est pas sans charme**



**Le vol au féminin, pilote et passagère**



**Il n'y a pas d'âge pour commencer à voler : à 7 ans ...**



**ou même à 4 ans et demi on y prend plaisir**



**Ambiance barbecue**



**Ambiance bronzette**



**Djani, Shai-Elie, Jacques, Vanessa et Cyril ... 5 collègues intéressés par le passage de leur brevet de pilote :  
Lequel sera le premier inscrit ?**



# Récit de lâcher : Philippe Pouilly

Philippe, un des élèves du Véliplane, était l'un des volontaires de l'étape Meaux du Tour ULM.

Autant dire un collègue et un ami ...



Philippe et son épouse lors du passage du Tour ... et Christian derrière Madame.

## Une belle soirée d'été...

Lundi 15 août 2011, Beau temps, belle mer, comme dirait un marin, sur l'AD de Meaux-Esbly Notre Skyranger, Juliet Echo, qui était sur le Tour ULM avec Jérôme et Jean-Pierre a vaillamment et quasiment sans encombres couvert sa grande boucle plus l'aller et le retour de Montpezat. Il vient de rentrer samedi dernier au Véliplane. Tous nos autres participants au Tour ULM 2011 sont aussi rentrés à bon port après une semaine harassante et des souvenirs plein la tête. Ca faisait donc deux weekends que je n'avais pas pu voler avec Christian et Juliet Echo en raison de leur absence commune, partis en voyage... Heureusement ce lundi est férié et en plus il fait beau.

Les derniers vols que j'avais effectués avec Christian m'avaient parus encourageants : quand Christian ne dit rien c'est qu'il n'y a rien à dire ! Mais les conditions Météo étaient à chaque fois très défavorables pour un lâcher, le vent étant toujours fort ou assez-fort. En cette fin d'après-midi de 15 août le temps était vraiment magnifique, le vent nul et en attendant le début de soirée pour que toutes les turbulences cessent nous avons rencontré les conditions idéales.

Après la visite de pré vol, à 19h55, nous montons à bord du Skyranger, ceintures, moteur, radio, je m'annonce à la tour. - « Meaux de F-JJE, un Skyranger, deux personnes à bord,.... »

La tour me répond « Juliet Echo vous allez continuer en auto-information (1) car les services de contrôle s'interrompent à

20H00 »

Je collationne et fait mon auto-info. Nous roulons au point d'arrêt 34 gauche, C.A.I.N. ok (2), je m'aligne et je décolle. Christian a les pieds posés à plat sur le sol de la cabine et les mains sur les genoux ; nous allons une fois de plus faire des tours de piste, un peu raccourcis, nous virons à droite au-dessus de la première route, l'altimètre est à peine à 800ft, on atteint les 900ft après le virage, je passe en palier, virage sur le rondpoint, j'annonce Vent arrière pour un toucher en 34 Droite..., Etape de base, finale, le point d'aboutissement se rapproche, vitesse 110km/h, je sors un cran de volets, le seuil de piste est devant moi, je commence à arrondir, Christian a toujours les mains sur le genoux, la trajectoire est rectiligne pas un souffle de vent, pas une turbulence pour me gêner, je continue à arrondir, je retiens et quand le sol se rapproche suffisamment petit coup de manche vers l'arrière : Kiss-touch ! Christian est resté imperturbable.

Au tour suivant loupé, trop vite, trop haut, remise de gaz ! Troisième tour un toucher un peu moins doux que le premier mais encore pas mal, je remets les gaz, montée initiale, vent traversier, vent arrière, en base j'annonce « J.E. étape de base pour un toucher 34 droite » Christian reprend la radio et annonce « J.E. rectification ça sera en 34 gauche pour un complet » (3). J'ai compris c'est pour maintenant ! Je

me pose en douceur comme au premier toucher et nous rentrons au Véliplane.

Pas besoin de parler pour comprendre ce qu'il se passe... Nous allons au bureau, Christian me remplit le précieux sésame « Autorisation de vol d'entraînement seul à bord » et me donne ses dernières consignes pour un vol en solo...

Je traverse le hangar, il faut que je reste concentré. A l'extérieur quelques membres du Véliplane dont Marie, mon épouse, Philippe et Violette, se tournent vers moi mais me laissent tranquille ; ils savent qu'il ne faut pas me parler. Je leur montre le papier de loin et je n'écoute pas les réponses. Je remonte à bord de ma machine. J'attendais ce moment depuis longtemps ; il faut le savourer. Je m'attache, « Attention démarrage », radio « Meaux de F-JJE un Skyranger au hangar Véliplane avec UNE personne à bord, je roule au point d'arrêt 34 gauche pour des tours de pistes ».

Au point d'arrêt, nouveau C.A.I.N. . Il n'y a personne dans le circuit, je m'aligne et je mets les gaz, du pied à droite, je tire légèrement sur le manche la machine s'élève, je rends un peu la main, palier d'accélération, j'atteints 120 km/h, monté initiale, ça monte très vite (4), les 900ft sont atteints bien avant la route, je me mets en palier puis je vire à droite, la bille est bien centrée, je suis concentré comme jamais !

Au rond-point virage à droite, ça se répète comme avec Christian mais je sais que je suis seul maintenant, Vent arrière, Etape de base, Finale, je réduis les gaz, je me souviens que ça descend beaucoup moins vite, vitesse 110, volets, seuil de piste, arrondi, touché en douceur sans manger trop de piste...

**Ca y est je l'ai fait tout seul !**

Gaz, palier d'accélération, enlever les volets, montée initiale...

J'ai fait cinq tours de piste. Je suis resté concentré tout le temps mais j'ai pu, grâce à des conditions météo rares cet été et à une absence complète de trafic dans le circuit de



Le Skyranger sur le parking pendant le Tour

l'AD, apprécier ce premier vol solo et admirer le coucher de soleil. Tout était calme et je me sentais vraiment bien. **C'était indescriptible, que du bonheur !**

Je sais que je n'aurais pas toujours de telles conditions et que d'autres fois ça ne sera pas toujours aussi « facile », mais en attendant je savoure ce premier vol en solo !

Retour au sol, petit nettoyage de la machine et appoint d'essence et la rentre. Il est près de 21h ; il n'y a plus grand monde, Marie, Philippe, Violette, Christian et moi : alors on boira le Champagne à 5 !

Je tiens à remercier en premier lieu Marie mon épouse : c'est elle qui a attrapé le virus de l'ULM lors d'un baptême en montagne en pendulaire pendant les vacances d'hiver 2009 et elle me l'a refilé ! Je lui souhaite à elle aussi d'être lâchée bientôt pour qu'elle découvre le bonheur que c'est d'être la haut toute seule ! Je remercie aussi Christian pour sa pédagogie, son humour et son infinie patience ainsi que toute « l'équipe » du Véliplane, sans qui tout cela ne serait pas possible.

Non, Philippe n'est pas sur Facebook !

Quelques explications pour les non-initiés :

- (1) *Lorsque la Tour est vide, les aéronefs pratiquent l'auto-information. Au lieu de demander à la radio l'autorisation de faire, ils informent les autres appareils qu'ils font, en utilisant les mêmes phrases aux mêmes moments, et en redoublant de vigilance puisqu'ils n'ont plus l'aide des contrôleurs pour identifier les trafics autour d'eux.*
- (2) *CAIN est le nom mnémotechnique de la check-list avant décollage.*
- (3) *Autrement dit, on ne redécalle pas (Touché), on retourne au hangar (complet). Dans ce cas on utilise la piste la plus proche, la gauche dans le sens 34.*
- (4) *Au lâcher, l'élève découvre les réactions de l'appareil avec le poids de l'instructeur en moins !*



## Solution des Mots Aérocroisés

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A	S	O	F	A		O	V	A	L	E
B	R	S	A		B		O	D	I	N
C	U		B	L	E	R	I	O	T	
D		T	R	A	C	E	S		S	P
E	F	R	E	T		G	I	S		I
F	F	O		H	E	I	N	K	E	L
G	S	N	C	A	S	O			I	T
H	F	A	R	M	A	N			S	E

## Nouvelles d'Alain BOONE

En septembre 2010, nous vous avons fait part du grave accident de moto dont avait été victime notre ami Alain.



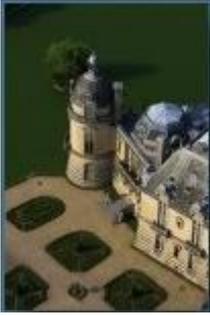
Renversé par un camion qui lui avait roulé sur les jambes, on craignait alors qu'il ne perde l'usage de l'une des deux, voire même une amputation. Douze mois plus tard, il vient de reprendre un poste dans le réseau en mi-temps thérapeutique. Mais il n'en a pas encore terminé avec les hôpitaux. Ce n'est qu'en mars 2012 qu'on lui retirera l'armature de métal qui consolide actuellement son genou et son fémur. Mais il est très content de pouvoir à nouveau travailler.

« Cela ne fera que la 7<sup>ème</sup> opération, mais je dit chapeau !!!! à tous ces chirurgiens et infirmières qui se sont dévoués pour moi. Ce qui compte c'est d'avoir pu conserver ma jambe avec quelques difficultés de motricité mais entière. Le reste il faut apprendre à vivre avec mais pour moi maintenant tous les jours c'est du plus. »

Bravo à toi aussi, Alain, car nous savons que tu a dû te battre aussi pour être à nouveau actif. Et nous espérons te revoir bientôt sur le tarmac de Meaux !

**AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -  
AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -**

## Concours Photo : Solution de la photo du mois dernier



La photo de **Vincent Tournaire** représentait un détail du **Château de Chantilly**, qui vit naître la crème du même nom par Vattel, le cuisinier du Prince de Condé qui en était alors le propriétaire. Il est également célèbre pour son Musée du Cheval, sa forêt, son hippodrome et son Championnat du Monde de Feu d'Artifices.

Six lecteurs ont trouvé la bonne réponse ce mois-ci, le premier en 16 minutes. Ce sont **Gérard Van Oost, Martine Rangée, Frédéric Velsch, Jean-Luc Veyrat, Marie Pouilly et Pascal Bussat**, que nous félicitons car nous n'avions volontairement montré qu'une toute petite partie de la photo.

## La photo d'Octobre :



Bien que la vocation de ce bâtiment original soit de mettre les hommes en cage, il ne s'agit pas d'une prison mais plutôt d'un lieu d'observation. Et ne vous fiez pas au dôme que vous apercevez : l'observation des étoiles n'est là qu'en parasite. Ceux qui sont y principalement observés se déplacent à la queue-leu-leu. Quelle est cette installation et dans quelle ville de la France profonde se trouve-t-elle ?

**Réponse par retour de mail, comme d'habitude !**

(Photo **Thierry Duhagon** ligne sur [www.survoldefrance.fr](http://www.survoldefrance.fr) )