

N° 56 - FEVRIER 2012

AEROCIC

Le Magazine du Club

Ernst Udet

Un des plus grands pilotes de son temps,
malgré ses 1m60 !!

Cinq avions classés monuments historiques

Fokker D.VII 2xx(?)
Ernst Udet, Jasta 4

SPAD XIII
Cpl. Aury, SPA.96

14.000 licenciés FFPLum

Un ours dans les nuages

Portrayed is Udet's 35th victory, on 25 June 1918,
two victories over SPA.96 SPAD's in less than five minutes.
Cpl. Aury was WIA and taken prisoner.

Bilan AéroCic 2011

Copyright 2001 Jay M. Thompson

« 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. » L. de Vinci

Editorial

Il n'y a pas d'âge pour voler

Pas d'âge, pas de taille, pas de poids, mini ou maxi. Tout le monde peut piloter. C'est ce qui est passionnant dans l'Histoire de l'Aviation. Les pionniers qui ont marqué cette histoire n'étaient pas des demi-dieux, des athlètes. C'était des hommes et des femmes ordinaires, qui avaient juste en commun une formidable envie de voler. Ainsi, Udet ne mesurait qu'un mètre soixante, et était même un peu rondet. Et vous avez vu les portraits de Blériot ou de Santos-Dumont ; pas des Apollons non plus ! Et encore aujourd'hui : rappelez-vous le Londres Sydney en pendulaire de Dave Sykes, hémiplegique. Sans compter une demoiselle dont je vous parlerai un jour, née sans bras, et qui a quand même passé son brevet de pilote.

Alors, si vous aussi vous avez envie de voler, ne pensez pas « ce n'est pas pour moi, je ne pourrai jamais ... ». Dites-vous juste : « j'en ai envie ... je vais le faire ! ».

Bonne lecture !

Jacques DESMARETS



En couverture

Dans la ligne de mire

May M. Thompson représente ici le combat du 25 juin 1918 entre Udet, sur son Fokker D VII et le Capitaine Aury sur son SPAD XIII, de l'escadrille SPA 96. Ce jour là, il est rentré avec deux victoires, et Aury fût fait prisonnier !

Image trouvée sur <http://www.chmelnice.org/index.php/2011/05/ernst-udet/>

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

HISTOIRE

Page 4 **Ernst Udet**
Du haut de ses 1m60

Page 12 **C'était en Février 1912**
Premier film aérien de New-York

ACTUALITE AERONAUTIQUE

Page 14 **Un Ours dans les nuages**
Il vole au profit d'une association de parents d'enfants inadaptés.

Page 16 **Airbus vs Boeing**
Bilan 2011

Vidéo Fouga Magister

Page 17 **Calendrier des meetings à venir**

Page 18 **Airexpo** : Le meeting
aérien de la région toulousaine

Page 20 **Cinq Morane Saulnier classés monuments historiques**



Bundesarchiv - Bild 105-2006-0103-001
Foto: o.Ang. | August 1931

Sur cette brochette internationale de pilotes datée d'août 1931, **Udet** est évidemment le plus petit !

A L'AFFICHE DU MUSEE

Page 13 **Le Carrefour de l'Air**

ACTUALITE ULM

Page 18 **FFPlum**
La barre des 14.000 licenciés est franchie

ACTUALITE DU CLUB

Page 23 **Bilan Aéroclac**
Une bonne année 2011

AEROLUDIQUE

Page 24 **Concours photo**



Ernst Udet

Du haut de ses 1m60 !

Ernst Udet est né le 26 avril 1896 à Francfort.

Très tôt il est fasciné par l'aviation et construit des maquettes volantes. Lorsque la guerre éclate en 1914, il n'a que 18 ans. Comme beaucoup de jeunes allemands, il se présente au bureau de recrutement pour devancer l'appel, mais il est refusé à cause de sa petite taille. En effet, il ne mesure qu'1 m 60. Possédant sa propre motocyclette, il réussit néanmoins à être incorporé comme « officier de la circulation routière » dans une division de réserve locale, grâce à l'Automobile Club qui recrute des estafettes pour le front.

Fin 1914, cette division est dissoute et il se retrouve à nouveau dans la vie civile. Mais il a fait la connaissance d'un pilote qui lui avait promis de le prendre comme observateur. La mort de celui-ci, abattu par Roland Garros, a mis fin à ce projet mais ne l'a pas dissuadé de devenir « aviateur » à son tour. Comme il est toujours aussi petit, on le convainc que sa seule chance d'être pris est de passer son brevet de pilote dans le civil. C'est fait en avril 1915 et il peut enfin s'engager.

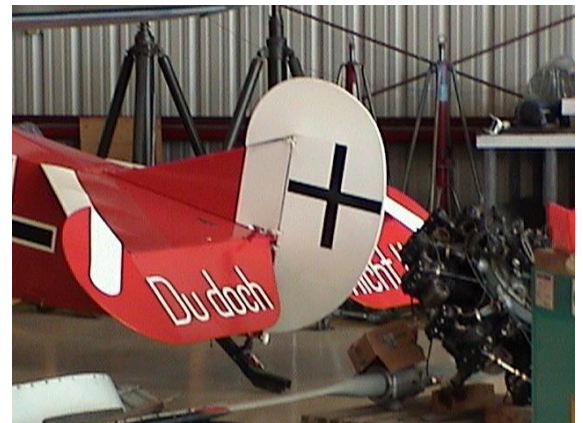
La Première Guerre Mondiale

Il est affecté à l'escadrille d'observation 206. Début 1916, on lui permet de passer dans la chasse, à l'escadrille 68 d'Habsheim où il vole sur Fokker E-III. Après des débuts laborieux et ayant surmonté sa peur, il abat son premier avion, un bombardier Farman, le 18 mars 1916. Son escadrille est incorporée à la Jasta 15, où il abat cinq autres avions. Lors d'un de ses combats, il se retrouve face à Guynemer, qu'il identifie grâce aux mots « Vieux Charles » peints sur son SPAD. Il relatera en détail ce combat lors duquel il se sent bien « léger » face à l'As français. Il considère cet échange comme une véritable leçon de pilotage donnée par notre héros. A un seul moment, il réussit à l'avoir dans son collimateur, mais sa mitrailleuse s'enraye. A partir de là il se sent condamné. Pourtant, le français finira par abandonner le combat sur un signe de la main. Udet déclarera que Guynemer l'a épargné après avoir compris qu'il n'avait plus d'arme pour se défendre, mais il semble qu'en réalité la mitrailleuse de son adversaire s'était enrayée également.



Le fameux combat illustré par Serge Stone

Udet obtient le commandement de la Jasta 37 en juin 1917. En novembre, il est convoqué avec d'autres chefs d'escadrilles pour sélectionner le futur avion de la chasse. Il fait à cette occasion la connaissance d'Anthony Fokker dont le D VII sera retenu, et celle du capitaine von Richthofen, le célèbre Baron Rouge. Ce dernier le recrutera pour sa JG 1, le Cirque Richthofen, début 1918. Après son premier vol dans l'escadre, il lui confie le commandement de la Jasta 11, sa propre escadrille, insigne honneur. Quelques mois plus tard, victime d'une infection de l'oreille, il est envoyé à l'arrière pour y être hospitalisé et y prendre un peu de repos. C'est pendant cette permission à Munich que, le 23 avril, il apprend à quelques heures d'intervalle sa décoration de l'ordre « Pour le Mérite », la légion d'honneur allemande, et la mort du Baron Rouge. Sans attendre le feu vert des médecins, il retourne à son escadrille, désormais sous les ordres d'Hermann Goering, qu'il n'apprécie pas. Ayant renoué avec sa fiancée, il fait peindre son surnom « Lo » sur tous ses avions, ajoutant sur la gouverne de profondeur le message : « Du doch nicht !! » (Sûrement pas toi !) à l'adresse de tout adversaire voulant se placer dans sa queue.





Le Fokker D VII d'Udet (Dessin de Bob Pearson)

Le 8 juillet, il se fait descendre par un Breguet et il est un des tout premiers pilotes à sauter en parachute. Mais son harnais reste bloqué dans son gouvernail et il doit se démener pour casser ce dernier pour se libérer.

Jusqu'à la fin de la guerre, il abattra encore 22 adversaires, soit un total de 62 victoires qui en font le deuxième as derrière von Richthofen.

Udet et sa fiancée Eleanor « Lo » Zink



L'entre-deux guerres

Démobilisé, Udet décide de trouver ses moyens de subsistance dans sa passion : Voler.

Il commence par participer à des meetings, mais en juin 1919, le Traité de Versailles leur interdit de voler et réquisitionne tous les appareils disponibles. Avec son ami Hans Herrmann, il commence à fabriquer en cachette un avion.

Il devient pilote d'essai pour les avions Rumpler qui veulent transformer leurs avions militaires en avions civils et créer une ligne aérienne vers l'Autriche.

En 1920, il épouse « Lo » Zink, mais sa vie aventureuse et ses nombreux succès féminins les amèneront au divorce en trois ans.

A la demande d'un américain installé en Allemagne, il étudie la fabrication d'un petit avion de sport démocratique, un petit monoplan à aile basse équipé d'un moteur de 30 ch. Lorsqu'en 1922 l'interdiction de construire des avions civils est levée, deux prototypes sont prêts, mais l'inflation les rend hors de prix. Heureusement, un autre ami d'Udet, Walter Angermund, a pris la direction des Lignes Aériennes Junker. Ces petits avions lui seront utiles pour compléter sa flotte. C'est ainsi que naît la société Udet Flugzeugbau. Avec son associé, ils vont mettre au point le U 4, puis lancer la production du quadrimoteur Kondor, qui sera plus tard cause de la ruine de l'entreprise. A cette époque, Udet s'est installé à l'hôtel des Quatre Saisons, à Munich, où il

buvait beaucoup et tirait au revolver pour se distraire. Il y installe également sa nouvelle compagne, la comtesse von Einsiedel. Un accident sur le Kondor, mortel pour un contremaître de son usine, va le décourager de la gestion de son affaire. Avec l'aide d'Angermund, il va abandonner la gestion de la Udet Flugzeugbau et créer une nouvelle entreprise d'organisation de meetings aériens. Mais pour cela, il lui faut un avion spécialisé dans la voltige. Comme il n'en existe pas de bon sur le marché, il va créer **le U-12 Flamingo**, un avion très robuste, très simple et très facile à piloter, et capable de passer toutes les figures de voltige. Un avion qui va connaître un grand succès, qu'il vendra comme avion école, sur lequel de très nombreux pilotes allemands seront formés, et qui sera également exporté dans plusieurs pays.

Le Flamingo rouge qu'il utilisait en meeting



Bundesarchiv, Bild 183-1985-0007-000
Foto: o. Ang. | 1928/1934 ca.

Le premier meeting est fixé au 12 avril 1925, alors même que le premier Flamingo est à peine terminé. Trois jours avant, une dispute amoureuse vaut à Udet une grave blessure à la poitrine. Sa maîtresse lui a planté une longue lime à ongle à 3 cm du cœur. Il disparaît de la circulation, se fait soigner discrètement et, contre l'avis du médecin qui souhaite le voir rester couché au moins une semaine, il se présente à l'aérodrome à la dernière minute et réalise la totalité de son programme, enthousiasmant les spectateurs devant un Angermund affolé de le voir piloter dans cet état.

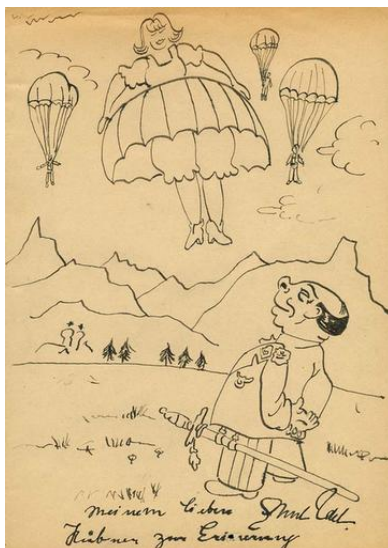
Ensemble, ils feront 16 meetings en 1925, 25 en 1926, avec un succès toujours grandissant. Son succès lui permet de gagner beaucoup d'argent, d'autant qu'il ajoute aux meetings du transport de passagers et des vols publicitaires. Séjournant toujours à l'hôtel, il y vit comme un dandy mondain, se faisant remarquer par ses frasques (il boit beaucoup, et organise toujours des concours de tir au pistolet dans sa chambre). Il se fait aussi remarquer par son talent de caricaturiste, et publie un recueil de ses dessins en 1928. Il réalise aussi quelques vols spectaculaires, passant sous le pont Bogenhausen et se posant en montagne sur le Zugspitze.

Mais la crise de 1929 va venir changer la donne. La Udet Flugzeugbau va être mise en faillite et rachetée par la Bayerischen Flugzeugwerke, dont un certain Willy Messerschmitt va prendre la Direction. Udet perd alors les revenus que lui versait la société. Par ailleurs, les meetings attirent moins de monde. Udet se tourne alors vers le cinéma où il est sollicité par le Dtr Franck spécialiste des films de

montagne. Il tourne d'abord « L'enfer blanc de Piz Alu », où ses prouesses aéronautiques sont telles que les critiques refusent d'admettre qu'elles ont été tournées sans trucages. En 1930, il retourne à St-Moritz tourner « Tempête sur le Mont-Blanc », remplaçant cette fois son célèbre Flamingo par un Klem KI 25. Fin 1931, il se rend au Tanganyika pour y tourner un film sur l'Afrique, « Fremde Vögel über Afrika ». Il y restera cinq mois, survolant le Kilimandjaro et les grands fauves, mais il mettra l'Allemagne en émoi lorsque sa disparition sera annoncée. En fait, il a dû se poser dans la savane avec son cameraman sur une panne d'essence, et ils ne seront retrouvés que trois jours plus tard, épuisés et déshydratés mais saufs. Il en ramènera de nombreux trophées qui transformeront son logement en musée.

En août 1931, il se rend avec son Flamingo aux USA où il est réclamé par les organisateurs des National Air Races et où son adresse est saluée par la presse. Comme à son habitude, il enthousiasme les spectateurs en ramassant sur

la piste un mouchoir avec un crochet fixé au bout de son aile. Original, il a l'occasion d'y rencontrer le lieutenant Wanamaker, qu'il avait abattu en juillet 1918. Mais il va surtout y rencontrer un avion, le Curtiss Hawk, le Helldiver, le premier chasseur bombardier en piqué américain. L'avion est encore à l'état de prototype, mais sa réputation va lui permettre de s'en approcher et même de rencontrer la Sté Curtiss à qui il espère en acheter un. En effet, les capacités de cet avion, beaucoup plus puissant et techniquement très efficace, lui permettraient d'améliorer radicalement ses démonstrations aériennes. Malheureusement, il vaut l'équivalent de 60.000 marks, et Udet ne dispose pas d'une telle somme !



Le Curtiss Hawk II de Udet, en 1936 au moment des Jeux Olympiques

Il rentre en Allemagne auréolé de gloire après ses démonstrations, mais il ne parle plus que du Hawk. Il reprend ses tournées, et se rend également en 1932 au Groenland pour tourner un nouveau film, « SOS Iceberg », qui va l'amener à slalomer entre les glaces, à se poser près de la banquise en hydravion, et même à se jeter dans l'eau à 0° pour simuler un crash. Un tournage très difficile !

A partir de janvier 1933, les nazis prennent le pouvoir en Allemagne. Udet n'adhère pas à leur idéologie, mais il est troublé par tout ce qu'ils font et qu'ils promettent pour l'aviation. Il sait en particulier que des accords secrets permettent à des pilotes allemands d'aller se former discrètement en URSS. Démarché par Goering et incité par ses anciens amis, il finit par rejoindre le NSDAP en mai 1933. Celui-ci, qui l'a fait nommer « vice Commodore » de la Ligue du Vol Sportif allemand, lui a surtout proposé de lui donner les fonds nécessaires à l'achat de deux Curtiss. Il les achètera à son nom, pour ses meetings, mais permettra à la Luftwaffe en création de l'étudier officieusement. En juin il retourne donc aux USA, pour participer aux National Air Races de Los Angeles, où il fait à nouveau sensation. Il espère gagner suffisamment d'argent pour acheter un appareil sans les fonds de Goering, mais celui-ci a déjà tout organisé et, en septembre Udet prend possession des deux Heildiver déjà payés.

En décembre, de retour en Allemagne, il fait la démonstration aux officiels des capacités de l'appareil, mais curieusement, comme aux USA, les militaires ne se montrent pas convaincus de son intérêt, pensant sans doute qu'il sera difficile de trouver des pilotes capables de le maîtriser. Udet en est écœuré, mais il est très content de pouvoir récupérer définitivement ses deux nouveaux jouets. Hélas, début 1934, lors d'un vol d'entraînement, il perd le contrôle de l'un des deux et doit sauter en parachute au ras du sol, échappant à nouveau à la mort de justesse.

Il reprend pourtant ses tournées, alternant la voltige avec le Flamingo, les démonstrations de piqué avec le Curtiss et le vol à voile avec un Rhönsperber. Très demandé, il vole énormément, mais s'enrichit beaucoup. Il devient l'idole du peuple allemand et continue à boire, fumer (4

paquets/jour) et s'amuser. Lorsqu'en mars 1935 la Luftwaffe est officiellement recréée, tous ses amis y sont nommés avec des gallons. Mais Udet continue à refuser les offres qui lui sont faites pour continuer à voler librement... et richement ! Il gagne beaucoup plus d'argent que ne lui en propose l'armée.

Il tourne à nouveau pour le cinéma, « Merveille du Vol », mais il s'agit cette fois d'un film de propagande destiné à promouvoir le vol auprès des jeunes allemands. Il y tient son propre rôle, et si on oublie le nazisme caché derrière, il s'agit d'un film plutôt intéressant (*voir encadré plus loin*).



Goering et Udet

Mais le 12 Janvier 1936, lors de la fête d'anniversaire de Goering, il finit par céder à la pression et accepte la proposition de ce dernier de devenir Inspecteur de la Chasse et des Bombardiers en Piqué, avec le grade de Colonel. Et avec une solde de 13.000 marks au lieu des 200.000 qu'il avait gagné en 1935.

Il restera 4 mois à ce poste et en juin prendra celui de responsable du Service Technique du Ministère de l'Air pour, espère-t-il, pouvoir enfin promouvoir le bombardier en piqué. Il lance commande de prototypes auprès de trois constructeurs, et un an plus tard essaye lui-même les trois avions proposés. Il doit à nouveau sauter en parachute pour se sauver d'un accident avec le Heinkel He-118 et passe deux jours à l'hôpital. Il sélectionne surtout le Junkers Ju-87, qui deviendra le célèbre **Stuka**.



Junkers Ju 87 B-2 or R-2, possibly St.G 2, Eastern Front, winter of 1941/42

On dit souvent qu'Udet serait à l'origine de l'idée de le faire équiper de sirènes hurlantes, qu'il aurait appelées les « trompettes de Jéricho ». Fanatique du bombardement en piqué, il fera en sorte que beaucoup d'autres bombardiers ultérieurs aient également cette capacité.

Il est promu Général Major en 1937 pour ses 41 ans. Il pilote le premier Messerschmitt Me-109 lors du meeting aérien international de Zurich. Il se rend également à l'exposition internationale de Paris, où il rencontre ses anciens adversaires, et débute à 38 à Franborough, à la « Journée de l'Empire » où la RAF lui présente ses plus récents appareils. En juin 1938, les journaux du monde entier publient sa photo car il vient de battre le record de vitesse sur 100 km sur un He-100, avec 634 km/h. En juillet, le pilote américain Al Williams, qui l'avait fait venir aux USA en 1931 et 33, vient en Allemagne avec le plus récent des avions de chasse américains, le Gulfhawk, qu'il lui laissera même piloter. De son côté, Williams pilotera le Me-109, dont il dira dans les journaux américains qu'à sa connaissance il surclasse aussi bien son Gulfhawk que les Hurricane et Spitfire qu'il a essayés. Pourtant Hitler avait déjà annexé l'Autriche !



Udet et Al Williams devant le Consulat US de Berlin

Mais Udet ne supporte pas le travail de bureau lié à ses fonctions, préférant être en permanence sur le terrain dans

les usines et chez les constructeurs. Son travail et ses relations avec les autres cadres du Ministère en souffrent. Il s'attire en particulier l'inimitié du Secrétaire d'Etat Milch. Il fait venir près de lui son vieil ami Angermund pour le seconder dans tous les aspects administratifs. En novembre, il est promu Generalleutnant. Croyant se libérer un peu et gagner un peu plus, il obtient de Goering la création du poste de Directeur Général de l'Armement et du Matériel Aériens. Mais toutes les décisions qu'il va prendre ne seront pas bonnes, négligeant en particulier le développement des bombardiers stratégiques au profit des bombardiers en piqué.



En 1937, il fait avec l'aviateur français Michel Detroyat, la couverture de « la Vie Aérienne » lors d'un passage en France

La seconde guerre mondiale

La guerre surprend Udet. Dès son début, il confie à son amie Inge Bleier, « je crois que nous ne serons jamais vainqueurs. Cette guerre, nous l'avons déjà perdue ». Il est fier de ce qu'il a fait de la Luftwaffe, mais il a peur de ce va pouvoir en faire Hitler.

L'aviation allemande est supérieure à ses adversaires, mais la guerre menée par Hitler exige de plus en plus de matériel ; et pourtant il donne la priorité à ses panzers et à sa marine, négligeant le développement de son aviation. Le déclenchement de la Bataille d'Angleterre se fait dans

ces conditions jugées absurdes par Udet qui s'en plaint sans résultat auprès de Goering. Malgré l'échec qui en découle, Udet est encore promu Généraloberst, et Goering lui impose de quitter son appartement de Berlin pour une Reichsvilla grandiose où sont transférés tous ses trophées mais où il ne sentira jamais chez lui. Le lendemain de son installation, il est victime d'une hémorragie et Goering essaie de profiter de son hospitalisation pour l'éloigner des affaires. Mais Udet « s'évade » de l'hôpital au bout d'une dizaine de jours.



Udet abuse de l'alcool et des tranquillisants. Responsable en théorie du choix et de la production des avions, mais ne pouvant en réalité que « faire avec » les choix du Führer, il vit très mal les échecs de la Luftwaffe. Il ne supporte pas non plus la tournure que les nazis ont donnée à cette guerre qui ne

En quelques années, l'As de la première guerre, le héros national, le pilote de voltige adulé qui passait sa vie aux commandes de ses avions à travers le monde, est devenu un simple rouage dans une machine de guerre qui le dépasse, une marionnette dont la glorieuse image est utilisée pour justifier des actes barbares. C'est plus qu'il n'en peut supporter. Et le 17 novembre 1941, Udet, qui avait déclaré bien des années plus tôt qu'« **il est impossible de vivre quand on ne peut plus se regarder honnêtement dans un miroir** », se suicide d'une balle dans la tête.

Mais la marionnette ne peut pas disparaître ainsi. Le communiqué officiel annonçant sa mort parlera d'une mort héroïque en essayant une arme nouvelle.

Il a droit à des funérailles nationales. Son cercueil est exposé une journée au Ministère de l'Air, gardé en permanence par des officiers rappelés du front tel le Colonel Adolf Galland. Hitler vient s'y recueillir, devant les caméras des actualités, au milieu de 240 couronnes mortuaires. Goering prononce son éloge funèbre avec de faux sanglots dans la voix. Puis le cortège funèbre, devant des milliers d'allemands émus, le conduit au cimetière des Invalides, à Berlin, où il rejoint enfin Manfred von Richthofen.

Conformément à ses volontés, les trophées de Udet furent dispersés, ou plutôt pillés, et il ne reste rien de lui, sinon quelques avions, comme son Curtiss actuellement en Pologne, à Cracovie.

Tout sauf l'allure d'un nazi !

devait, au départ, que redonner à son pays sa grandeur perdue. Quand Hitler attaque la Russie en juin 1941, la demande en matériel aérien s'accroît encore, alors que l'industrie fait face au manque de matériaux stratégiques. Goering refuse sa démission qui ne pourrait qu'entraîner celle d'autres généraux et surtout démoraliser le peuple allemand. Udet se retrouve seul, trahi par Goering qui l'a manipulé à son avantage, par Milch qui l'a constamment dénigré et qui a « épuré » son service en son absence. Même s'il est souvent avec Inge Bleier, il vit seul dans sa grande maison, seul avec ses bouteilles et ses trophées. Il y déprime de plus en plus.



Bundesarchiv, Bild 146-1971-100-10
Foto: Hoffmann, Heinrich | 1941

***Adolf Hitler salue le cercueil d'Udet le 21 nov., jour de ses funérailles.
Au premier plan, la garde d'honneur est assurée par Galland.***

MERVEILLE DU VOL

(1935) Wunder des Fliegens

Der Film eines deutschen Fliegers

Un film de Heinz PAUL

(Article de Christian Santoir)

Ce « film d'un aviateur allemand », comme il est sous-titré, sort trois mois après la création de la Luftwaffe et un mois avant la nomination du principal acteur, Ernst UDET, au grade de colonel de la nouvelle arme. La création de la Luftwaffe, contraire au traité de Versailles, suivait un train de mesures édictées en 1934 par le ministère de la Science, de l'Education et de la Formation stipulant que l'aviation devait être mise au programme de toutes les écoles dès le niveau primaire ! Cet enseignement concernait non seulement la théorie mais aussi la pratique avec la construction de modèles réduits et l'apprentissage du vol à voile. C'était une sorte d'« aviation scolaire » obligatoire à laquelle répondra, en France, une « aviation populaire » basée sur le volontariat. La réalisation de **Merveille du Vol** fait partie de cette politique et a été parrainée par le ministre du transport aérien, le général **Hermann Göring**. Le script fut écrit par **Walter Angermund** qui était l'attaché de presse d'**Udet** et tenait le rôle de speaker dans ses meetings, comme on le voit dans le film.



Synopsis : Le jeune Heinz Muthesius a perdu son père à la guerre alors qu'il était pilote de chasse. Son plus cher désir est de devenir aviateur mais sa mère s'y oppose. Un jour il rencontre Ernst Udet qui était un camarade de son père. Udet emmène en avion le jeune Heinz et lui envoie un peu plus tard une invitation pour assister à un meeting aérien à Berlin-Tempelhof. Udet intercède pour lui auprès de sa mère qui finit par accepter qu'il prenne des cours de vol à voile. Après des vacances passées avec Udet, Heinz commence sa formation et obtient son brevet de pilote. Pour tester sa compétence, il vole en montagne à proximité du Zugspitze mais son planeur est pris dans le mauvais temps et il doit se parachuter. Sa chute a été observée par l'observatoire du Zugspitze. Les secours sont alertés et Udet, avec son avion, retrouve son jeune ami sain et sauf.



L'histoire est juste là pour montrer de nombreuses scènes aériennes filmées avec maestria par le caméraman **Schneeberger** : **Udet** atterrissant sur le Zugspitze, passant sous les ponts de l'Isar à Munich, volant à travers un hangar de l'Oberwiesenfeld, ou piquant à la verticale avec son Curtiss Hawk. On peut également voir plusieurs extraits de ses films en Afrique, au Groenland et en Amérique.

Dans le petit musée de l'appartement d'**Udet**, les murs sont couverts des photos de Richthofen, Boelcke, mais aussi de Nungesser et de Fonck qu'**Udet** connaissait bien. Il y a naturellement la photo et même le buste, de Göring qu'**Udet** ne fréquentait pas, mais qui fait le lien entre le passé et le présent nazi. Les nazis sont d'ailleurs partout dans le film : hommes des SA au meeting de Berlin, délégation allemande avec salut hitlérien et chemises brunes venue accueillir **Udet** aux USA (sans doute à Kingman, dans l'Arizona), grand portrait d'Adolf Hitler dominant la salle de cours de l'école de vol à voile.

Le film ne fut pas seulement un film de propagande politique et de promotion pour l'aviation, mais aussi un gros succès commercial. Pour **Udet**, il fut une sorte d'adieu : c'était la dernière fois qu'il participait à un tournage. La vie de l'« enfant heureux », comme il aimait à s'appeler, était terminée, commençait celle du général au destin tragique. Comme un symbole, son cher Flamingo fut totalement détruit presque au même moment, lors d'un convoyage. Avec cet avion, c'était une partie de sa vie qui disparaissait à jamais.

Merveille du Vol est un grand et un vrai film d'aviation, un «must» absolu pour tout aérocinéophile digne de ce nom.

(NdlR : J'approuve tout-à-fait ce point de vue !)

Les avions du film :

Le film offre un aperçu des nombreux avions possédés par UDET lors de sa carrière de pilote de spectacle. Le premier qui apparaît est comme il se doit, l'**Udet U 12 Flamingo** portant le matricule D-822 qui était son avion fétiche bien qu'il possédât trois autres U 12 avant lui. Mais c'est avec celui-là qu'il était devenu le spécialiste de la voltige lente, à basse altitude et avec parfois, l'hélice calée ! C'est avec lui aussi, qu'il ramassait des mouchoirs au sol, du bout de son aile. Cet avion était peint en rouge avec des entretoises à rayures rouges et blanches ; les ailes étaient couleur argent. Il se produisit avec cet avion non seulement en Allemagne, mais aussi en Autriche, en Suisse, en Angleterre, et aux États-Unis. Construit en 1926, ce Udet 12a (n°269) eut une longue carrière de huit ans. En 1930, il avait été remotorisé avec un Siemens Sh 14 plus puissant et devint le U 12b Spezial. Il avait également un fuselage plus long à l'avant et une dérive moins haute, ainsi qu'un appui-tête pour le pilote. La place avant était fermée par un capot amovible. Le moteur fut changé pour un Sh 15 de 160 chevaux, une dernière fois en 1933, avant la tournée américaine.

Dans le film on voit deux U 12; un avec empennage réduit, le Spezial, lors des scènes de voltige, un avec une dérive plus grande qui est proche du modèle de série U 12a mais qui est décoré comme le U 12 Spezial.

Au meeting de Berlin, on peut admirer les évolutions d'un **BFW (Messerschmitt) M 23b** (D-1881) piloté par Willy Stöhr, le chef

pilote de la marque, et d'un rare **Grade Eindecker**, une sorte de Santos-Dumont Demoiselle, piloté par son constructeur Hans Grade, un des pionniers de l'aéronautique allemande. Au sol, sur le tarmac, il y a de nombreux avions parmi lesquels on remarque des **Junkers F-13** et un gros **Junkers G-38**. Udet pilote son **Curtiss Hawk II** (D-IRIK) avec lequel il effectue un piqué prolongé avant de se poser devant les spectateurs. Cet avion, restauré sans ses ailes, est aujourd'hui exposé au Musée de l'Aviation de Cracovie.

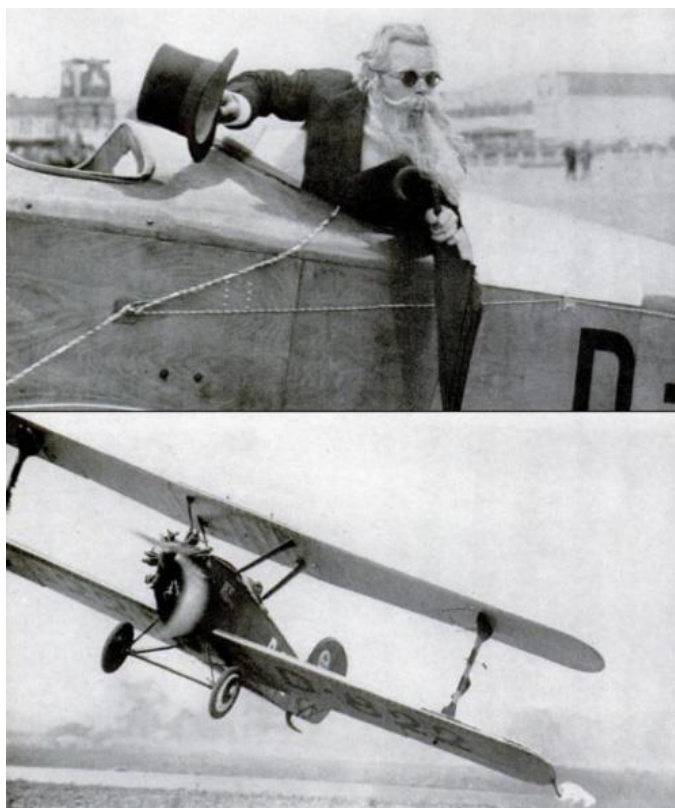
Udet posséda à un moment ou un autre jusqu'à une demi douzaine de monoplans ; en 1933, il acquit un **Klemm L 25cXI** (D-2397) à moteur anglais Pobjoy qu'il pilote dans ce film. Aux États-Unis, on le voit descendre d'un triplace **Klemm KI 32 XIV** (D-2310) avec lequel il vola en 1933, de New York à Los Angeles en passant par Pittsburgh, Columbus, Indianapolis, St Louis, Kansas City, Amarillo, Albuquerque, Winslow et Kingman. Des extraits du film « SOS Eisberg » montre le **BFW M 23b** hydravion qu'Udet pilota en 1932 au milieu des glaces. Le film se termine sur son **Schleicher Rhönbussard** (D-UDET) qui est remorqué par un Klemm, avant de prendre les ascendances thermiques au milieu des cimes enneigées. Les autres planeurs du film sont des appareils d'école, un **Schulgleiter SG 38**, puis un **Grunau 9**, lancés par deux élastiques tirés par une vingtaine d'hommes.

Christian Santoir

9 extraits de ce film sont disponibles sur YouTube, très intéressants pour voir Udet dans son monde, ainsi que pour voir des extraits de ses autres films repris dans celui-ci. Vous le verrez ainsi ramasser un mouchoir avec son aile ou se poser entre des icebergs, et l'intérieur de son appartement de Berlin avec ses nombreux trophées.

Au total c'est près de la moitié du film qui peut être vu. Bon, bien sûr, les dialogues sont en allemands, on voit beaucoup de croix gammées et quelques saluts hitlériens, mais ce film est un véritable documentaire sur Udet et sur l'aviation de l'entre-deux guerres. Vous pourrez ainsi plus facilement mettre des images sur les textes de cet article.

http://www.youtube.com/results?search_query=Ernst+Udet+-+Wunder+des+Fliegens+&oq=Ernst+Udet+-+Wunder+des+Fliegens+&aq=f&aqi=&aql=&gs_sm=e&gs_upl=14108471141084710114124401111010101215121512-11110



Dan ses meetings, Udet se déguisait en Professeur Canaros, auteur d'un livre « Apprendre à voler en deux heures », et faisait semblant de ne pas savoir comment marchait un avion. Et il ramassait un mouchoir avec son aile.

C'était en Février 1912

Premier film aérien sur New-York

Franck T. Coffyn (1879 – 1960) était l'un des membres de l'équipe de démonstration des frères Wright, la Wright Exhibition Team.

En février 1912, il installe sur le siège passager d'un Flyer B équipé de flotteurs (pour la première fois semble-t-il) une caméra électrique reliée par des fils à la place pilote d'où il la commande.

Ainsi équipé, il décolle du port de New-York, évitant les morceaux de glace qui flottent sur l'Hudson en cet hiver très froid, et il réalise le premier film, muet et en noir et blanc, cela va de soi, de la Grosse Pomme.

Il survole d'abord Ellis Island et la Statue de la Liberté, puis la prison militaire de Fort Jay, passe sous les ponts de Brooklyn et de Manhattan, et se pose enfin dans les docks de Battery Park.

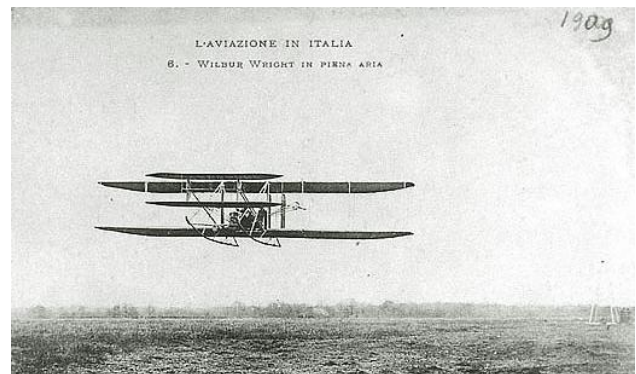
Un film de 8 mn 30, que vous pouvez voir dans son intégralité à l'adresse ci-dessous.

<http://www.airspacemag.com/multimedia/videos/Wright-B-Over-Manhattan-1912.html>

Ce n'était toutefois pas le premier film aérien. Celui-ci remonte au 24 avril 1909 où Wilbur Wright lui-même, lors de vols de démonstration à Rome devant le Roi Victor Emmanuel, avait emmené un passager porteur d'une caméra pour un petit vol au-dessus de la campagne romaine.

Ce ne sont alors que 3 mn 28 de film, mais de très bonne qualité, et puis vous ferez ainsi un « baptême » sur un des tout premiers avions de l'histoire, le Wright Flyer A, qui décolle encore depuis un rail de lancement. Et vous verrez comme déjà en 1909 cet appareil volait bien !

<http://www.europafilmtreasures.fr/PY/322/voir-le-film-un-voyage-en-aeroplan-avec-wilbur-wright-a-rome>



Bon sang, devait pas faire chaud, en plus !





Le Carrefour de l'Air – 30 mars – 1^{er} avril

Le musée organise, les 30, 31 mars et 1^{er} avril 2012, le second rassemblement des musées aéronautiques, un événement unique autour du patrimoine : musées, associations, collectionneurs...

Découvrez, pendant 3 jours, les lieux qui exposent des aéronefs en France, et échangez avec de nombreux passionnés.

A l'occasion de ces rencontres, chaque institution présentera ses activités, ses collections et ses trésors (objets, documents, archives, maquettes...).

Ce rendez-vous se déroulera dans le hall Concorde, sous les ailes des supersoniques (*photo ci-dessus de l'édition 2011*). Comme l'an dernier, un **fly'in de machines d'exception** est programmé le **samedi 31 mars 2012**. A la mesure de l'écrin prestigieux que constitue l'aérogare dessinée par l'architecte Labro en 1937, chaque machine présentée comblera rareté et importance historique, qu'il s'agisse de *warbirds*, d'avions de tourisme, de machines de sport ou d'appareils de transport.

Quelques participants de 2011 :

Musées (Conservatoire de l'air et de l'Espace d'Aquitaine, La coupole : musée de la 2^{de} guerre mondiale, Mémorial du Normandie Niemen, Musée de l'hydraviation, Musée de la Ballonnière et du Jamboree de 1947, Musée Européen de l'Aviation de chasse, Musée régional de l'Air d'Angers-Marcé, Musée volant Salis ...),

Associations (Ailes anciennes le Bourget, Anciens aérodromes, Association du groupe Lafayette, Association française

des femmes pilotes, Association Montbéliard Dassault 312, Association pour la reconstruction du Caudron Simoun, Aviatroglo, mémoire vivante du site aéronautique de Cravant-Palotte, Forteresse toujours volante, Les casques de cuir, Mémoire d'aéropostale, Nostalgic'aéro, ...)

Particuliers (M. Cristescu : exposition de photos et diapositives) ...

Fly'in 2011 : Douglas-DC3-F-AZTE (*photo ci-contre*), PA 11-F-PCRM, PA 28-N1138F, Stampe SV4-A-F-BCGQ, Yak-52TD RA3385K, ...



Un Ours dans les nuages

Pour fêter les 50 ans de l'ADAPEI (Association Départementale de Parents d'Enfants Inadaptés) d'Ille-et-Vilaine « *Les Papillons Blancs* », l'Aéroclub-Rennes-Ille-et-Vilaine (ACRIV) et l'Association des Peintres Officiels de l'Air et de l'Espace ont mis en œuvre une action "extraordinaire" afin de mieux faire connaître les Papillons Blancs et de récolter quelques fonds destinés à aider concrètement les projets en cours.

Deux années de missions aéronautiques, navales et terrestres...

« L'Ours », un ours en peluche offert par la société "Histoire d'Ours" et habillé par "Diliat Couture", est parti en juin 2011 pour deux années de voyages et d'aventures aussi bien civiles que militaires. Muni de carnets de vol, il va vivre une succession de missions et d'événements relayés par les médias, sur son site internet et Facebook, afin de se constituer un "Curriculum Vitae" le rendant unique et exceptionnel.

Pour pouvoir « assurer » ses missions, l'Ours a reçu le soutien moral du Ministère de la Défense. L'Armée de l'Air, l'Armée de Terre et l'Aéronavale lui ont déjà ouvert leurs portes, et le Général Abrial, Commandant suprême de l'OTAN l'a invité au siège de l'Organisation aux USA.

Au terme de ses aventures, l'Ours sera vendu aux enchères avec son album photo, ses carnets de vol et tous les souvenirs qu'il aura pu collecter durant ses différentes missions et rencontres... Le produit de cette vente sera réparti entre l'ADAPEI d'Ille-et-Vilaine, une ou plusieurs associations d'aide aux militaires blessés et au Service de Chirurgie vasculaire du CHU de Rennes.

Un parrain et une marraine de poids

Albert Uderzo, père d'Astérix et des Chevaliers du Ciel, et Catherine Maunoury, Championne du Monde de Voltige et patronne du musée de l'Air ont accepté de veiller sur son avenir. Le premier lui offrira une planche de dessins originaux qui seront également mis aux enchères.

Voici quelques photos extraites de son album, déjà bien fourni ...



Dans les bras d'Albert Uderzo,

... en Alphajet,



... en Hawker Seafury,

... en mission de combat avec les Forces Spéciales,





... en Transall



... en DC3,



... dans un Yak,



... avec Evelyn Delhiat, le 20 janvier 2012,



... en AWACS,



... dans un hélicoptère de la Gendarmerie qui l'a déposé sur le Mont-Blanc



...et avec le Chef d'Etat-Major de l'Armée de Terre, le général d'Armée Ract-Madoux.

<http://www2.loursbook.com/mission.html>

Airbus vs Boeing

Bilan 2011

Dans le cadre de la guerre des Jets, Airbus a continué en 2011 à écraser son adversaire, même si celui-ci, avec l'arrivée de son 787, dont les livraisons ont enfin commencé, risque de reprendre des points l'année prochaine.

	AIRBUS	BOEING
Commandes (Brut)	1.608	921
Commandes (Net)	1.419	805
Livraisons	534	477

On notera que les commandes Boeing se sont faites essentiellement sur des 737 (551 app.) et celles d'Airbus sur des A 330 neo (1.226 app.). Le carnet de commandes nettes d'Airbus dépasse de près de 100 unités son chiffre de 2010.

Boeing a donc enfin livré trois 787, et Airbus aurait livré vingt-sept A 380 si un maudit tracteur n'en avait abimé un !

Vidéo Fouga Magister

Dans notre numéro 28 d'octobre 2009, je vous avais proposé le récit d'un vol en Fouga Magister.

Aujourd'hui, je vous propose de vivre le temps d'un baptême à bord de cet avion de légende en regardant la vidéo disponible à l'adresse ci-dessous.

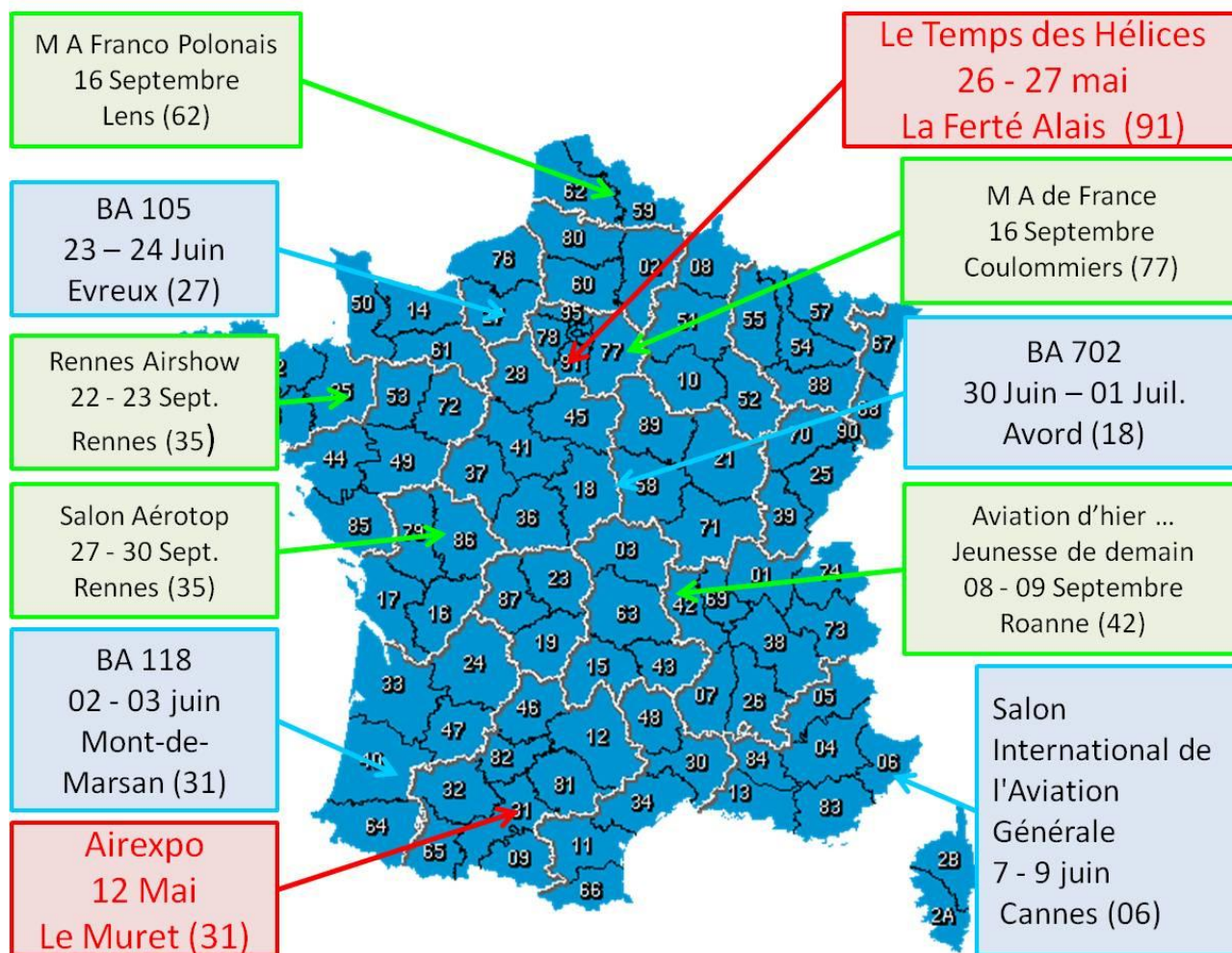
De quoi vous donner envie de casser votre tirelire ... comptez de 2.000 à 3.500 euros selon le prestataire et la durée (de 30 à 60 mn).

<http://www.youtube.com/watch?v=ywecQiMZzOE>

Calendrier des meetings à venir

Avec le printemps qui s'approche, il est temps de commencer à se préoccuper de vos futures sorties aéronautiques. Comme toujours, nous vous communiquerons dès que nous en aurons connaissance les dates des manifestations à venir qui nous sembleront intéressantes afin que vous puissiez organiser vos vacances et RTT en fonction.

Voici déjà les dates des Salons et Meetings connus à ce jour.



Les manifestations les plus proches (jusqu'à Mai) sont en rouge, celles de Juin et Juillet sont en bleu, les plus lointaines sont en vert.

<http://www.airshows.fr/>

Savez-vous qu'il existe un forum pour les ULMiste...

<http://www.forum-ulm-ela-lsa.net/index.php>



Airexpo

Le meeting aérien de la région toulousaine est de retour sur l'aérodrome de Muret-Lherm

Le samedi 12 mai 2012, Airexpo prendra son envol. Pour sa 26^{ème} édition, le plus gros rassemblement aérien du sud ouest de la France sera sur l'aérodrome de Muret-Lherm.

Depuis plus de 25 ans, cette grande manifestation populaire est organisée chaque année par les élèves ingénieurs des deux grandes écoles aéronautiques françaises : l'ENAC et l'ISAE. A travers un ballet aérien et une exposition au sol, la volonté des organisateurs est d'offrir au plus grand nombre, passionnés comme néophytes, un spectacle aéronautique exceptionnel.

Le meeting 2011 aura accueilli plus de 25.000 personnes sur l'aérodrome de Muret-Lherm. Elles ont pu y admirer un plateau varié d'aéronefs : de la Breitling Jet Team à l'A380, en passant par les légendaires Red Arrows. L'édition 2012 se place dans la continuité d'une affluence croissante, témoignage de l'enthousiasme des visiteurs pour ce grand meeting.

(Affiche provisoire)



Photo : Yoann Bourdelle
Avec les remerciements de l'équipe Airexpo 2012



*L'authentique ceinture du ciel
pour vos jeans !*



FLYING DOLL : Serrez-vous joliment la ceinture !

Cette ceinture, vendue exclusivement sur le site <http://www.flyindoll.com/fr/> ravira les fans d'objets aéronautiques.

Fabriquée dans le même matériau que les vraies ceintures de sécurité, elle se décline en différents coloris de tissus et deux finitions de boucle, noir mat ou alu, avec ou sans la pin-up. Mais franchement, ce serait dommage de ne pas retenir ses courbes pour rehausser votre élégance.

A partir de 39 €.





LENS 2012

<http://www.meeting-air-lens.com/>



AEROTOP DE POITIERS

<http://aerotop.fr/>



COULOMMIERS

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



CANNES AIRSHOW

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

Cinq Morane-Saulnier classés monuments historiques

Une décision loin d'être anecdotique, puisque qu'il n'y en avait que cinq autres à ce jour.

Nombreux sont les avions anciens précieusement conservés dans les Musées ou patiemment rénovés dans les hangars de petites associations par des passionnés soucieux de préserver un peu de notre patrimoine. Pour autant, ces avions ne portent pas le titre prestigieux de « monument historique ». Un **monument historique** est, en France, un monument ou un objet recevant par arrêté un statut juridique destiné à le protéger, du fait de son intérêt historique, artistique et architectural. Deux niveaux de protection existent : un monument peut être **classé** ou **inscrit** comme tel, le classement étant le plus haut niveau de protection.

Voici le communiqué de presse du Ministère de la Culture et de la Communication à ce sujet :

"Frédéric Mitterrand, ministre de la Culture et de la Communication a décidé sur avis de la Commission supérieure des monuments historiques qui s'est tenue le 12 décembre dernier, de **classer** au titre des monuments historiques cinq avions Morane-Saulnier appartenant à Jean Salis confiés à l'association Les Casques de Cuir - Collection Salis de la Ferté-Alais (91).

Ce classement intervient cent ans après la création de la firme par deux pionniers de l'aviation, les frères Léon et Robert Morane associés à l'ingénieur Raymond Saulnier. Il commémore la longévité d'un constructeur qui a contribué à la grande aventure de l'aéronautique française et confirme la reconnaissance d'un patrimoine essentiel pour l'histoire des savoir-faire d'excellence et des techniques industrielles.

Les cinq aéronefs classés sont les suivants :



► le Morane « AI », chasseur monoplane à aile haute de 1918, construit, toutes versions confondues, à 1200

exemplaires. Appareil très manœuvrant, il sera, notamment, la « monture » de Charles Nungesser, as français aux 43 victoires de la première guerre mondiale qui disparaîtra lors d'une tentative de traversée de l'Atlantique en 1927. Cette même année Alfred Fronval, Charles Robin et Jean- Baptiste Salis forment la première patrouille acrobatique du monde, la « Patrouille tricolore », formée de trois « Morane AI » reliés entre eux par un ruban aux couleurs nationales.

► le Morane-Saulnier 185, dite « Avionnette Morane » est un petit monoplace à train fixe, robuste, léger et économique, propulsé par un moteur de 45 cv. Produit à partir de 1930, « l'avionnette » s'adresse à une clientèle de passionnés d'aviation ou d'hommes d'affaires soucieux d'exhiber leur goût pour la modernité.



► le Morane-Saulnier 341, construit à partir de 1934, est un biplace d'entraînement à la voltige. Monoplane à aile parasol, il est doté d'un petit moteur Renault 4 cylindres en ligne de 140 cv qui lui confère une vitesse maximale de 200 km/h. Entre les deux guerres, le MS 341 est l'appareil de prédilection des premières femmes pilotes françaises : Maryse Bastié (1898- 1952), Maryse Hilsz (1903- 1946) et Hélène Boucher (1908- 1934) qui apprécient sa vitesse et sa maniabilité.



► le Morane-Saulnier 230 est un avion mythique de l'entre-deux guerres. Il s'agit d'un appareil d'entraînement biplace, monoplane à aile parasol et train d'atterrissage fixe, construit à partir de 1930 à plus de 1100 exemplaires pour le compte de l'aviation militaire et d'armées de l'air étrangères. Avion polyvalent, le MS 230 sera aussi utilisé pour la liaison, l'instruction au tir ou la reconnaissance photographique. Sa maniabilité, équivalente aux autres modèles « Morane », en font également un avion de voltige prisé aux commandes duquel s'illustrèrent Hélène Boucher, Michel Détré et Alfred Fronval. Les derniers MS 230 volent en 1946.



► Le Morane-Saulnier 502 dit « Criquet » est la version produite en France durant l'occupation de l'avion de reconnaissance et de liaison allemand à décollage court Fieseler FI 156 « Storch ». Plus d'un millier de

« Criquets » seront produits de 1943 à 1965. Ils serviront dans l'Armée de l'Air, au-dessus de la « Poche de Royan » puis en Indochine et en Algérie avant d'être rachetés par des particuliers. Un « Criquet » aux couleurs allemandes est le héros malheureux de la scène finale du célèbre film de Gérard Oury « la Grande Vadrouille » (1966).



En s'ajoutant aux cinq avions déjà classés au titre des monuments historiques, le classement de ces cinq nouveaux appareils vient compléter le corpus du patrimoine aéronautique, portant son total à 12 appareils (10 classés et 2 inscrits au titre des monuments historiques). A l'occasion du 50e anniversaire de l'aéroport d'Orly, il traduit l'attention du ministère de la Culture et de la Communication pour les patrimoines scientifiques et techniques du XXe siècle qui ont façonné la culture et l'imaginaire des contemporains."

« Ce classement, qui participe à la reconnaissance de l'aviation comme une partie intégrante du patrimoine national au même titre que certains sites et châteaux, a pour objectif de garantir la préservation et la conservation en France de machines symboliques issues des savoir faire de notre pays. Une préservation pourtant bien aléatoire car à l'inverse des châteaux quasiment indestructibles, ces nouveaux « monuments historiques » qui ont échappé jusqu'à aujourd'hui, comme tant d'autres, à la destruction au fil du temps, sont aussi destinés à être présentés de manière dynamique....

Malgré la douceur de pilotage dont ils font l'objet, ils restent des constructions fragiles, nécessitant une grande vigilance au cours présentations en vol des et des « soins » de tout instant... Les pilotes et mécaniciens bénévoles de l'association Les Casques de Cuir en sont plus que conscients.

Le public pourra désormais contempler ces appareils dans le hall du Musée Volant Salis dédié à Morane-Saulnier, aux côtés du Morane H et du MS 317. »

Philippe Chetail (www.aerobuzz.fr)



FFPlum :

La barre des 14.000 licenciés est franchie

14.200 licenciés à fin 2011 ! Avec une progression régulière depuis 10 ans (8.000 en 2001), notre fédé peut être fière de ses résultats. D'autant plus fière que la pratique de l'ULM n'impose absolument pas d'y adhérer. De nombreux ulmistes pratiquent leur passion de façon isolée ou à l'intérieur de clubs non adhérents.

Pourtant, sans la FFPlum, que serait devenu notre mouvement, attaqué de toutes parts par tous ceux (et ils sont nombreux !) qui n'apprécient pas la liberté dont nous bénéficions ? C'est grâce à son action que nous pouvons encore pratiquer l'ULM en France alors que les législations Européenne et Américaine, bien plus contraignantes, cherchent en permanence à nous phagocyter. Sans elle, nous serions bientôt des LSAistes ou des ELAistes contraints d'utiliser des appareils certifiés bien plus chers à l'achat comme à l'entretien. Alors qu'au contraire, grâce à elle, les adeptes de l'hélicoptère vont bientôt pouvoir nous rejoindre dans la Classe 6. Et Dieu sait qu'ils en sont impatients !

A 80%, ces licenciés sont propriétaires de leur machine et volent en moyenne 50 heures par an. 830 clubs sont affiliés, 430 instructeurs bénéficient du label FFPlum.

La moyenne d'âge est d'environ 50 ans, et est essentiellement masculine (>95%).

La fédé, c'est aussi la mise en communs de moyens provenant des cotisations et des subventions (liées aux nombre d'adhérents !) permettant de développer des actions telles l'organisation de compétitions, de manifestations, le subventionnement des jeunes, l'aide au vol adapté, le subventionnement de l'installation de parachutes ou le Kit Sécurité Terrain, et d'édition du magazine ULM info.

Donc, vous l'aurez compris :

Il faut adhérer à la FFPlum !

**La Fédé est membre du CNFAS, Conseil National des
Fédérations Aéronautiques et Sportives**



CNFAS

Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives

9
Fédérations

150 000
Pratiquants

La véritable voix de l'Aviation Légère et Sportive
La meilleure voie pour la défendre et la faire progresser

Espaces aériens, redevances, réglementation, terrains... : partout et chaque fois que se décide votre avenir, le CNFAS est présent, fort de la légitimité de ses 150 000 membres.

www.cnfas.fr

Aéromodélisme, Aéronautique, Aérostation, Glorification, Parachutisme, ULM, Vol à voile, Vol libre, Réseau du Sport de l'Air

Bilan AérociC

Une Bonne Année 2011 !

Une bonne année, c'est ce que l'on s'était souhaité en janvier 2011, et nous n'avons pas matière à nous plaindre de ce qu'elle nous a apporté.

D'abord en ce qui concerne le club AérociC proprement dit, puisque, si un membre nous a quittés pour cause de départ en retraite, nous avons eu le grand plaisir d'accueillir un nouveau membre à l'été. Nous sommes donc toujours 6 à pratiquer l'ULM. Bon d'accord, il y en a deux qui ne pratiquent pas beaucoup, et ce sont justement les animateurs du club ! Mais comme on se donne beaucoup pour nos membres par ailleurs, je sais qu'il ne nous en sera pas fait grief !

Ensuite, concernant nos Journées « Découverte ». Comme nous avons eu un peu moins de participants en 2010, nous avons décidé de réduire leur nombre de 4 à 2. Nous avons bien fait, puisque nous en avons eu encore un peu moins en 2011, 53 en tout au lieu de 58 en 2010. Mais ils ont quand même fait 94 vols au lieu de 83.

En plus, si en mai nous avons eu une météo plutôt favorable, nous avons eu en septembre une journée exceptionnellement belle ! Ceux qui n'y sont pas venus ont eu bien tort !

Alors oui, 2011 a été une bonne année. AérociC a sans doute trouvé sa vitesse de croisière. Le succès du club est reconnu au C.E., et nous abordons en 2012 notre cinquième année d'exercice avec confiance.

Mais attention : nous comptons sur vous pour que ça dure. Alors ... à bientôt à Meaux !



Rappelons ici qu'AérociC est le Club d'ULM du CIC, et qu'il permet aux employés de la banque de pratiquer l'ULM à moitié prix grâce au subventionnement de notre Comité d'Entreprise.

D'une part, en le découvrant par des baptêmes lors de nos Journées « Découverte », puis, une fois qu'ils ont compris que piloter c'était le grand bonheur, en s'inscrivant dans nos écoles partenaires pour passer le brevet.

Il semble quand même que, trop souvent, l'astreinte à des visites régulières à l'aérodrome et à un peu de travail personnel à la maison, le challenge à relever et les quelques euros supplémentaires restant quand même à déboursier (*guère plus qu'un abonnement téléphonique !*) les empêchent de franchir le pas. Et c'est bien dommage :

Il n'y a pas de plus grand plaisir que de voler seul aux commandes d'un avion !

Solution de la photo du mois dernier



La photo d' **Anthony Penel** représentait le **Haras National du Pin**, sur la commune du Pin au Haras (61). Voulu par Louis XIV, ce « Versailles du Cheval » était destiné à l'élevage des nombreux chevaux dont avait besoin l'armée. Il a abrité jusqu'à 200 étalons, et après une histoire longue et tumultueuse, il en abrite toujours 40 (sur 230 chevaux en tout) qui garantissent la conservation des races, et sert aussi de support technique et de conseils aux éleveurs, ainsi que de lieu de manifestations hippiques.

Sept bonnes réponses ce mois-ci, pour une question pourtant plus difficile ! Elles ont été envoyées par **Frédéric Velsch**, **Gérard Van Oost**, **Jacky Brugier**, **Martine Rangée**, **Marie Pouilly**, **Jean-Luc Veyrat**, et **Pierre Ragaru** que nous félicitons chaleureusement.

La photo de Février :



Cette butte castrale, vestige d'une ancienne tour en bois détruite en 1124, n'a certes pas influencé le nom de ce village, un petit trou situé dans un département où habite ma famille, des gens très simples par ailleurs. Non, son nom viendrait plutôt des nombreux vestiges d'habitations bien plus anciennes que l'on peut y trouver. A noter qu'il est également célèbre pour son puits bavard.

Quel est ce village ?

Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo de Benoît Marembert, en ligne sur www.survoldefrance.fr)