

N° 57 - MARS 2012

AEROCIC

Le Magazine du Club

Le Bourget

**son histoire
son avenir
ses voisins
son musée**

Hugault, Yann et le pilote à l'Edelweiss

Military Aviation Museum Airshow

Aéronews tv

Luc et son Géminif

« 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

55 sur 214, soit 26 % !

A l'origine, ce journal ne devait être que la feuille de chou de liaison entre les membres du club Aéroci, avec l'ambition de les aider un peu à passer leur brevet théorique. Se voulant aussi outil de promotion du club, nous avons décidé de l'envoyer à tous ceux de nos collègues qui avaient participé à une de nos Journées « Découverte » pour les convaincre de se lancer dans l'aventure du Brevet. Pendant longtemps donc, toutes les adresses de la liste de diffusion se terminaient par @cic.fr...

Sauf celles de nos deux écoles partenaires, qui avaient la gentillesse d'imprimer le journal pour le mettre à la disposition des membres de leurs clubs. En plus Véliplane a pris l'habitude de le faire suivre par mail à tous ses membres, dont un certain nombre m'ont contacté pour le recevoir en direct. Et puis ces pilotes en ont parlé à d'autres pilotes qui m'ont contacté à leur tour ... La boule de neige a grossi et il y a aujourd'hui 55 pilotes non Aéroci qui se sont abonnés à notre magazine, qui est maintenant lu des Pyrénées à la Picardie et de l'Alsace au Finistère, et même, depuis ce mois-ci, jusqu'au Mexique où trois nouveaux lecteurs nous ont rejoint !

Nous espérons que cette tendance va continuer, et nous essaierons de continuer à mériter vos encouragements.

Buena lectura a todos! Oh pardon : bonne lecture à tous !

Jacques DESMARETS

Dernière Minute - Dernière Minute - Dernière Minute - Dernier

La date de notre prochaine Journée « Découverte » vient d'être fixée ; elle aura lieu le 10 juin 2012. Retenez cette date dès à présent dans votre agenda !

En couverture

L'ancienne tour de contrôle du Bourget

J'ai eu le plaisir de la visiter lors de la récolte de miel de la PAF (Pilotes Apiculteur de France), car leurs ruches sont sur le toit de l'aérogare, et la récolte s'était faite dans la tour (voir notre n° 48). Un endroit magique dans cet état provisoire ... Merci Dominique !

Photo signée Irfan Caliskan sur www.airliners.net.

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

HISTOIRE

Page 4 **Le Bourget**
*L'aéroport du Paris des
grands raids*

Page 8 *C'était en Mars 1912*
**Naissance de
l'aéronautique
militaire**

Page 9 **Entre Voisins,**
le magazine d'ADP

ACTUALITE AERONAUTIQUE

Page 10 **Entrevoisins.org**
le site d'ADP

Page 12 *Les vidéos du mois*
Rafale et F-18

Page 13 **B.D. : Le pilote à
l'Edelweiss**
*Romain Hugault et Yann
sont de retour, mais
cette fois, c'est en 1917*

Page 14 **Aéronews tv**
*La première web tv
aéronautique*

Page 16 **Calendrier des
meetings à venir**

Page 17 **Military Aviation
Museum**

Page 19 **Brocante
Aéronautique de
Champagne**

A L'AFFICHE DU MUSEE

Page 20 **Le Carrefour de l'Air**

Page 21 **La BD prend l'Air**

Page 22 **Visitez les ateliers de
restauration**

Page 23 **Aidez à faire revenir
les Fouga**

ACTUALITE ULM

Page 24 **La Classe 6 est née !**

Page 26 **Le programme du
prochain Tour**
Slalomania 2012

ACTUALITE DU CLUB

Page 27 **Luc et son
Gémini**

AEROLUDIQUE

Page 28 **Concours photo**

Le Bourget

L'aéroport du Paris des grands raids

En juillet 2011, l'aéroport du Bourget a perdu sa vocation d'aéroport mixte militaire / civil au profit d'un statut exclusivement civil. En effet, jusque là il abritait encore une base aéronavale, même si le fait était peu connu du grand public. C'est d'ailleurs là, à Dugny, que j'avais passé en 1969 mes épreuves d'admission à l'Ecole de l'Air pour devenir élève pilote. Mais à l'époque, c'était l'Armée de l'Air qui occupait les lieux. Cette base vient de fermer définitivement en vue de l'implantation d'Eurocopter et EADS et, plus largement, de la création d'un cluster aéronautique. Il y avait presque 100 ans que l'armée était implantée là ...

La Grande Guerre

Dans les débuts de l'aviation, les avions, encore rares, décollaient de n'importe quelle prairie un peu plate et un peu longue, puis souvent à partir de terrains de manœuvres militaires loués pour l'occasion, comme celui du bois de Vincennes. A partir de 1909, les pilotes créent à Viry Chatillon « Port-Aviation », le premier aérodrome de l'histoire, c'est-à-dire le premier endroit aménagé dans le but de faciliter la pratique du vol, avec des bâtiments, un hôtel, des tribunes, des hangars et des pistes. Nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement sur ce monument de l'Histoire de l'Aviation.

Lorsqu'en 1914 les hostilités se déclarent, l'Armée qui a commencé à acheter des avions constate qu'elle ne dispose pas autour de Paris de terrain où elle pourrait en stocker en prévision de la défense de la capitale. Port-

Aviation est récupéré bien que devenu un peu petit, mais la vitesse et l'autonomie des appareils sont telles que le terrain recherché doit se trouver au plus près de la menace, donc au nord de Paris.

En octobre 1914, le général Gallieni, gouverneur militaire de Paris, réquisitionne donc une grande prairie de 40ha située entre Dugny et Le Bourget et la fait aménager avec sept hangars en bois et toile, des baraquements destinés aux ateliers et aux bureaux et des pistes.

Les escadrilles sont rapidement envoyées plus près du front, mais les installations sont néanmoins densifiées pour accueillir la « réserve aérienne », qui atteindra 500 avions au plus fort de la guerre.

Les compagnies aériennes

Malgré la création de la base d'Orly en 1918, Le Bourget est à la fin de la guerre le plus grand aérodrome autour de Paris et c'est tout naturellement qu'en 1919 le terrain est ouvert à la circulation aérienne publique et que la partie Est du terrain est concédée aux services de l'aéronautique civile pour en faire l'aéroport parisien, qui est inauguré la même année.

Les premières compagnies aériennes s'installent dans les baraquements en bois abandonnés par l'Armée.



Les lignes régulières vont alors se développer vers l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, et dès 1921 la liaison avec Londres est assurée six fois par jour.

Pour accompagner le développement de cette activité, les autorités décident de la construction d'une grande aérogare moderne. Dès 1922, l'architecte Lossier érige cinq immenses hangars de béton, de 50 mètres de large et 15 mètres de haut, pouvant accueillir chacun six avions Farman Goliath, complétés en 1924 par plusieurs autres bâtiments pour la douane, la météo, le buffet, et la direction, ce dernier arborant une grande horloge et les blasons des grandes villes européennes desservies, comme les gares ferroviaires.



Un Goliath au Bourget en 1924

Mais la progression du nombre de passagers va vite rendre ces nouveaux bâtiments obsolètes. De 740 en 1919, il est passé à 8.000 en 1924 puis à 45.000 en 1929. Le fret progresse également très vite.

L'aéroport devient aussi la base de départ des grands raids, et en mai 1927, il atteint la consécration quand Nungesser et Coli en partent le 8 à bord de l'Oiseau Blanc pour rallier une Amérique qu'ils n'atteindront jamais,



Charles Lindbergh au Bourget

et quand Lindbergh y atterrit le 21 en provenance de New-York. Et en 1929, l'Oiseau Canari de Jean Assollant y renouvelle l'exploit pour la France.



Vue aérienne de l'aéroport en 1927

Le bâtiment Art-Déco

En 1935, un concours public est ouvert pour la construction d'une nouvelle aérogare, qui est remporté par l'architecte Georges Labro. En deux ans, car tout doit être terminé pour l'exposition universelle de 37, il va construire un bâtiment de 233 mètres de long appelé « Janus », dans l'alignement des anciens hangars eux-mêmes agrandis. L'ensemble est inspiré par l'allure d'un paquebot, avec ses terrasses destinées aux spectateurs des meetings qui rappellent les ponts d'un navire, et la tour de contrôle au milieu qui évoque la dunette du capitaine.





Le bâtiment est recouvert de calcaire marbrier, ajouré par de grandes baies vitrées. Le hall principal, son double escalier monumental et son allée à colonnes sont éclairés par un toit de pavés de verre. Le fronton est à nouveau décoré par les blasons des grandes villes du monde desservies par les compagnies, mais cette déco sera remplacée plus tard par trois statues féminines monumentales qui évoquent l'Afrique, l'Occident et l'Extrême-Orient. L'inauguration a lieu en novembre 1937, cinq mois après le début de l'exposition.

Deux ans plus tard, le trafic s'élevait 21.000 mouvements et 138.000 passagers.

La seconde Guerre Mondiale



En 1940, l'aérogare est d'abord bombardée, puis occupée par la Luftwaffe, qui va la repeindre en couleurs camoufflage, agrandir l'ensemble à 570 ha et y construire une piste en béton.

Puis le 16 août 1943, lors de l'opération Starkey, les américains rasent en bonne partie l'aéroport, la ville de Dugny et le nord de celle du Bourget. L'aérodrome reste néanmoins occupé et utilisé par les allemands jusqu'à la libération de Paris.

Dès 1944, Labro entreprend les travaux de reconstruction de l'aérogare, pratiquement à l'identique.

1^{er} juin 1945, retour du millionième prisonnier



L'aéroport reconstruit

Rattaché en 1946 à l'établissement public Aéroport de Paris, Le Bourget voit son trafic civil reprendre de plus belle après la guerre. En 1953 est inaugurée sa nouvelle Tour de Contrôle. A ce moment, le trafic atteint 600.000 voyageurs par an. L'extension n'étant plus possible, il laisse de plus en plus la place à Orly puis à Roissy (1973) pour ne conserver depuis 1981 que le trafic de l'aviation d'affaire. Un trafic toutefois très soutenu puisqu'en 2007, il voyait passer 70.000 avions vers 800 destinations différentes. Il emploie 4.500 personnes (plus 8.000 emplois indirects), soit 27% des emplois offerts sur les territoires des 4 communes qu'il concerne.

Par ailleurs, il accueille depuis 1953 le Salon de l'Aviation et abrite depuis 1975 le Musée de l'Air et de l'Espace.

Ses bâtiments, parmi les seuls de cette époque à avoir été conservés en Europe, sont inscrits à l'inventaire des Monument Historique depuis 1994. Ils nécessitent aujourd'hui une rénovation importante que Catherine Maunoury, la Directrice du Musée, va pouvoir lancer grâce à une subvention de 21,5 M€ que le Ministère de la Défense vient de lui accorder, soutenu par une dotation complémentaire de 5 M€ accordée par le GIFAS (Groupement des industriels français de l'aéronautique et du spatial), EADS, Dassault, Safran et Thales, chacun apportant 1 M€.

Une somme malheureusement insuffisante pour financer la totalité des travaux qui seraient nécessaires pour donner au Musée le faste et les dimensions qui conviennent au plus ancien et plus grand Musée aéronautique du monde (une centaine de millions) et éloigner définitivement le

spectre d'une délocalisation en province. Car le site est très convoité par les promoteurs du Grand Paris !

2013 verra donc déjà la rénovation de la salle des huit colonnes, et 2014 celle de la Tour de Contrôle (voir photo ci-dessous). Ensuite viendra la rénovation des différents halls, sans bien sûr jamais fermer le Musée au public.

Où Mme Maunoury trouvera-t-elle la différence ? Elle recherchera bien sûr de nouvelles subventions dans l'avenir mais n'hésitera pas non plus à solliciter les particuliers : voir quelques pages plus loin l'article sur la rénovation des Fougas ...



La tour est actuellement en bien piteux état !



C'était en Mars 1912

Naissance de l'Aéronautique Militaire

On se souvient qu'en 1909, après la traversée de la Manche, Blériot vendit une centaine d'appareils à l'Armée. Pour cette dernière, il s'agissait de tester l'utilisation d'un nouveau matériel pouvant se révéler utile pour des missions de reconnaissance. Pendant les deux années qui vont suivre, l'Armée comprend tous les potentiels présents et futurs de l'aviation, qui va devenir une arme à part entière. On étudie déjà la possibilité de son utilisation pour larguer des projectiles sur des cibles ennemies (on ne parle pas encore de bombardement).

Dès Janvier 1912, on institue un carnet de vol militaire, dans lequel les pilotes enregistreront les détails et compte-rendu de leurs missions.

Et le 29 mars est votée la loi portant création officielle de l'aviation militaire et de l'organisation de l'aéronautique militaire. Le décret et l'arrêté d'application de cette loi paraissent aux JO des 22 et 24 août 1912.

Les appareils seront regroupés en escadrilles de 6 avions, qui seront désignées par une ou plusieurs lettres désignant le constructeur des avions et par un numéro d'ordre. Ainsi, la première à Chalons, **HF 1**, est équipée d'Henri Farman, quand la seconde au Buc, **MF 2**, est équipée de Maurice Farman. Suivront à Pau en juillet la **BL 3** équipée de Blériot, puis en décembre à Saint-Cyr les **D 4** (sur Déperdussin) et **MF 5**.

Le 14 juillet, le Président Fallières remet officiellement son drapeau à l'Aéronautique Militaire ; on ne parle pas encore d'Armée de l'Air, il ne s'agit que d'une partie de l'Armée de Terre. Une sorte d'ALAT... C'est également en juillet qu'on décide de l'application de cocardes d'un mètre de diamètre sous les ailes et sur les flancs des avions.



Un Déperdussin de la D 4 en sept 1912. Remarquez la position du mitrailleur lui permettant de tirer au-dessus de l'hélice. Athlétique comme posture !

Le sergent Marcel Poivre à bord de son Maurice Farman de la MF 5 en 1913



Entre voisins (le mag)

Parce que les problèmes de voisinage autour des aéroports étaient déjà importants en 1958

POUR LIER CONNAISSANCE...

A Orly, au Bourget, à Issy-les-Moulineaux, et auprès des autres terrains verdoyants qui entourent notre région parisienne, l'Aéroport de Paris a le plaisir de vous compter parmi ses voisins.

Etre "voisins", c'est peu et c'est beaucoup. Il y a des voisins qui se tournent le dos et ne se saluent pas ; il y a ceux, au contraire qui conscients qu'une certaine solidarité les lie, s'efforcent de s'entraider et de rendre la vie des autres plus facile et plus agréable.

L'Aéroport de Paris est conscient de ne pas être un voisin comme tout le monde. Quand les grands courriers de nuit se lancent sur les pistes et survolent les maisons endormies pour gagner de lointaines contrées, les hommes qui ont préparé, organisé et guidé ce départ de l'Aéroport, n'ont pas oublié leurs voisins. Quand, durant la journée les avions atterrissent et décollent quelquefois à raison d'un mouvement toutes les dix minutes, "ceux de l'Aéroport" se préoccupent encore de la sécurité, du confort, de la tranquillité des communautés qui les entourent. Et cette préoccupation, qui s'est souvent traduite par des mesures diverses prises en faveur des voisins de l'Aéroport, n'a pas toujours été portée à votre connaissance.

Au travers de ce petit bulletin, par lequel nous souhaitons voir un véritable lien d'amitié se créer entre l'Aéroport de Paris et ses voisins, vous ferez connaissance avec les hommes qui font vivre cette grande entreprise publique. Vous serez informés du rôle que joue l'Aéroport pour Paris et la France. Vous suivrez également les développements du transport aérien moderne mais surtout vous saurez tout ce qui est mis en œuvre pour garantir votre confort et votre sécurité.

"Entre voisins" n'est pas un dialogue à sens unique ; vos remarques, vos suggestions, vos questions seront les bienvenues et nous vous répondrons avec franchise.

Désireux de percer le mur de l'anonymat pour établir un contact humain et vrai, nous espérons que cette initiative rencontrera votre intérêt bienveillant et créera entre nous un courant de sympathie réciproque, qui ne pourra que rendre plus aisées et plus cordiales nos relations de "bon voisinage".

n° 1 et 28 pages, 3 numéros annuels, montera jusqu'à 6 numéros dans les années 1990 et s'éteindra enfin en 2010 pour laisser la place au site internet www.entrevoisins.com mais ça ... c'est une autre histoire !

Eh oui, déjà en 1958, les nuisances sonores autour des aéroports parisiens étaient suffisamment importantes pour justifier de la parution d'un magazine destiné à favoriser le dialogue d'Aéroport de Paris avec ses riverains.

Ce premier numéro avait huit pages. On y trouvait d'abord l'édito ci-contre qui en expliquait la philosophie, un article présentant les travaux de construction de la nouvelle aérogare d'Orly (celle qui surplombe la nationale 7), prévue pour accueillir à terme 7 millions de passagers, un autre présentant ADP, qui affichait 2.700.000 passagers en 1957, dont 2 millions sur Orly, second aéroport européen derrière Londres. On y voit aussi que l'aérodrome de Coulommiers est utilisé pour l'entraînement des équipages commerciaux et pour des vols militaires.

On y apprend qu'un Comité National de Lutte contre le Bruit a été créé en avril dont ADP fait partie, et que les avions à réaction ne sont pas encore autorisés à atterrir sur les aérodromes français en attendant les résultats de tests de bruit justement, que des travaux de modernisation sont prévus au Bourget pour accueillir les futurs quadrimoteurs, et que les édiles des communes voisines ont été reçues en visite à plusieurs reprises sur les aérogares.

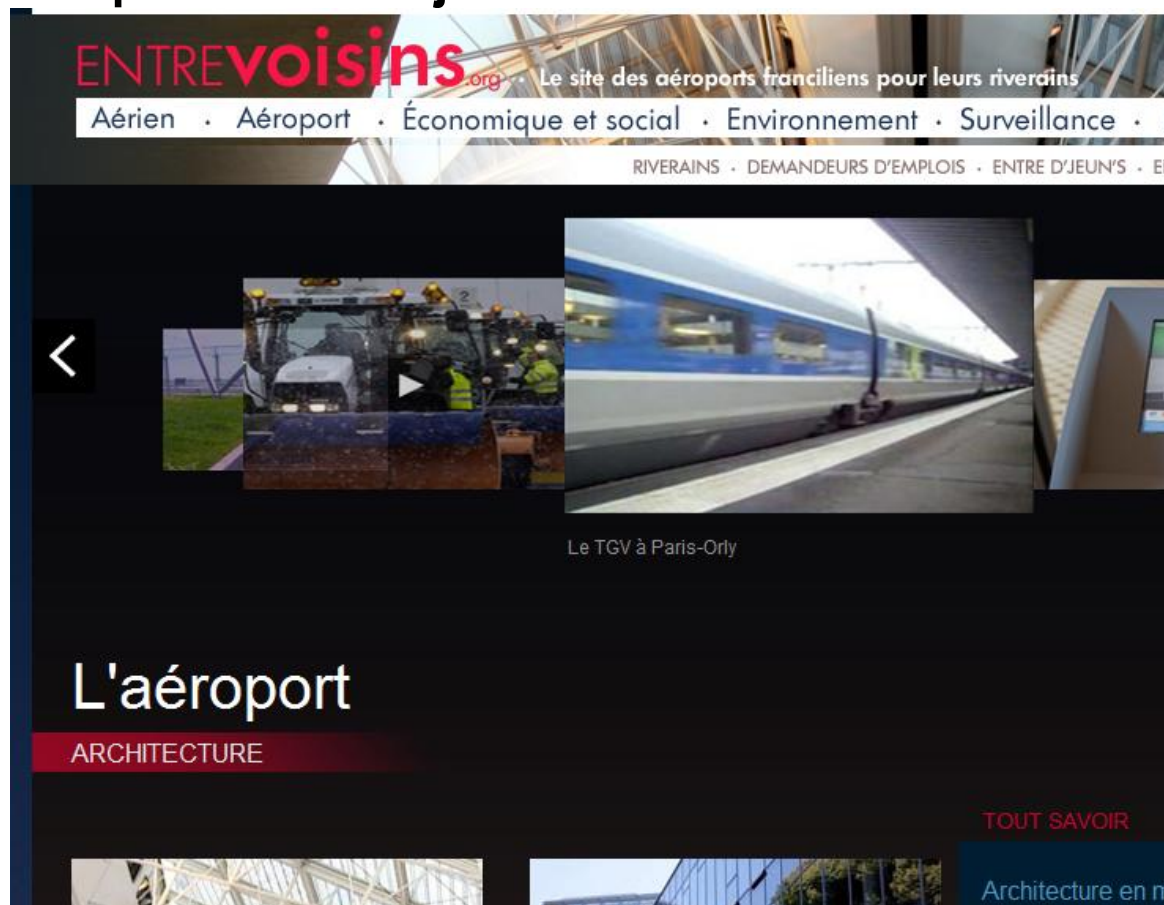
On explique aux riverains comment reconnaître le Super Starliner (ou Jetstream, selon la compagnie propriétaire), en donnant ses caractéristiques techniques et ses jours et heures de décollage et atterrissage (mais sans penser à rappeler que c'est un Lockheed Super Constellation amélioré), on compare le trafic avion aux autres moyens de transport, l'amélioration du temps de vol sur un Paris New-York dont on apprend qu'il en coûte désormais 205.000 francs au lieu de 253.000 (AR) grâce à la création de la classe économique, qu'Issy est devenu Hélicoptère International depuis un an et reçoit 5 vols quotidiens des hélicos de la Sabena vers Bruxelles, et enfin qu'un Bureau des Relations avec les Riverains a été créé afin de répondre à leurs questions et à leur doléances.

Le bulletin paraîtra régulièrement deux fois par an jusqu'en 1986 (32 pages pour le n° 29), puis disparaîtra jusqu'en 1992 où il reviendra avec un nouveau



Entrevoisins.org

Parce que les problèmes de voisinage autour des aéroports sont toujours d'actualité



Nous sommes tous (ou presque) des riverains de l'un des grands aéroports parisiens, Aérocioc étant à 80% lu par des habitants de la région parisienne. Et tout le monde sait que ce voisinage peut être parfois difficile à supporter, essentiellement pour des raisons de pollution sonore.

Aéroport de Paris, qui le sait bien également a créé en 2010, en remplacement du magazine présenté à la page précédente, le site www.entrevoisins.org, « **le site des aéroports franciliens pour leur riverains** », pour nous informer du pourquoi et du comment de ces nuisances et de tout ce qui est fait pour les limiter. Mais pas seulement ...

Un site très complet qui cumule d'une part des informations à caractère permanent et d'autre part des actualités. Une newsletter peut compléter le tout pour attirer votre attention sur les nouveaux articles.

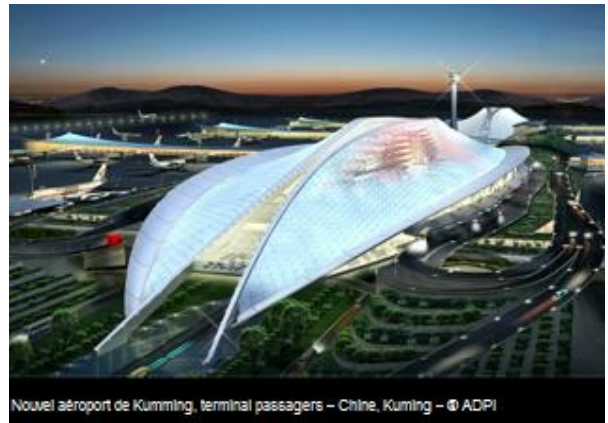
Même si vous n'êtes pas directement touchés par le bruit des avions, vous y trouverez beaucoup de choses intéressantes touchant aux différents domaines d'un milieu qui nous intéresse, l'aéronautique :

L'aérien (gestion de l'espace, histoire du transport, avions, compagnies aériennes, organisations ...), **L'aéroport** (architecture, fonctionnement, AdP, CDG, Orly ...), **Économique et social** (Pacte Mondial, Fondation AdP, coopération, développement régional, emploi, aides...), **Environnement** (développement durable, CCE, bruit, qualité de l'air, changement climatique, énergie, eau ...), **Surveillance**, **Maisons de l'environnement**, **Riverains** (aides à l'insonorisation, sport et culture, ...), **Demandeurs d'emplois** (l'emploi, les métiers, les formations, la plateforme d'accueil et d'aide...), **Enseignants** (visites guidées ...), ...

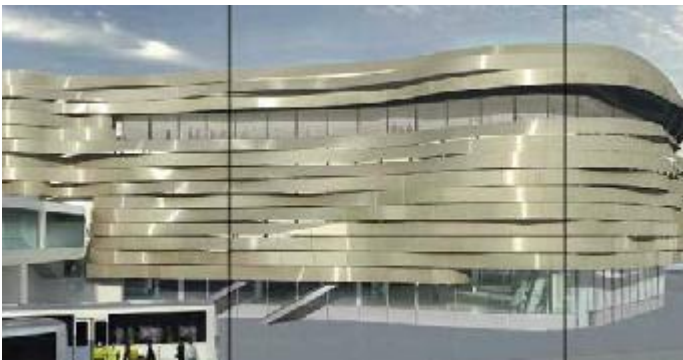
Vous découvrirez ainsi le nouveau Boeing Dreamliner ou les projets de tourisme spatial, comment vous inscrire à une visite gratuite des parties habituellement interdite de CDG, le tri des bagages ou le déneigement des pistes, les projets architecturaux pour la France ou l'étranger, les nouveautés techniques du contrôle des passagers ...



Nouvel aéroport international de Doha, Pavillon de l'Emir - Qatar, Doha - © ADPI

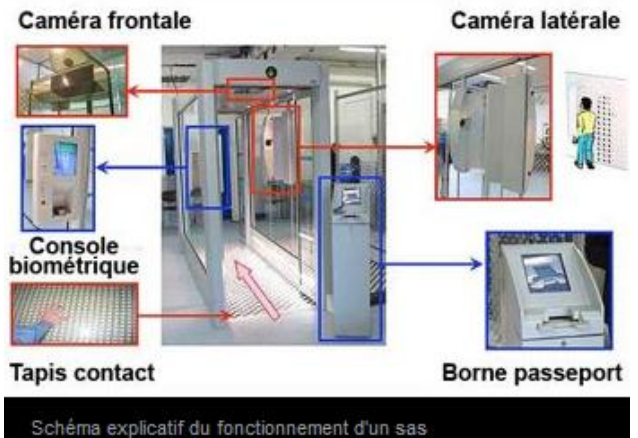


Nouvel aéroport de Kunming, terminal passagers - Chine, Kunming - © ADPI



Vue du futur terminal 2AC ^

Futur système de contrôle biométrique >



Un sous-site en particulier peut retenir votre attention. **Entre D'jeun's** répertorie et détaille l'ensemble des métiers pratiqués dans le milieu aéroportuaire, avec les filières, les qualités et formations requises, les salaires proposés à l'embauche, des interviews de salariés, des tests de convenance ...

Avitailleur

LE POMPISTE DU CIEL

Employé d'une compagnie pétrolière, l'avitailleur alimente les avions en carburant. Au volant de son camion-citerne il parcourt les pistes et contrôle la qualité du kérosène pour éviter les problèmes de combustion ou de stockage du carburant dans l'avion. Un métier facile d'accès pour les passionnés d'avions qui souhaitent se frotter à la vie de la piste.

Mission

- Alimenter les avions en carburant
- Réceptionner le kérosène livré sur le site de l'aéroport par les compagnies pétrolières
- Gérer les stocks de carburant des véhicules et des cuves
- Conduire un camion-citerne
- Appliquer les règles et procédures de sécurité, qualité et environnement
- Vérifier la pression du carburant à l'entrée des réservoirs de l'avion

CAP / BEP

INTERVIEW

Un professionnel raconte

Avitailleur

LE POMPISTE DU CIEL

M. DEMASSE raconte...

Vous avez obtenu 31 points

De 35 à 29 points :
Bravo. Ce métier est vraiment fait pour vous. Foncez !

De 28 à 21 points :
Ce métier pourrait vous plaire, mais vous devez améliorer vos connaissances.

Salaire
à partir de 1 500€

Avec ça, votre enfant pourra toucher du doigt un certain nombre d'emplois qui ont tous en commun d'être pratiqués dans ce monde à part qu'est l'Aéroport. Il y lira ainsi qu'il peut, avec un BEP et un permis B, être pris comme « agent de piste » et gagner 1.340 euros, à condition de ne pas être frileux et d'être prêt à travailler la nuit s'il le faut. Moyennant quoi, et après la formation ad hoc, il pourrait être amené à remorquer ou à pousser des jets aux commandes d'un véhicule tracteur. C'est pas pilote de ligne, mais au niveau responsabilité, dire qu'on déplace au sol un A380 en remorque, c'est quand même valorisant !

les Vidéos du mois

Deux très belles vidéos nous ont été signalées ce mois-ci :



D'abord une vidéo de trois minutes, trouvée par *Ferdinand De Marchi*, du vol de démonstration du Rafale au Sion Airshow qui s'est tenu en septembre dernier en Suisse (et que nous vous avons d'ailleurs recommandé dans nos colonnes). Vous y verrez la totalité du vol, avec des vues prises depuis le sol et depuis une caméra embarquée.

<http://forums.airshows.co.uk/viewtopic.php?f=12&t=38430>

La seconde, qui dure 4 minutes mais avec une image un peu plus petite que la précédente, a été repérée par *Jacky Brugier*. Il s'agit cette fois d'un vol en patrouille effectué par deux Lockheed F 18 de l'US Navy, qui s'offrent quelques figures de voltige. C'est filmé intégralement depuis l'un des deux appareils, et vous pouvez apprécier le travail du pilote pour rester en formation avec son coéquipier.



<http://infostuces.blogspot.com/search?updated-max=2012-01-27T07:58:00%2B01:00&max-results=20>

Romain Hugault et Yann sont de retour avec « Le pilote à l'Edelweiss »

Il y a plus d'un an déjà que je vous avais parlé d'eux, à l'occasion de la sortie du troisième tome du « grand duc ». Romain Hugault nous avait habitués avec cette série et avec les précédentes à voir évoluer des héros ténébreux et de somptueuses héroïnes au milieu des warbirds de la seconde guerre mondiale qu'il dessinait avec un talent universellement reconnu.

C'est donc avec surprise que nous le retrouvons cette fois en 1917. Il s'agit d'une période trop souvent négligée par les auteurs de BD, peut-être parce que les combats y étaient moins rapides et violents que lors de 39/45 et que les tranchées sont moins esthétiques, sans doute aussi parce que le dessin d'appareils aux détails plus nombreux et plus fins est plus difficile.

Toujours est-il que les premières planches visibles de nouvel opus qui est sorti fin janvier en librairie montrent que Hugault a pris le soin de bien étudier les avions visibles dans l'album (il aurait passé de très nombreuses

heures au Musée de l'Air) pendant que Yann peaufinait son scénario, car les dessins sont comme toujours magnifiques.

Côté scénario d'ailleurs, Yann a lui aussi pris le temps de se documenter à fond sur cette époque et ses ambiances surannées, où les femmes portaient des robes longues et les hommes de fines moustaches recourbées sur les cartes postales en noir et blanc qu'ils s'échangeaient.

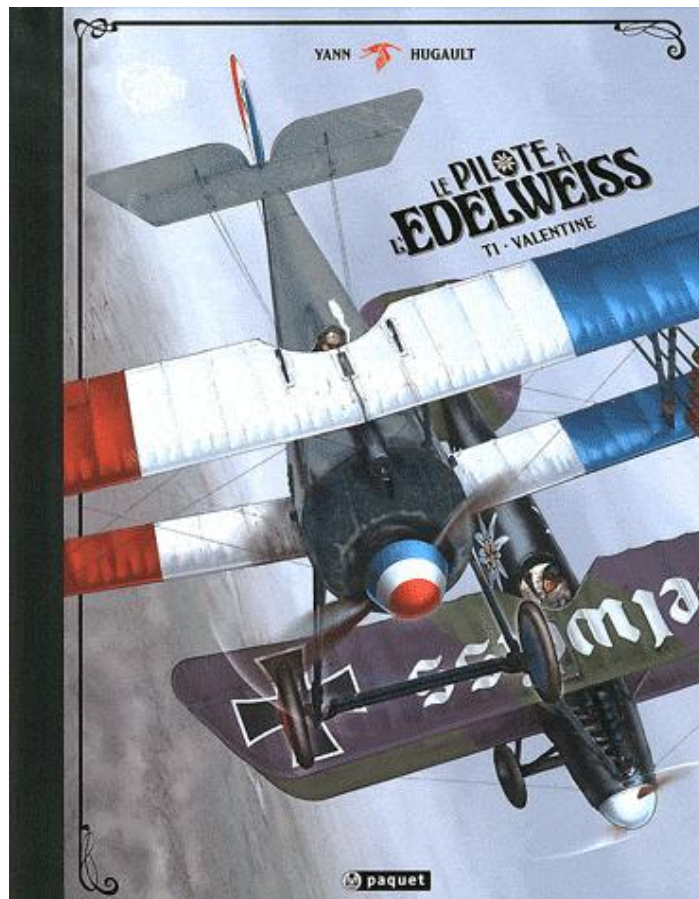
Les deux ont complété leur documentation par de nombreux entretiens avec les associations qui restaurent et font voler les appareils de la grande guerre afin de rendre plus réalistes les scènes décrites. Le résultat est parfait comme d'habitude, et on va donc pouvoir découvrir avec bonheur les Spad, Nieuport et autres Fokker de cette époque dans les moindres détails de leurs haubans, culasses de mitrailleuses, cadrans de cuivre, et des cuirs de leurs pilotes.



Romain Hugault, Yann, et leur dernier-né.

1917 : les frères Castillac combattent dans l'armée française de la Première Guerre mondiale. Henri est un as de la chasse de la fameuse escadrille *Les cigognes*. Alphonse, ancien pilote lui aussi, a été muté dans les chars suite à une sanction disciplinaire. Ce dernier ne rêve que de retourner voler tandis qu'Henri, lui, est figé à chaque fois qu'il croise la route d'un Fokker allemand orné d'une *Edelweiss*, piloté par un redoutable adversaire. Quels secrets se cachent derrière cette peur panique, derrière la relation trouble entretenue par Valentine, l'épouse d'Alphonse, avec Henri (liés à des événements remontant à la grande crue de la Seine à Paris en 1910), et derrière l'*Edelweiss* peinte sur l'appareil allemand ? Les bases sont posées pour une histoire qui s'annonce palpitante, et qui devrait comprendre trois tomes au final.

Tome 1 : Valentine. 48 pages Aux éditions Paquet



AeroneWS tv

la première web tv aéronautique

C'est nouveau, et c'est vraiment très intéressant pour tous les passionnés d'aéronautique que nous sommes.

A l'adresse <http://www.aeroneWS.com/fr/> vous allez trouver une mine de reportages classés selon six catégories : Constructeurs, Aérien, Métiers, Ecologie, Livres et Vos Vidéos.

Ces reportages sont très nombreux, souvent très récents (mais vous avez accès aux reportages plus anciens), plutôt bien faits, et la vidéo est d'excellente qualité.

Le 20 février, on y suivait par exemple un reportage de 2 min daté du 17 sur le dernier salon de l'aviation de Singapour (Constructeurs), un autre d'1min 20 daté du 20 sur le nouveau site du Ministère du Transport destiné à aider les usagers à y voir plus clair dans leurs problèmes (Aérien), un de 3min 15 sur le métier de baliseur (26 métiers au catalogue, ça peut être très utile pour orienter vos gamins !), un autre d'1 min 47 daté du 06 sur le refus de la Chine de laisser ses compagnies aériennes payer la taxe carbone (Ecologie) et enfin un de 1 min 47 du 7 février sur la sortie du second tome de la BD «l'escadrille Normandie-Niemen» de Mark Jennison (Livres). La rubrique Vos vidéos quant à elle vous renverra vers 11 (pour l'instant) vidéos originales, comme celle de Crazyman, un homme volant qui se jette d'une montagne avec une combinaison qui fait aile, ou une vidéo amateur de l'amerrissage de l'A 320 sur l'Hudson.

Le pavé « Fil d'actu » vous donne en direct des nouvelles très courtes au rythme de plusieurs par jour, comme :
lundi 20 février 2012 13:00:52

Inde: Kingfisher, en difficulté, convoquée chez le régulateur aérien

BOMBAY (Inde), 20 fév 2012 (AFP) - L'autorité indienne des transports aériens a convoqué lundi la compagnie Kingfisher, en proie à de graves difficultés, pour qu'elle s'explique sur l'annulation de nombre de vols au cours des derniers jours.

Enfin signalons qu'un lien vous permet de suggérer les reportages que vous souhaiteriez voir, mais nous n'avons pas encore pu tester la réactivité de la chaîne sur les suggestions des auditeurs.

Si cette chaîne ne remplacera jamais la lecture de votre magazine préféré, elle peut néanmoins la compléter d'informations à jour sur des domaines plus généralistes de l'aviation.

Au rayon « Newsletter », vous pouvez accéder rapidement aux « archives » des reportages, les plus anciens étant classés par semaine. Et dans ces « semaines », figure un « dessin de la semaine » dont voici trois exemples.

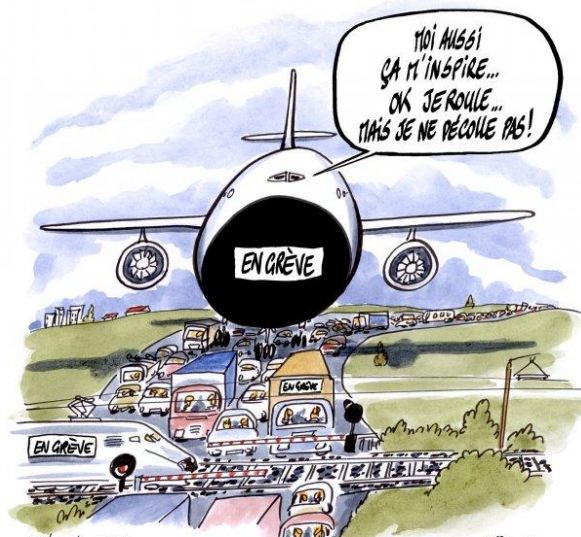
LE "KOMPRESS", PLUS PETIT HÉLICO DU MONDE



10 février 2012

GRÉGOIRE TASTET

UNE LOI SUR LE SERVICE MINIMUM AÉRIEN
INSPIRÉE DU TRANSPORT TERRESTRE



27 janvier 2012

GRÉGOIRE TASTET

LONDRES Y PENSE...



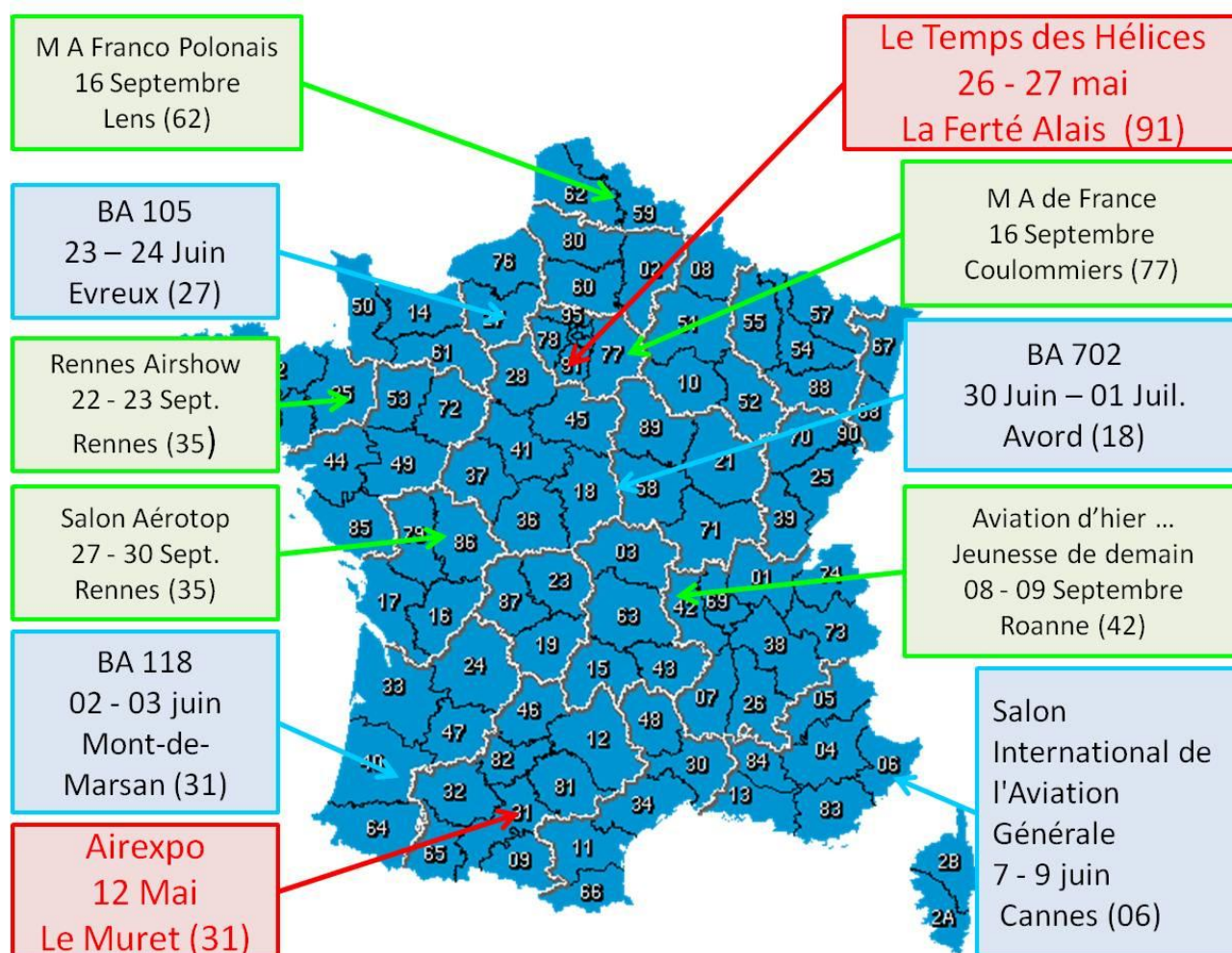
20 janvier 2012

GRÉGOIRE TASTET

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>



Military Aviation Museum

Airshow 2012

L'affiche figurant en page suivante est celle de l'un des plus beaux meetings d'avions anciens de la planète. Le Military Aviation Museum est un Musée privé fondé en 2006 par un riche homme d'affaire américain, Jerry Yagen, pour y exposer sa collection personnelle d'une cinquantaine d'avions anciens, presque tous en état de vol, constituée depuis 1996. Il est installé sur un terrain d'aviation qui lui appartient également, sur lequel il a fait reconstruire à l'identique trois hangars datant de la seconde guerre mondiale et un de la première. Chaque avion est donc dans un bâtiment correspondant à ceux qu'il a réellement connu, les avions allemands étant regroupés dans un hangar allemand démonté à Cottbus près de Berlin. D'ici quelques mois, ils seront rejoints par la Tour de contrôle de brique de l'aérodrome de Goxhill (G-B).

Outre les appareils, l'ensemble abrite également un imposant stock de pièces détachées, ainsi que des éléments militaires tels qu'un magnifique chariot avitailleur Thompson Brothers de 1938 ressemblant à une locomotive à vapeur carénée, ou une batterie de Flak de 88 mm qui tire des charges à blanc pendant le meeting, servie par des figurants en uniformes d'époque.

Alors bien sûr, je me doute que vous ne ferez pas le voyage jusqu'en Virginie, mais ...

Pour en savoir plus sur le Musée, je vous recommande l'article de 10 pages (!) du « Fana de l'Aviation » n° 507 de février 2012.



Annual **WARBIRDS** **OVER THE BEACH**



May 18, 19 & 20, 2012
Virginia Beach, Virginia
www.VBairshow.com
(757) 721-PROP



4^{ème} Brocante Aéronautique de Champagne

L'association **Saint-Dizier Aéro Rétro**, en partenariat avec la Ville de Saint-Dizier, la base aérienne 113 "Saint-Exupéry" et l'Aéro-Club de Saint-Dizier Robinson organise sa 4^{ème} Brocante Aéronautique de Champagne les **31 mars** et **1er avril** prochain.

Objets anciens, livres anciens et contemporains, affiches, etc... il devrait y en avoir pour tous les goûts. Il y aura possibilité de visiter l'Espace d'Exposition 'Dans le Vent des Hélices' et le musée volant qui s'est enrichi d'un Piper PA-19 ex-US Army de 1953 ainsi que d'un Waco UPF-7 de 1941, avions qui ont rejoint le Piper L-4 Grasshopper, le Super Stearman et le MS-317.

Possibilité de déjeuner sur place, repas préparé par un cuisinier local.

4^{ème} Brocante Aéronautique de Champagne

samedi 31 mars 2012
& dimanche 1^{er} avril
de 9h00 à 18h00
Entrée libre

Saint-Dizier Aéro Rétro
34, rue Godard-Brulliard 52100 Saint-Dizier
(site aéro-club Saint-Dizier Robinson)
www.stdizieraeroretro.com - 06 88 00 92 01

Crédit photo: Guillaume Perrin, The Library of Congress - Création: Rodolphe Design

SAINT-DIZIER AÉRO RÉTRO

SAINT-DIZIER



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'hydravation, 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, ...



La BD prend l'Air

7^{èmes} Rencontres de la BD Aéronautique et Spatiale

12 & 13 mai

Après une pause en 2011, les rencontres sont de retour au Musée. Elles se tiendront désormais en mai, et dans le hall Concorde.

Les dessinateurs dédicaceront donc désormais leurs œuvres sous les ailes des deux supersoniques. Ils sont déjà une trentaine à avoir annoncé leur participation : *Philippe Abbet (Luftgaffe)*, *Stephano Agosto (FAFL)*, *Frédéric Allali (Histoire de l'aéronautique)*, *J.Michel Arroyo (Airblues)*, *Jean Barbaud (Les dézingueurs)*, *Thierry Boulanger (Acéré comme la dent du serpent)*, *Youssef Daoudi (Mayday)*, *Dams (Section Trident)*, *Matthieu Durand (Rafale leader)*, *Rivera (le vols des anges)*, *Gil Formosa (Bowen)*, *Stéphane Garnaud (Vols extrêmes)*, *Christophe Gibelin (Les ailes de Plomb)*, *Romain Hugault (Le grand duc)*, *Michel Keoninguer (Bomb Road)*, *Gilles Laplagne (Unité félin)*, *J.L. Cash (Air Force Vietnam)*, *Michel Lourenço (Team Rafale)*, *Eric Loutte (Centaures)*, *Francis Nicolle (Missions Kémo)*, *Batist (Les poussins de l'espace)*, *Jytéry (Les héros navals)*, *Gil Roy (Aviateurs)*, *Patrice Serres (Tanguy et Laverdure)*, *Eric Stoeffel (Histoires de pilotes)*, *Marcel Uderzo (Histoires aéronautiques)*, *David Voileau (Bishot)*, *Robin Walter (KZ Dora)*, *Frédéric Zumbhiel (Team Rafale)*, *Franz Zumstein (Le faucon du désert)*,

Cette œuvre futuriste fut créée au théâtre des Champs-Élysées en 1926. Son orchestration comprend plusieurs pianos, des timbres électriques, un ensemble de percussions et... deux hélices d'avion. Elle sera interprétée par l'orchestre du Conservatoire du Blanc-Mesnil sous la direction d'Arnaud Petit qui intégrera des moyens électroniques. Elle sera accompagnée par la projection d'un film réalisé, en 1926, par Fernand Léger. Pendant le temps de ce concert, le dessinateur de bande dessinée Patrice Serres (Tanguy et Laverdure), réalisera en direct un dessin inédit dont le public pourra suivre l'exécution en vidéo projection.

Mur collaboratif

Cette année, le musée met en place un mur collaboratif. Une fresque sera réalisée par des auteurs de BD sur plusieurs toiles qui seront destinées à une œuvre caritative. Les dessinateurs devront répondre à une thématique donnée par le musée. Le mur collaboratif propose donc un espace d'expression à plusieurs voix. Vous pourrez assister au travail de création et admirer en direct le talent des dessinateurs durant tout le week-end.

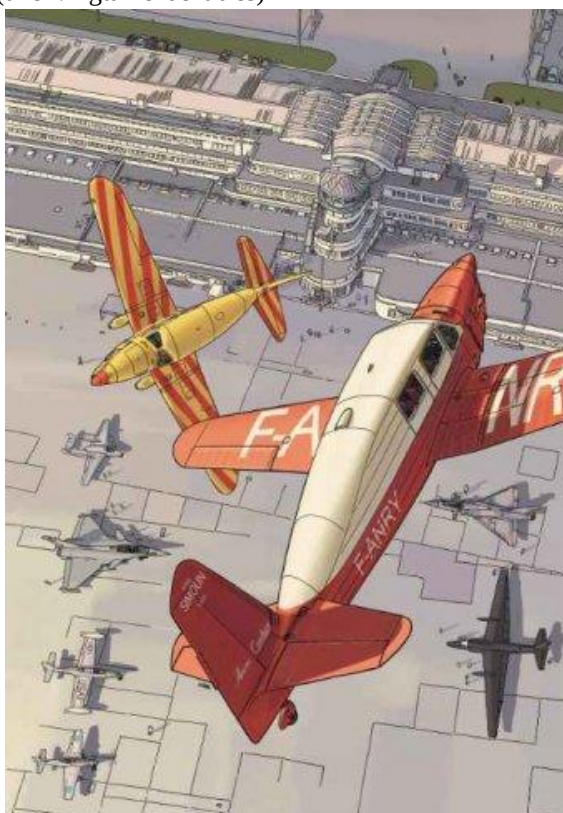
Toutes les nouveautés de 2011 (une vingtaine de titres) seront présentées, et une quinzaine d'autres pourraient y faire leur apparition (voir notre article page 13), certaines en avant-première.

Par ailleurs, d'autres animations sont prévues :

Concert-dessin

Le samedi 12 mai à 15h00, la bande dessinée ira à la rencontre de la musique contemporaine à l'occasion d'un concert dans le hall 8 des Avions de chasse de l'Armée de l'Air.

Au programme : le ballet mécanique du compositeur américain George Antheil.



Ventes aux enchères

Adjugé, vendu ! 200 lots seront proposés à la vente lors d'une vente aux enchères.

Affiches, planches originales, magazines, objets de collection... De quoi attirer les petits et les grands, amateurs ou passionnés !

Cette année, c'est à Christophe Gibelin, auteur de la série « Les ailes de plomb » (Ed Delcourt) que le Musée a confié la réalisation de l'affiche de l'opération (visuel ci-contre).

Accès libre et gratuit

Visitez les **ATELIERS DE RESTAURATION** du Musée de l'Air et de l'Espace

Si vous avez des jeudis de libre ...

En attente de restauration, les avions reçus par le musée sont entreposés dans des hangars ou directement sur le tarmac. Ils côtoient parfois les autres avions exposés d'ordinaire en extérieur au musée, et qui ont été déplacés pour les besoins de grandes manifestations comme le Salon du Bourget. Cela crée à chaque fois des paysages aéronautiques éphémères...

La restauration des avions de collection est prise en charge par les ateliers du Musée de l'air et de l'espace. Sur 2500 m², une vingtaine de techniciens intervient dans les différentes spécialités nécessaires à la restauration des collections d'aéronefs et de moteurs : mécaniciens, tourneurs/fraiseurs, chaudronniers, menuisiers, peintres, entoileurs. D'autre part, le musée s'attache à développer un réseau de partenaires associatifs qui sont autant de relais d'une action concertée de restauration et de présentation du patrimoine aéronautique et spatial. Il fait appel aux compétences et à la main d'œuvre bénévole des associations qui travaillent sur le site :



- Ailes Anciennes Ile-de-France : atelier de restauration de moteurs et d'avions
 - Memorial Flight : atelier de restauration d'avions – construction de répliques
 - IT Mercure : restauration et entretien du Dassault Mercure et du Mirage 4000
 - MEQN Concorde : Entretien et animation des deux Concorde
- Le musée de l'air et de l'espace dispose ainsi de moyens techniques et humains qui lui ont permis de mettre en œuvre un programme ambitieux de restauration depuis son installation à Dugny en 1994.

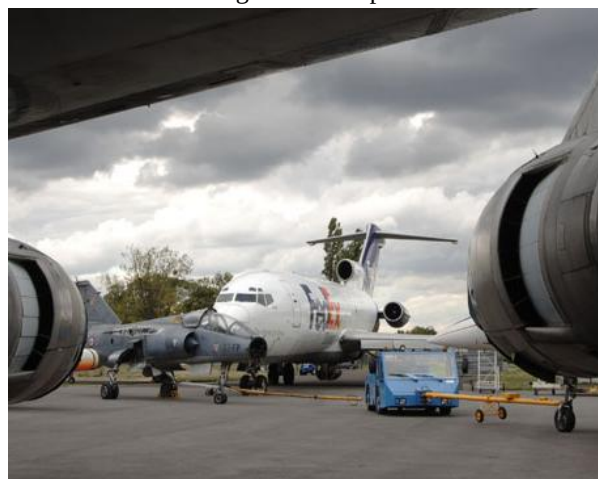
Lors de la visite, vous pénétrerez dans les hangars où dorment, serrés les uns contre les autres, des avions mythiques et d'autres plus anonymes. Certains d'entre eux font l'objet de restaurations dont on vous présentera les équipements et les techniques. Cette visite donne également la possibilité de découvrir, au cours de l'année, le Musée de l'air et de l'espace du Bourget.

Les visites ont lieu un jeudi par mois, sur réservation uniquement sur le site ci-dessous. Le prix est de 6 euros.

Prochaines dates :

22 mars, 19 avril, 24 mai, 21 juin, 27 septembre, 25 octobre, 22 novembre et 20 décembre.

<http://www.tourisme93.com/visites/78-1960-ateliers-de-restauration-du-musee-de-l-air-et-de-l-espace.html>



Les Fouga ont fugué Faites-les revenir

Après une dépose spectaculaire que nous vous avons annoncée dans notre numéro 51, les trois Fouga, figures de proue du musée de l'Air et de l'Espace, vont subir une restauration complète avant de retrouver, dans quelques mois, leur emplacement initial : l'entrée du musée, nez pointés vers le ciel du Bourget. Pour retrouver une livrée flambant neuve, ils ont besoin de VOUS !

Démontage des appareils

En 2012, les trois Fouga aux couleurs de la "PAF" exposés de façon dynamique devant le Musée depuis plus de 25 ans, doivent subir une importante restauration. Les appareils ont été déposés de leurs socles début juillet 2011. Les ateliers du musée entreprennent alors un grand chantier de remise en état de ces avions mythiques : ils vont être décapés et repeints avant de réintégrer l'esplanade de l'ancienne aérogare

Appel aux dons

Connaisant l'attachement des visiteurs à ces emblèmes, le musée de l'Air et de l'Espace lance un appel à dons privés, impliquant ainsi le public dans cette restauration inédite. Grâce à la générosité de chacun, quel que soit le montant du don, nos prestigieux Fouga retrouveront rapidement leur place, plus majestueux que jamais ! Pour donner, c'est simple : téléchargez le formulaire de don, complétez-le et envoyez-le avec votre chèque au musée.

Votre nom associé à cette restauration

Les noms de tous les donateurs seront inscrits sur un support original implanté sur l'esplanade au moment de la fin des travaux. Tous seront conviés à la grande fête célébrant le retour du trio. Un reçu fiscal* sera délivré par le musée de l'Air et de l'Espace à réception du chèque de don et du formulaire dûment rempli.

Parlez-en à un(e) ami(e)...

* Votre don par chèque vous donne droit, pour les foyers fiscaux français, à une réduction d'impôt de 66% de son montant dans la limite de 20% du revenu imposable. L'excédent éventuel peut être reporté sur 5 ans. Un reçu, à joindre à votre déclaration de revenus, vous sera adressé peu de temps après réception de votre chèque.

DERNIÈRE MINUTE :

La classe 6 est née !

Une étoile est née, dont l'apparition dans le ciel de l'ULM fera la joie et le bonheur des amoureux et passionnés de la «**voilure tournante**» !

Eux également, à l'instar des pilotes de paramoteurs, de pendulaires, de multiaxes, d'autogires et de ballons motorisés, vont avoir désormais la possibilité, dans des conditions beaucoup plus accessibles que jusqu'à maintenant, d'assouvir leur passion.

Les textes relatifs à la création de la Classe 6 viennent en effet d'être signés et n'attendent plus que leur parution au Journal Officiel de la République Française pour entrer concrètement en vigueur. (NdlR : cette parution a eu lieu le 29 février.)

C'est une belle récompense pour le travail accompli, durant plusieurs années. par toute une équipe fédérale qui a mis au service de cette cause tout son savoir, ses compétences et son énergie. Que chacun de ses membres en soit chaleureusement et sincèrement remercié.

Ce travail a bien entendu été accompli en relation très étroite avec les services compétents de la DGAC, dont les fonctionnaires ont permis l'heureux aboutissement de ce dossier, particulièrement compliqué, difficile et délicat. Qu'ils en soient également très sincèrement remerciés...et tout particulièrement Mr Patrick Gandil, leur Directeur Général.

Cette nouvelle classe 6 est, n'en doutons pas, un gage de progrès techniques rapides et de développement de la pratique de l'hélicoptère en général et ultra léger en particulier, Nous communiquerons plus en détail, après la parution des textes au JO, sur les modalités de mise en œuvre de ceux-ci, notamment en ce qui concerne la formation des pilotes et des instructeurs.



Bienvenue parmi nous à «**l'Hélicoptère Ultra Léger**» !

***Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM
(23 février 2012)***

La classe 6

Quoi, pourquoi, comment ...

L'ULM

Rappelons d'abord que les ULM sont des appareils bénéficiant d'une législation plus souple que celles des autres aéronefs, parce qu'ils sont officiellement caractérisés par « *un principe simple de conception, une robustesse générale démontrée, une aptitude d'évolution moteur arrêté suffisante pour réaliser un atterrissage en campagne dans des conditions de sécurité satisfaisantes, un pilotage facile qui ne demande pas de qualités exceptionnelles de la part du pilote, un entretien simple. Toutes les parties de l'ULM sont facilement accessibles et visibles.* » Par ailleurs, leurs puissances et poids sont limités, leur vitesse de décrochage est faible, et le nombre de passagers limité à deux. En d'autres termes, en cas de panne, ils peuvent se poser à faible vitesse dans un terrain relativement court, voire déclencher un parachute qui posera l'ensemble en douceur, et donc limiter au minimum les conséquences dramatiques que peut avoir une panne.

L'hélicoptère

Le point commun entre les 5 classes actuelles, toujours en simplifiant au maximum, est que leur moteur les propulse uniquement suivant leur axe, et c'est ensuite la vitesse de déplacement qui génère leur portance. La mobilité autour de deux ou trois axes est assurée par des gouvernes, et par l'inclinaison du rotor libre dans le cas de l'autogire.

L'hélicoptère au contraire, possède un moteur qui génère lui-même la portance par le biais de son rotor, dont l'orientation permet à l'appareil de se déplacer le long des trois axes. La différence de vitesse entre la pale avançante et la pale reculante lorsqu'il est en mouvement, qui risquerait de faire basculer l'hélico, est compensée par une variation de pas cyclique. Le pas des pales varie donc en permanence en fonction de leur position autour de l'axe et en fonction des forces que l'on veut créer pour orienter le plan du rotor ! Enfin le couple généré par le rotor, qui tend à faire tourner le fuselage en sens inverse, est compensé par un second rotor de queue, dont la variation de vitesse ou de pas permet justement de contrôler la rotation horizontale de l'engin. Le pilote doit donc contrôler la puissance du moteur, la vitesse de rotation des rotors, l'incidence des pales et l'inclinaison du rotor.

Tout le monde connaît la fabuleuse agilité de l'hélicoptère, capable de monter à la verticale, de tourner sur place et de faire du vol stationnaire. Mais on voit que

Jusqu'à présent, les ULM étaient répartis en 5 classes : Pendulaire (deltaplane à chariot motorisé, l'ULM d'origine), Multi-axes (petit avion), Paramoteur (parapente motorisé), Autogire (rotor libre sur chariot motorisé) et Aérostat léger (dirigeables).

Il n'existait donc pas de version ULM de l'hélicoptère. Rappelons en effet qu'hormis une vague ressemblance, un autogire n'a rien à voir. Disons pour simplifier qu'un autogire fonctionne un peu comme un pendulaire dont l'aile delta est remplacée par un rotor qui tourne sous le seul effet du déplacement de l'engin.



cela ne peut être obtenu qu'au moyen d'une motorisation plus forte, d'un rotor extrêmement complexe et d'un rotor complémentaire, l'ensemble étant d'autant plus lourd qu'il doit être très solide malgré sa complexité. Un poids toujours mal venu à bord d'un ULM. L'expérience montre que si quelques hélico ULM existent déjà comme le Kompress, ils ont dû réduire le confort au strict minimum pour rester dans les normes.

Le pilotage est aussi plus complexe que celui d'un ULM traditionnel, puisqu'il faut gérer en plus le mouvement vertical de l'hélico.

Ce n'est donc qu'après une longue période de réflexion puis une année de tests qu'ont pu être validées les capacités des constructeurs à faire des ULM Hélico légers, fiables, faciles à entretenir et à piloter, et des instructeurs à former des pilotes compétents.

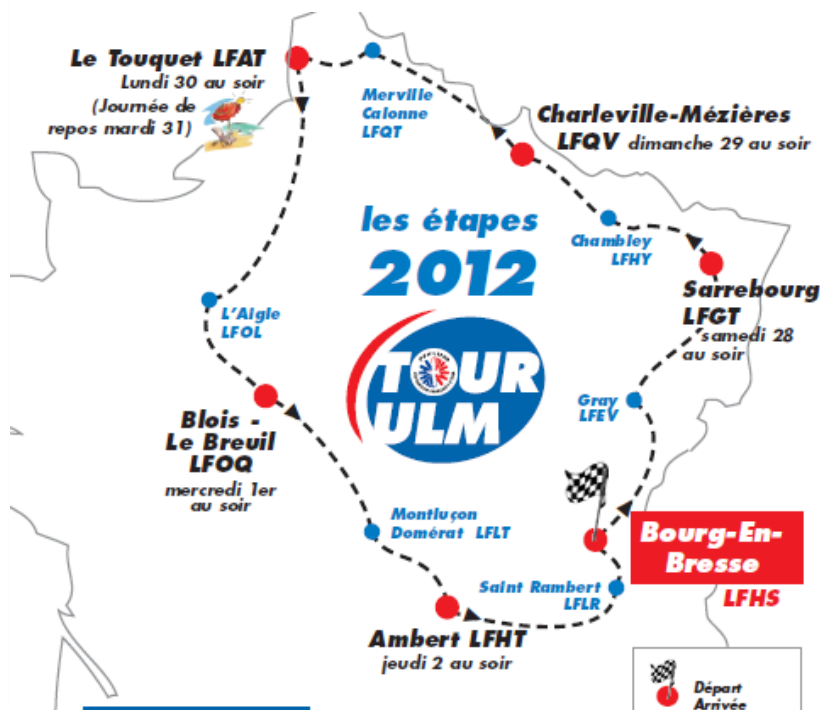


Forcément, on y est à l'étroit ! >>>>>

FFPlum :

Programme du Tour 2012

La 17^{ème} édition se déroulera du 28 juillet au 03 août



Cette nouvelle édition sera plutôt nordique, puisque les participants quitteront Bourg en Bresse vers le Nord pour n'y revenir qu'après un détour à peine 60 km plus au sud. Ils verront la mer, certes, puisqu'ils auront même une journée de repos à passer sur les plages du Touquet, mais la mer du Nord un 30 août ne justifiera sans doute pas d'encombrer sa valise d'un maillot de bain et d'une serviette de plage. Pour autant, ils verront des paysages magnifiques le long des frontières Est puis Nord de notre pays, au-dessus des boucles de la Loire et enfin entre les Monts d'Auvergne.

Le dossier d'inscription est déjà disponible sur le site de la FFPlum à l'adresse : <http://www.ffplum.com/images/stories/TourULM/2012/Tour2012-V4.pdf>

Le nombre de places disponible étant limité à 100 appareils, il est recommandé de ne pas tarder à s'inscrire !

SLALOMANIA 2012

Dans notre numéro 55 de janvier, nous vous présentions cette nouvelle compétition spectaculaire de paramoteurs. Elle va prendre une nouvelle forme en 2012 avec un circuit de trois compétitions. Chaque compétition est autonome et donnera lieu à un classement et un podium. Elle rapportera en outre un quota de points qui servira à établir un classement final de la compétition Slalomania France 2012.

Vous aurez donc cette année trois occasions d'assister au spectacle de ces bolides filant au ras du sol autour des pylônes gonflables. Afin de préparer d'avance vos week-ends, et en attendant d'en savoir plus, voici déjà les lieux et dates prévisionnelles :

Etape 1 du 14 au 16 Juin 2012* à SAINT-DIE (88)

Etape 2 du 02 au 04 Août 2012* à COUHE-VERAC (86)

Etape 3 du 13 au 16 Septembre 2012* à ASPRES-SUR-BUËCH (05)

* Dates susceptibles de modifications



Nouveau pilote, nouvel avion

On pense souvent que contrairement à la voiture, il n'y a pas de lien direct entre le brevet de pilote et l'acquisition de son premier appareil.

Et pourtant ...



Le **Gémini Ultra B** a été produit à une quarantaine d'exemplaires par **Rémos** (Constructeur Allemand) dans les années 1990. Le mien est le N° 37 sans doute produit entre 1993 et 1996. Rémos est une Société qui avait à l'origine été fondée par un Allemand et un Polonais. La coopération stoppa à la fin des années 90, mais Rémos construit maintenant le G3 Mirage dont la cellule est quasi celle du Gémini, et le Polonais immigré aux USA a fondé la 3XTRIM qui construit, toujours à partir des moules du Gémini, le X450...

Mon ulm a été immatriculé en Allemagne jusqu'en 2001, date à laquelle il a « atterri » en France (Alsace). A cette occasion, sa motorisation est passée de Volkswagen à Rotax 582. Le bâti moteur a dû être allongé du fait du faible poids du Rotax. Il fut ensuite vendu puis basé en Corse (à Corte) de 2007 à mai 2011.

Sébastien, son ancien propriétaire, était adjudant chef à la légion à Calvi. Il a, avec l'un de ses collègues, effectué un périple important avec « l'oiseau vole » (Seb aimait l'appeler ainsi). Son GMP 2Temps ne lui faisait pas peur puisqu'ils sont partis de Calvi pour aller jusqu'au mont St Michel et retour. Le tout en franchissant la Méditerranée par 2 fois et pas par le plus court chemin (Calvi – Fayence). (voir son très intéressant blog <http://oiseauvole.blogspot.com/>). Seb étant possesseur d'un Jodel D112 et d'un Cessna et effectuant une

Notre lecteur **Luc Chaput** n'est pas membre d'Aérocic, pourtant son parcours ressemble fort au nôtre. Pour lui aussi, tout a commencé par un baptême chez Mach 0,1 sur P 2002. Et à 46 ans, il craque ! Il commence sa formation en octobre 2010, et obtient son brevet en avril 2011.

Va-t-il en rester là ? Non, car dès le mois de mai il fait l'acquisition de son propre appareil, un Rémos Gemini Ultra B. Depuis, il en est à une cinquantaine d'heures de vol, et il espère passer son emport passager avant cet été.

Écoutons-le nous parler de son joujou ...

reconversion en tant que mécanicien avion, il s'est séparé de son « oiseau vole ».

J'ai trouvé l'appareil intéressant de par sa conception tout composite, ses liaisons mécaniques en alu déclipables très facilement, son équipement très complet (transpondeur et parachute notamment) et la possibilité de démonter et remonter ses ailes et la profondeur en 15 minutes à deux personnes (en cas de vache !).

Sébastien, un garçon très sympathique, est venu par avion de Corse me faire la prise en main durant 2 jours (chose rare j'imagine venant d'un vendeur).

Le Gémini l'a rejoint sur une remorque.

Deux semaines plus tard, je tombais en panne de double allumage en seuil de 34, lors des essais moteur. La panne fut trouvée au bout d'une journée de recherche et de démontages de ma part et avec un bon coup de pouce de Jean-Jacques, notre chef mécano dont les prouesses mécaniques ne sont plus à vanter...

Du coup j'ai mis en chantier les travaux que j'avais imaginés lors de l'achat :

Peinture de l'intérieur, refécution complète du circuit électrique, de la planche de bord, des freins et du circuit de refroidissement, adaptation d'un support radiateur permettant la dépose aisée du capot moteur bas.

Depuis, se sont ajoutés : Fabrication de bâches de protection de la cellule et des ailes, modification du capotage moteur haut et bas (CX meilleur et ergonomie améliorée), avec sa mise en peinture et autocollants, remplacement des pneus du train principal, mise en place d'un chauffage réglable de l'intérieur par tirette, construction d'un patin de queue en composite, et quelques autres petites améliorations ergonomiques.

Et il me reste encore à changer le moteur qui a 370 heures ; j'ai un moteur neuf à la maison qui ne demande qu'à être monté. J'en profiterai alors pour vérifier et repeindre le bâti moteur.

Bref, mon Gémini malgré ses 550 heures cellule a bonne mine et me donne entière satisfaction du haut de mes 50 heures de pilote ULM breveté !



C'est vrai qu'il a une bonne bouille ce Gémini !

Long. 6m50, haut. 2m50, env. 10m80, masse à vide : 283 kg, réservoir 60 l, conso 15l/h à vit. de Croisière 125 km/h, Vne 145 km/h, vit. de décrochage 62 km/h, limites +4g / -2g, finesse 10 à 75 km/h en plané.

Solution de la photo du mois dernier



La photo de **Benoît Marembert** représentait la butte castrale de **Trôo**, dans le Loir et Cher (41, « *ma famille habite dans le Loir et Cher, ces gens là ne font pas de manière* » ...). Un petit village qui semble bien sympathique et un peu magique, et qui porte bien son nom puisque construit sur un grand nombre de trous car la colline où il s'appuie est creusée de nombreuses anciennes habitations troglodytes dont certaines sont toujours occupées. Un puits appelé le « puits qui parle » en est l'une des principales curiosités. Il abrite à la fois un phénomène d'écho assez surprenant et une très jolie légende...

<http://www.troo.fr/patrimoine.php?p=3>

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

La photo de Mars :



Adorateur de vieilles pierres autant que d'aéronautique, j'ai visité beaucoup de châteaux. Celui-ci est un des plus beaux(*). En plus, amateur également de bon vin, le week-end passé dans cette région avait été excellent. D'ailleurs son nom, provenant de celui des chevaliers de la Toison d'Or qui lui ont donné ses titres de gloire, est peut-être à l'origine d'une des expressions signifiant « boire un verre de vin ».

Quel est ce château ?

Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo de Jean-Louis Diard, en ligne sur www.survoldefrance.fr)

Et attention : depuis Février et jusqu'à l'été, il y aura un porte-clé Orangina à gagner pour chaque bonne réponse, différent chaque mois ! Collectionnez-les !

(*) Après Pierrefonds et le Haut-Koenigsbourg, mais j'ai également de très bons souvenirs de ruines comme Peyrpertuse et Largoet-en-Elven.

