

N° 63 - SEPT 2012

AEROCIC

Le Magazine du Club

**Mort de Laverdure :
Les Chevaliers se sont
rejoints au Ciel**

**C'était en Septembre :
la mort des premiers pionniers**

**Vélicoptère revient en bronze des
championnats du monde**

Tour ULM

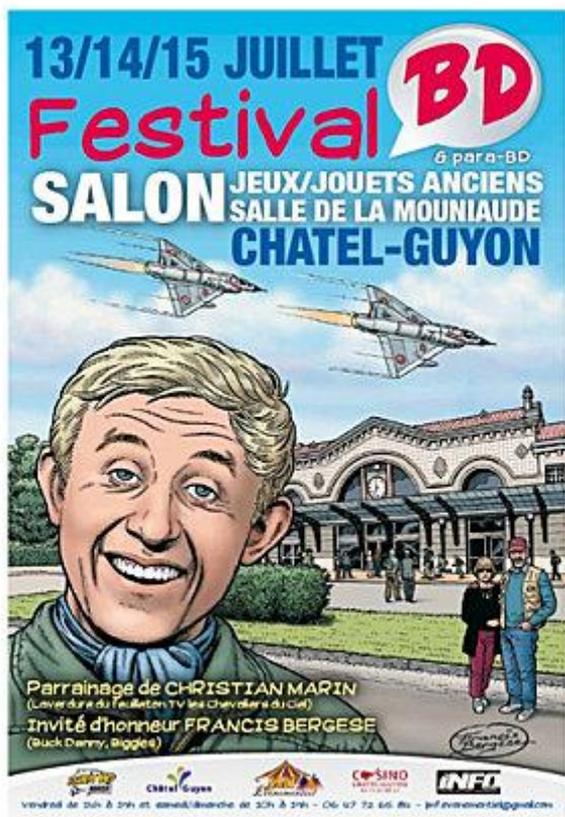
Jean-Marie Le Bris
le marin volant

« 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

C'est la rentrée !

Après un été bien mal commencé au niveau météo, voilà que septembre arrive et qu'il fait un temps magnifique. Tant mieux : puisque nous ne sommes plus en vacances, nous allons pouvoir reprendre nos bonnes habitudes sur notre base habituelle. A nous les beaux vols !



Côté actualité, encore peu de choses sur le plan aéronautique. Heureusement, nous avons le Tour et les Championnats du Monde ULM pour remplir nos colonnes.

Et malheureusement, Christian Marin est venu en dernière minute se rappeler à notre bon souvenir, et me donner matière à l'écriture d'une page que j'aurais préféré éviter. C'est notre destin à tous de partir un jour, mais ce n'est jamais sans émotion que l'on voit partir ceux que l'on estimait... et j'estimais ce grand acteur qui restera toujours pour moi un Chevalier du Ciel.

Bonnes vacances !

Jacques DESMARETS

En juillet, Christian Marin parrainait encore un festival de BD ...

En couverture

Le Mirage III C du Lieutenant Laverdure

Ce dessin est réalisé à la palette graphique ! C'est la plus belle image de Mirage que j'aie trouvée pour illustrer la mémoire du héros des Chevaliers du Ciel qui vient de nous quitter. Selon son auteur, il n'est pas tout à fait terminé ... Moi, déjà comme ça, je le trouve magnifique. Et il est aux couleurs de l'escadrille des Cigognes. Celle des Chevaliers du Ciel !

Illustration signée Gunfighter, en ligne sur <http://aviation-illustree.forumactif.com/>

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

HISTOIRE

- P. 4 **Jean-Marie Le Bris
le marin volant**



- P. 17 **C'était en septembre 1909
L'aviation perd ses
premiers pionniers**

ACTUALITE AERONAUTIQUE

- P. 11 **Rassemblement des
Femmes de l'Air**
- P. 12 **Calendrier des meetings
à venir**
- P. 13 **Les Chevaliers se sont
rejoints au ciel**
*Christian Marin, alias le lieutenant
Laverdure, nous a quittés*

A L'AFFICHE DU MUSEE

- P. 14 **Mondial de la Simulation
Aéropuces**
- P. 15 **Journées du Patrimoine**

ACTUALITE ULM

- P. 16 **Championnats du Monde ULM
Véliplane en Bronze**



- P. 19 **Tour ULM 2012**

AEROLUDIQUE

- P. 24 **Concours photo**

Bien avant tous les autres, le premier aviateur

Jean-Marie Le Bris

le marin volant

Avant l'invention de l'avion par Clément Ader, un certain nombre d'hommes avaient déjà volé. Les aéronautes grâce à des ballons, utilisant donc des appareils moins lourds que l'air, d'autres en se lançant de haut sous des cerf-volants, utilisant donc la seule énergie de leur poids. Clément Ader fut le premier à mériter le nom d'aviateur (qui n'existait pas encore, mais qui dérive du mot Aviation, inventé par La Landelle en 1863) en installant un moteur sur ses aéronefs.

Sauf que, une petite vingtaine d'années plus tôt, en Bretagne ...

L'histoire est authentique et certaine, même si ses détails font désormais l'objet de controverses. Telle qu'elle est habituellement connue, elle comporterait de nombreuses erreurs. Ceux qui les dénoncent aujourd'hui reconnaissent néanmoins leur propres incertitudes.



*Photo médaillon que portait sa sœur.
C'est le seul portrait certain de Le Bris*

Elle débute à Concarneau en 1817, le 25 mars exactement, quand naît le petit **Jean, Marie Le Bris**. Et là, semble-t-il, la légende prend un premier coup. Marie n'est que le second prénom de l'enfant, et non un prénom composé. Il conviendrait donc de l'appeler **Jean Le Bris**, comme il se nommera lui-même sur le brevet qu'il déposera plus tard.

Il arrive dans une famille de marins, et très logiquement devient mousse à onze ans. Il voyage sur tous les océans et prend un commandement en second à 19 ans.

L'armée l'appelle en 1837. Il embarque pour une croisière de 25 mois à bord de l'Héroïne, qui part en mer australes protéger les baleiniers. Un tour du monde qui lui fera doubler les Caps Horn et de Bonne Espérance. Et qui va aussi le familiariser avec les albatros. Il va se passionner pour leur vol. Il est persuadé, comme tant d'autres, que l'homme aussi pourrait voler s'il arrivait à comprendre le mystère du vol des oiseaux. Et justement, l'albatros est grand, son vol est lent, parfois presque immobile quand il plane près du bateau. L'observer devient l'occupation préférée de ses moments de détente. Parfois les marins s'amusent à capturer cet animal que « ses ailes de géant empêchent de marcher ». Il en tuera un pour l'examiner de plus près. Mais en dehors de quelques mesures, il n'en tirera pas d'éléments intéressants jusqu'au moment où, le tenant ailes écartées pour le renvoyer à la mer, il ressentit les effets de la portance créée par le vent sur les ailes de l'animal. L'intuition lui vient que les oiseaux se laissent simplement porter par le vent : " *L'homme, la nacelle, le vaisseau aérien doivent se modeler sur ce qu'il y a de plus grand dans la nature. Les grands volatiles ne font aucun effort. Ils se livrent à la brise qui les porte d'autant mieux qu'elle est plus fraîche. Ils s'assoient sur l'air agité, les ailes étendues, et puis, une fois soutenus, les moindres battements leur suffisent pour se diriger dans tous les sens. Voler, c'est glisser. Ils montent comme des cerfs-volants, par un glissement. Ils descendent aussi le plus souvent en glissant, mais à la faveur de leur poids. Veulent-ils être entraînés par le vent ? Ils mettent leurs ailes en éventail. Enfin, ils gouvernent par la combinaison de leurs trois moyens : le poids, les ailes et la queue.*"

A son retour, il est rendu à la vie civile mais il reprend aussitôt la mer. Il devient bientôt capitaine et exerce son métier sur toutes les océans. Il se marie en 1844, a trois enfants, mais son épouse meurt en 1854. Il se remarie aussitôt car le métier de marin est incompatible avec une vie de père célibataire.

Mais il rêve toujours d'inventer une machine pour voler. Il obtient un nouveau commandement sur un bateau qui fait la navette entre Douarnenez et Brest. Fini le long cours. Il rentrera chez lui plus souvent et va enfin pouvoir se consacrer à l'étude de son projet. Un fermier lui loue une grange au hameau de Tréfeuntec qu'il va transformer en atelier et où il se rendra dès que ses escales lui en laisseront le temps.

Il va d'abord réfléchir de long mois sur le plan, puis il va se lancer dans la fabrication d'un oiseau de 15 mètres d'envergure. La charpente est en frêne recouvert de toile tendue imperméabilisée. Le corps est fuselé mais creux comme une barque et se termine par une queue qui fait office de gouvernail. Debout à l'intérieur, son pilote peut gouverner l'appareil au moyen de deux leviers reliés aux longerons des ailes. Ils sont compensés par des ressorts pour que leur maniement soit plus facile. Ils agissent sur l'incidence des ailes en les gauchissant. Il a déjà compris que c'est ainsi que les oiseaux agissent avec leurs plumes.

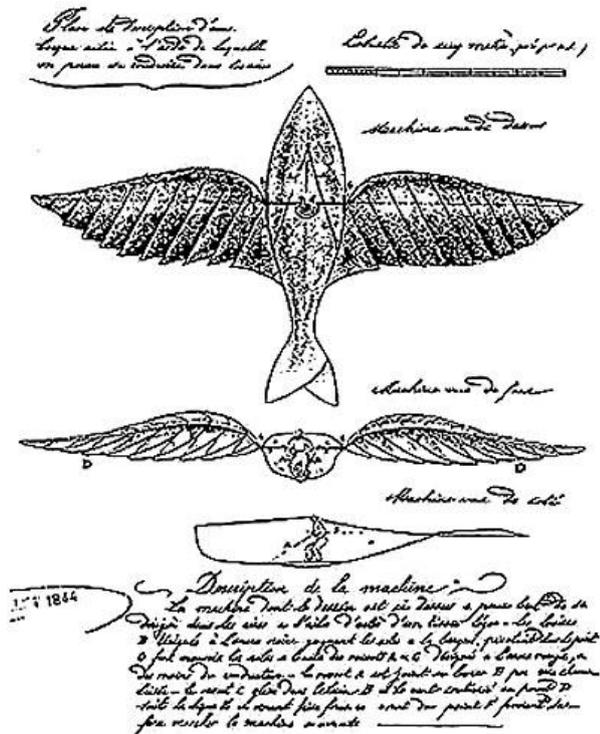
Reste à quitter le sol. Ses prédécesseurs et concurrents ont toujours retenu l'idée de se laisser tomber d'un point élevé. Ainsi le 10 octobre 1856, le lyonnais Mouillard s'est élancé du toit d'une maison avec un engin similaire à celui de Le Bris. Mais ce dernier veut partir du sol et monter dans l'air. Il a compris qu'il lui faut pour ça une source d'énergie qui lui donne une vitesse suffisante. Certains ont envisagé, sur plan, des aéronefs à moteur à vapeur. D'autres ont équipé une maquette d'un mécanisme d'horlogerie. Le Bris va choisir une solution plus terre à terre, la source d'énergie la plus couramment utilisée à cette époque : le cheval (1). Comme les oiseaux, son appareil n'a pas de roues. Elles l'alourdiraient trop pour voler. Le fermier qui lui loue le hangar va lui prêter une charrette et son meilleur cheval. Sur la charrette, il pose un ber, un support sur lequel la machine est juste posée. L'ensemble est similaire aux berceaux à roues sur lesquels reposent les bateaux lorsqu'on les met à l'eau dans les chantiers navals, et qu'ils quittent seuls dès que l'eau peut les porter. De la même façon, dès que l'air pourra porter la barque ailée, elle se soulèvera.

Restait à attendre des conditions météo favorables ...

Elles apparaissent en décembre 1856. Une belle journée ensoleillée, un air frais qui portera bien, et une bonne brise dont la vitesse s'ajoutera à celle de son équipage. Deux amis sont réquisitionnés en plus du fermier qui va conduire l'équipage. L'ensemble est descendu du hangar jusqu'à la plage de Ste Anne La Pallud. On l'installe face au vent. Les aides soutiennent les ailes quand le cocher lance son attelage. Malgré la vitesse prise et la portance qui s'installe, l'oiseau refuse d'abord de décoller. Le cocher accélère encore. En fait, il y avait un petit problème technique qui se résout lorsqu'une pièce casse. L'aéronef bondit alors, faisant claquer la corde qui le tire. Celle-ci s'entoure alors autour du fermier qui se retrouve attaché de la charrette, pendu sous le planeur. Le Bris, tout à la joie de son vol, ne s'est pas aperçu de l'incident. Les cris de ses aides et du fermier finissent par attirer son attention. Comprenant ce qui se passe, il agit aussitôt sur ses leviers et réussit à poser doucement l'engin sur la plage. Tout le monde est sauf, et Le Bris est enthousiaste (beaucoup plus que le fermier !) : il vient de réaliser le premier vol propulsé de l'histoire. Certes le moteur était resté au sol, mais il a bel et bien décollé avec un gain d'altitude. En fait son vol peu être assimilé à celui d'un planeur remorqué au treuil.



L'affaire eut des témoins et fut relatée par la presse locale. Il dépose le brevet de son invention le 9 mars 1857.



Après réparation des quelques dégâts occasionnés par l'atterrissage sur la plage, Le Bris renouvelle en avril sa tentative devant un nombreux public attiré par son premier succès. Mais cette fois il renonce à la version

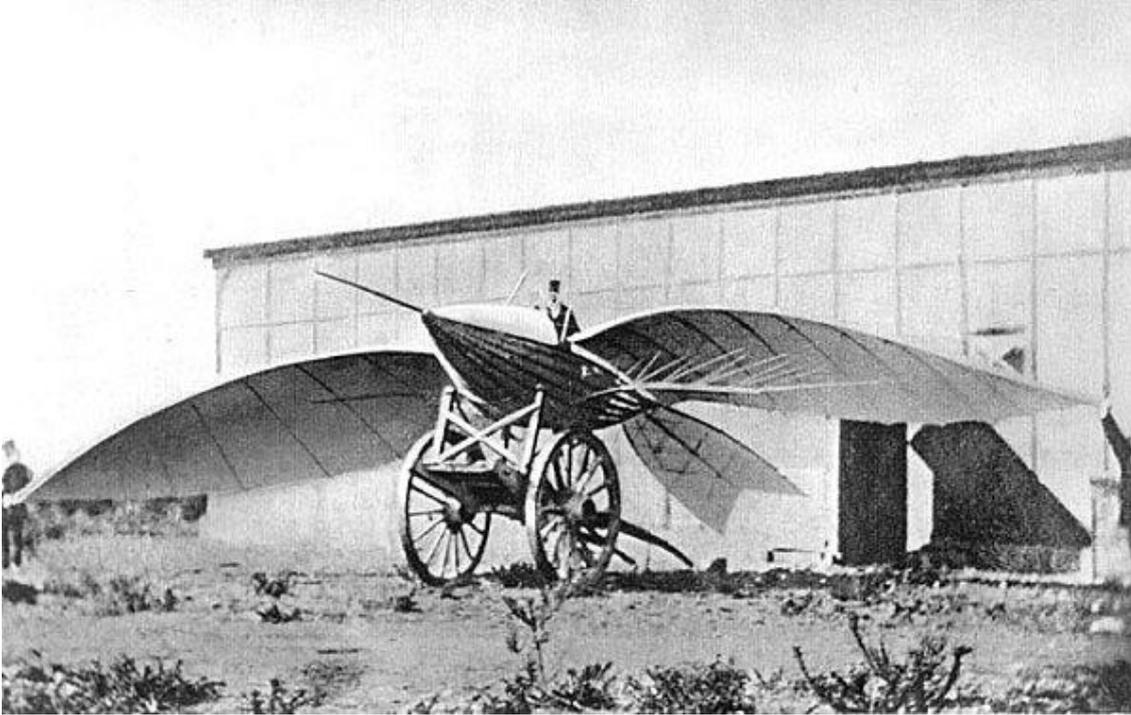
« motorisée » pour une version simplement « planée ». Son appareil est hissé sous en pylône en haut d'une carrière. Le vol se passe nettement moins bien, et l'appareil se crashe devant les spectateurs. Le Bris est légèrement blessé mais c'est surtout sa réputation qui en prend un coup. L'appareil est par ailleurs détruit et ne sera pas remplacé avant plusieurs années.

Avant de continuer l'histoire de Le Bris, il nous faut prendre le temps de revenir un instant sur cette légende. En effet, si Le Bris a bien construit et breveté un tel appareil, il semble que le récit que je viens d'en faire, et qui a longtemps été admis comme une vérité, ne serait que pure invention.

En réalité, ce texte est inspiré du récit qui a été fait par Gabriel de La Landelle en 1878. Celui-ci est un spécialiste de l'aviation ... ou du moins des études qui en étaient faites à cette époque. Il a donc eu logiquement connaissance des travaux de Le Bris. Mais c'est dans un roman, « les Grandes Amours », qu'il les a racontés. Alors bien sûr, il a du enjoliver la chose. Or par ailleurs, il n'y eut que très peu de textes publiés à cette époque sur le sujet, et plusieurs n'ont été découverts que récemment. Plusieurs personnes se sont penchées dans l'étude de ces courriers et articles de presse (dont une interview de Le Bris datant de 1867), ainsi que sur des témoignages de proches de le Bris (ses neveux, des amis ...) recueillis en 1943 par un huissier qui n'était autre que le fils de Blériot !

La barque reconstituée par l'Association "La barque ailée - Jean - Marie Le Bris" d'après le brevet de 1857, lors de sa présentation publique à Douarnenez, le 29 juillet 2002.





Une des quatre photos de l'Albatros

Il en ressort que, non seulement cet épisode a été enjolivé avec cette histoire de cocher emporté dans les airs, mais qu'il n'a pas eu lieu sur la plage mais sur les pentes de la colline, qu'il n'a pas eu lieu en 1856 et même ... qu'on n'est pas certain qu'il ait jamais eu lieu ! Certes Le Bris a construit sa « barque ailée », l'a essayée à diverses reprises, mais les témoignages sont tous très imprécis. En tout état de cause, aucun d'entre eux ne fait jamais allusion à un décollage à plat mais plutôt sur un chemin en pente qui descendait de son atelier vers la mer, ni à une date précise. Si vol il y a eu, c'est plus vraisemblablement en 1860/1861.

Le Bris est certainement un des pionniers de l'aviation française, et il a bien compris le besoin de faire varier l'incidence de l'aile pour faire varier sa portance, ainsi que la possibilité de diriger un avion en faisant varier différemment cette incidence sur chaque aile. Il a aussi compris qu'un pilote pouvait faire varier cette incidence en gauchissant les ailes depuis le poste de pilotage au moyen de tringleries. Par contre, est-il réellement le premier pilote à avoir volé plus haut que son point de décollage grâce à une source d'énergie supplémentaire ? La chose n'est pas certaine. Elle est toutefois très vraisemblable, et de toutes façons l'histoire est si belle qu'on ne peut que vouloir y croire.

Après cet incident, Le Bris a d'abord repris ses activités

maritimes. Puis, vers 1867, alors même qu'il est veuf pour la seconde fois, il réussit à revendre son idée aux autorités militaires qui acceptent de financer la construction d'un nouvel Albatros (cette fois, le nom apparaît effectivement dans la presse de l'époque ; ce qui n'a jamais été le cas pour le premier modèle).

Ce nouveau planeur est légèrement différent du premier, plus fuselé, muni d'une queue mobile pour gouverner le tangage et semble-t-il d'un système de masses mobile pour faire varier le centrage. La construction et les essais en 1868 sont faits à Brest sur des terrains militaires, dont le polygone de tir qui est lui aussi un terrain élevé.

L'existence de l'Albatros est cette fois attestée par quatre photos de l'appareil sur sa charrette prises devant un hangar. Quelques essais auront lieu avec Le Bris à bord puis, pour un premier vol, la Marine aurait exigé de faire d'abord un essai sans passager, l'appareil étant tiré du sol comme un cerf-volant par des marins. L'Albatros décolle mais, sans pilote à bord pour en contrôler la trajectoire il s'écrase rapidement et est complètement détruit.

La Marine retire alors son concours au projet et Le Bris doit l'abandonner.

Ce sera la fin de cet épisode, l'un des tous premiers de l'Histoire de l'Aviation, et non le moins original !



On pense que cette photo représente Le Bris à la fin de sa vie.

Mais sans en avoir la certitude ...

Coll. Th. Le Roy

Le Bris reprend la mer. En 1870, il s'engage dans un groupe de francs-tireurs bretons pour combattre les prussiens.

A son retour à Douarnenez, il accepte en 1871 un poste d'agent de police. Mais lors d'une intervention pour séparer deux groupes de bagareurs, il est grièvement blessé et décède en 1872, à 55 ans.

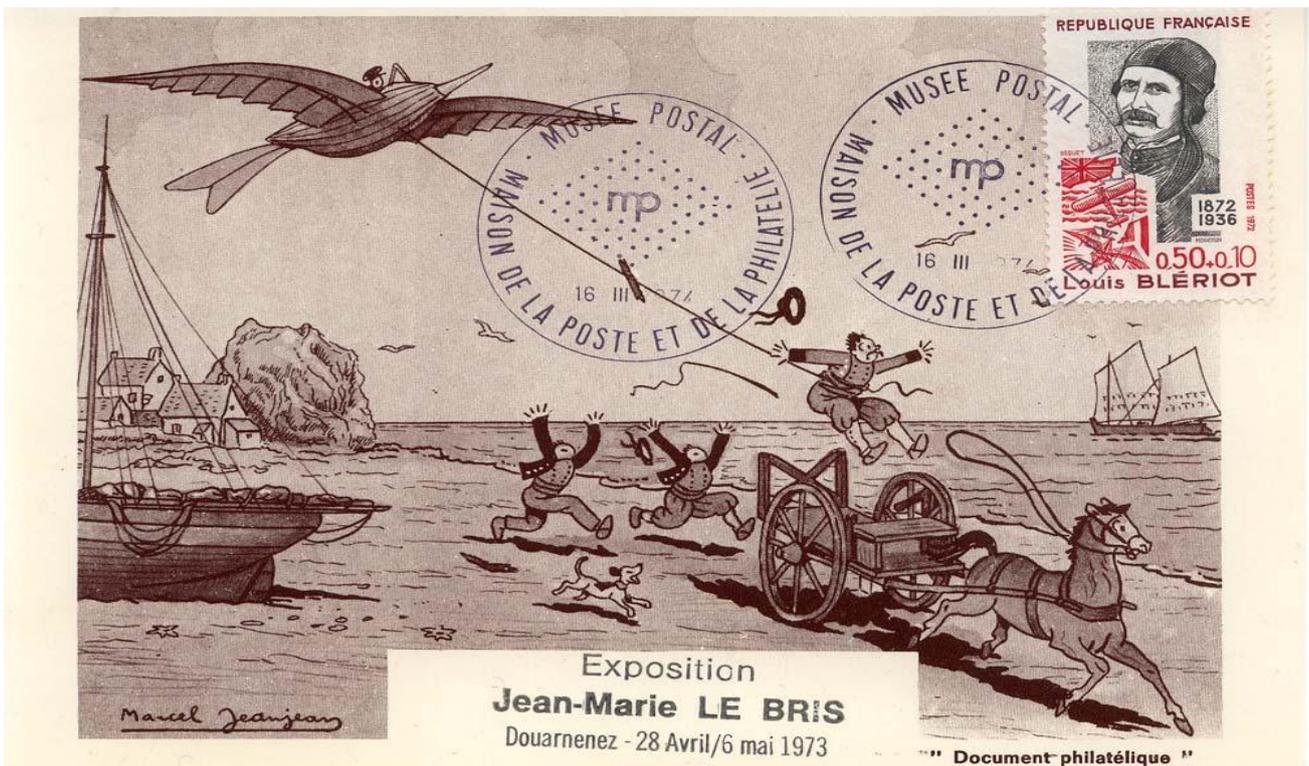
Grâce à La Landelle, qui l'intégrera dans son roman en 1878 mais qui en parlera aussi dans son histoire de l'aéronautique, puis à Charles-Yves Peslin, qui en écrira une biographie très détaillée (mais toujours aussi fantaisiste) en 1944, le breton ne sera pas oublié. Peu connu du grand public, il provoquera en Bretagne un sursaut chez des admirateurs qui, pour prouver la valeur de son travail, reconstitueront sa barque ailée d'après les dessins de son brevet et les photos du deuxième appareil (photo page 23). Cet aéroplane tout aussi imprécis que l'histoire de Le Bris, est amené sur la plage de Ste Anne-La Palud le 24 mai 2003, sans espoir réel de le faire voler, juste pour « recréer l'événement ». Quand ses ailes se gonflent sous le vent, il finit par arracher une partie des haubans qui le retiennent. Le bruit effraye le cheval qui change de route et prend le vent de travers.

L'ensemble de l'attelage est alors renversé et l'Albatros fortement abîmé.

L'appareil a été depuis transféré au Musée de l'Air, où il est réparé et exposé.



(1) Ce même moyen sera utilisé par les frères Caudron pour faire voler leur premier planeur en 1909.



Ce dessin de Marcel Jean-Jean (utilisé en 1973 mais datant certainement des années 30) reprenait la fable du cocher, mais l'appareil représenté est le second, celui 1868.



C'était en Septembre 1909

L'aviation perd ses premiers pionniers

Depuis les premiers vols des frères Wright en 1903 puis des français en 1906, les pionniers de l'aviation avaient cassé beaucoup de bois. Mais leurs accidents étaient restés sans gravité pour leur propre vie.

Le 17 septembre (déjà !) 1908, un accident d'Orville Wright avait fait une première victime : son passager, le lieutenant américain Selfridge, un aérostier. L'avion était tombé de 25 mètres à la suite d'une rupture d'hélice. Wright lui-même n'avait été que légèrement blessé. Mais ce n'est que le 07 septembre 1909 qu'un pilote meurt dans un accident d'avion...



Eugène Lefebvre est né le 4 octobre 1878 à Corbie (80). Ingénieur de l'Institut Polytechnique de Lille, il s'occupe d'abord d'installations frigorifiques navales, puis ouvre une agence de vente d'automobiles. Début 1909, il entre comme ingénieur à la société Ariel, qui est le concessionnaire pour la France des avions Wright. Ils étaient installés sur le nouveau terrain de Port Aviation (à Juvisy).

Passionné de cyclisme, d'automobiles et de boxe, il s'intéresse tout de suite à ce nouveau sport et commence à apprendre seul à piloter. Certains disent qu'il devint un bon pilote et qu'il fût un des premiers acrobates aériens. Il participe entre autres à la Grande semaine d'Aviation de Champagne (22 – 29 août), le premier vrai meeting aérien.



« Grande semaine de l'Aviation de Champagne (22-29 août 1909) L'Aéroplane de M. Eugène Lefebvre (Biplan Wright) »

Les grands événements de cette époque faisaient souvent l'objet de cartes postales.



Eugène à bord d'un Flyer Wright

Mais le 7 septembre, alors qu'il essaie le Flyer qu'Ariel vient de vendre à un de ses clients, il perd le contrôle de la machine et s'écrase de la hauteur époustouflante d'une dizaine de mètres. Ejecté de l'aéroplane, il meurt quelques instants plus tard à l'infirmerie de l'aérodrome.

Le 23 septembre, c'est à Beuvrequen, à la Grande Semaine d'Aviation de Boulogne, lors d'un vol d'essai, que le Voisin du capitaine Ferdinand Ferber, une des figures les plus célèbres de cette époque, décroche lors d'un virage à très basse altitude. Le train accrochant une rigole, l'avion capote et le pilote est écrasé par les supports du moteur. Il s'extrait seul de la carcasse, mais il décède une demi-heure plus tard d'une hémorragie interne.



Ferber dans son Voisin le jour du drame

En deux semaines, la science aéronautique venait de faire ses deux premières victimes. Elles seront malheureusement suivies de nombreuses autres ...

22 Septembre 2012

Rassemblement des Femmes de l'Air

Nous l'avons déjà citée à plusieurs reprises dans nos colonnes : la contribution des femmes à l'épopée aéronautique a été remarquable mais non sans grandes difficultés. Après les « 99 » que nous évoquions dans notre article de mai sur Pancho Barnes, et quelques autres initiatives féministes de par le monde, les pilotes françaises se sont regroupées depuis 1971 au sein de l'Association Française des Femmes Pilotes. Le but de cette association est de transmettre l'expérience des anciennes aux plus jeunes, de promouvoir les sports aériens auprès des femmes et des jeunes filles, et de faire reconnaître leur valeur et leur contribution auprès des hommes dans ce milieu souvent trop machiste.

Il faut savoir que 23.000 femmes sont pilotes en France, soit moins de 10% du total. Pourtant, parmi elles, on compte maintenant de nombreux Commandant de Bord de grandes compagnies, des championnes de voltige, des pilotes de chasse et même un leader de la Patrouille de France. Elles sont au moins aussi compétentes que les hommes lorsqu'elles sont aux commandes, et pourtant même les passagers féminins des avions regardent avec surprises une femme s'asseoir en place gauche dans un cockpit.

C'est pour faire évoluer cet état de fait que l'association organise pour la seconde année le Rassemblement des Femmes Pilotes, « *une journée de conférences, de communication et de débat, sous le parrainage du Commandant Virginie Guyot* ». Elle se tiendra sur la Base Aérienne d'Orange (84), avec le partenariat du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, regroupant 9 fédérations dont la FFPLum, la DGAC, l'Armée de l'Air et la ville d'Orange (qui organise en parallèle une exposition « Femmes Pilotes : des pionnières aux astronautes » dans les salons du Palais des Princes).

Seront également présents divers partenaires industriels (Eurocopter, Air Courtage, Breitling ... et notre confrère Volez !) et l'association de pilotes mal et non-voyants « les Mirauds Volants ».



<http://www.femmes-pilotes.com/>

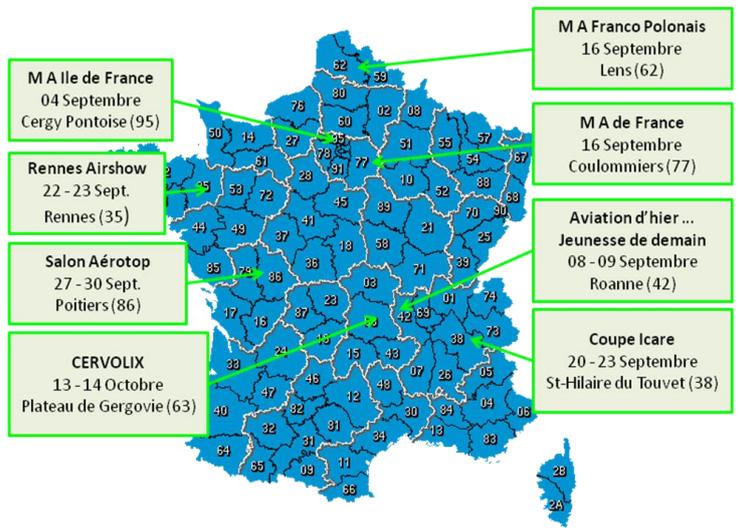
Savez-vous qu'il existe un forum pour les ULMiste...

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



Calendrier des meetings à venir

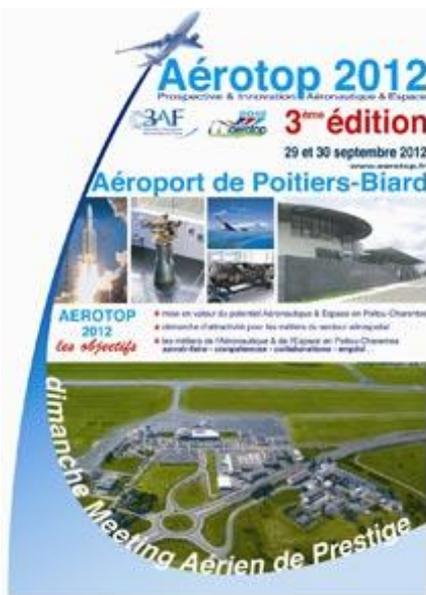
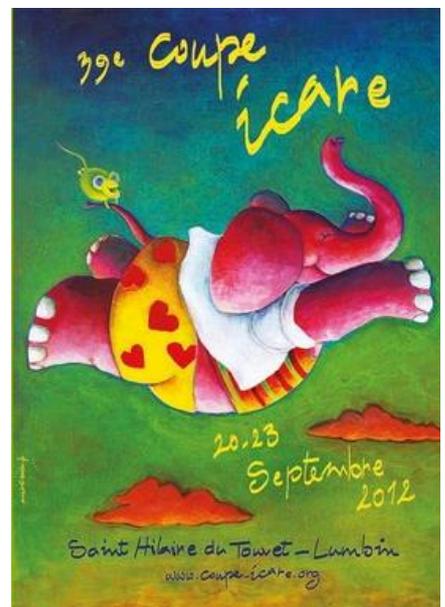
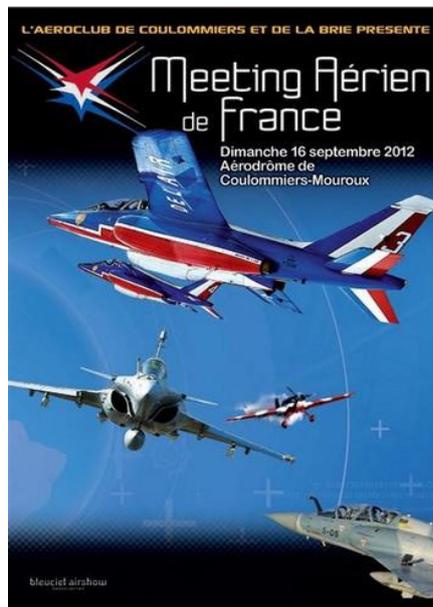
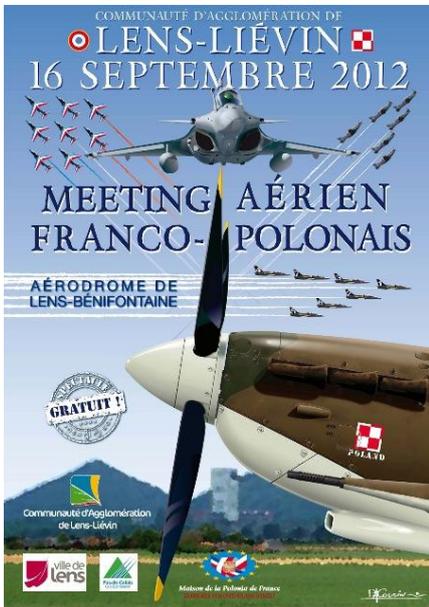
La plupart des meetings 2012 sont maintenant derrière nous. Mais il reste encore quelques beaux spectacles aériens à voir en septembre et octobre ...



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

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

ST-HILAIRE DU TOUJET
20 - 23 SEPTEMBRE
<http://www.coupe-icare.org/>



POITIERS
29 & 30 SEPT
http://www.aerotop.fr/c_1_17_Salon_2012.html

GERGOVIE (CLERMONT)
13 AU 14 OCTOBRE
<http://www.cervolix.com/>





Les Chevaliers se sont rejoints au Ciel

Christian Marin s'est éteint le 05 septembre 2012

Eternel second rôle, Christian Marin faisait partie de ces acteurs chouchous des français. Avec son visage allongé et ses grandes oreilles, il avait une « gueule », comme on dit. Sa présence sur une affiche garantissait le rire.

Né en 1929 à Lyon, il monte sur les planches du théâtre en 1951. Il considèrera d'ailleurs toujours la scène comme son vrai métier. Il jouait encore dans « le gang des séniors » en 2010. Parmi sa très longue filmographie (plus de 50 films), on se souvient surtout qu'il fût le Maréchal des Logis Merlot dans « les Gendarmes de St-Tropez ».

Mais il fût aussi un grand acteur de télévision, avec plus de 70 apparitions, parmi lesquelles je retiendrai surtout les 39 épisodes des « Chevaliers du Ciel ». Il y incarnait le lieutenant Ernest Laverdure, faire-valoir du héros Michel Tanguy. Eternel gaffeur, dragueur invétéré mais excellent pilote, il est tout le contraire de son inséparable ami, très beau garçon, sage, raisonnable et très respectueux du règlement. Tournée à partir de 1966 et diffusée de 1967 à 1969, cette série télévisée portait à l'écran la célèbre bande dessinée de Jean-Michel Charlier (scénariste) et Albert Uderzo (dessinateur), « Les aventures de Tanguy et Laverdure » (27 albums publiés de 1961 à 2005).

C'était la première fois que l'on voyait à l'écran, et régulièrement en plus, des chasseurs à réaction. Les films de guerre auxquels on était habitués ne nous montraient que des chasseurs à hélice et des combats datant d'une époque révolue. Avec ces Chevaliers, on pouvait vivre enfin le « quotidien » des pilotes de chasse de notre époque. L'ensemble était d'ailleurs filmé sur de vraies bases aériennes avec la complicité de l'Armée de l'Air.

J'avais alors 15 ans et déjà la vocation de devenir pilote. La décision de m'engager dans l'Armée de l'Air était-elle déjà prise à ce moment ? Je ne me souviens pas, mais nul doute que ce feuilleton m'a conforté dans cette voie.

En d'autres termes, vous devez donc un peu la lecture de ce journal à Christian Marin et à Jacques Santi, l'acteur qui incarnait Michel Tanguy.

Ce dernier n'eut pas la même carrière que Marin. Second rôle également, il « souffrit » de sa belle gueule. Les grands seconds rôles sont plutôt des comiques. Mais il eût surtout une carrière beaucoup plus courte puisqu'une tumeur au cerveau le fit s'éteindre en 1988, à 49 ans.

Ernest Laverdure était donc orphelin de son équipier depuis 24 ans. Il vient enfin de le rejoindre au fond de leur terrain de jeux favori ... le ciel !



Les chevaliers du ciel - 1966 © Ina / Son et Lumière : Georges Galmiche

« Les Chevaliers du Ciel » ont également été portés à l'écran en 2005 par Gérard Pirès. Si son film met en scène deux pilotes ressemblant à Tanguy et Laverdure dans leur complémentarité, le scénario, invraisemblable et simpliste par ailleurs, n'a pas osé reprendre leurs identités. Par contre les scènes aéronautiques sont très belles, très bien tournées, sans trucages ni effets spéciaux, et de ce point de vue, le film est généralement reconnu comme meilleur que Topgun.

Si l'un d'entre vous possède une copie du feuilleton, je suis preneur !

MONDIAL DE LA SIMULATION

28 - 30 Septembre

Comme chaque année, le 7e Mondial de la Simulation 2012 s'installe au cœur des collections historiques du musée de l'Air et de l'Espace. Trois jours durant, la communauté des *simmers* s'y retrouve pour un salon unique en Europe.

Un salon pour toutes les simulations

Un événement incontournable : ouvert au grand public comme aux professionnels, il est le seul à aborder le secteur dans toute la richesse de ses composantes thématiques...

- Aviation - **Piloter un avion léger, négocier une approche aux instruments**, enrouler des ascendances en planeur, maîtriser le stationnaire en hélico, voler sous contrôle aérien.
- Course automobile - **Contrôler une Formule 1, une voiture de rallye** à bords de cockpits montés sur plateformes mobiles.
- Médical - **Etablir le diagnostic et sauver son patient** aux côtés de la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris.
- Militaire - **Découvrir les tactiques des pilotes d'hélico de combat**, s'affronter aux commandes d'un warbird, gérer les systèmes d'un intercepteur high-tech.
- Ferroviaire - **Apprendre à conduire des trains** avec les véritables outils de formation des personnels de la SNCF.
- Spatial - **Voyager aux commandes d'une navette très réaliste** : l'essentiel pour assimiler les bases de la mécanique orbitale.

AÉROPUCES

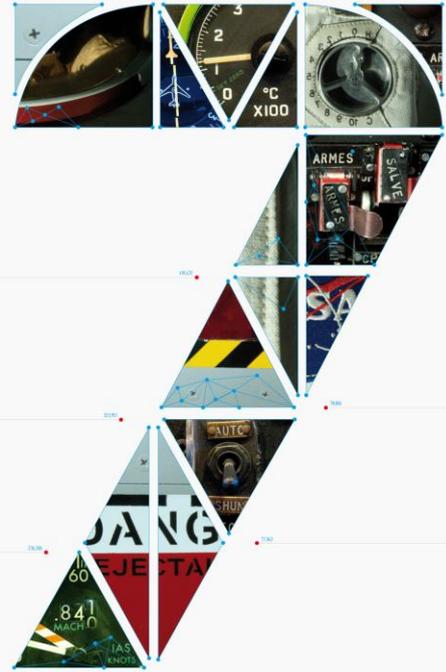
20 et 21 Octobre 2012

La 6e édition de la brocante aéronautique se tiendra dans le hall Concorde du musée de l'Air et de l'Espace. Ce sera l'occasion pour vous de faire prendre l'air à vos collections... Rendez-vous au musée pour **acheter, échanger et rencontrer des passionnés**. Plus de soixante exposants sont attendus.

La brocante est ouverte aux particuliers et aux professionnels. Vous y dénicherez des livres, affiches, magazines, cartes postales, vieux papiers et objets de collection, des instruments et accessoires, moteurs, hélices, casques, uniformes, des aéronefs, pièces, maquettes...

MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

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



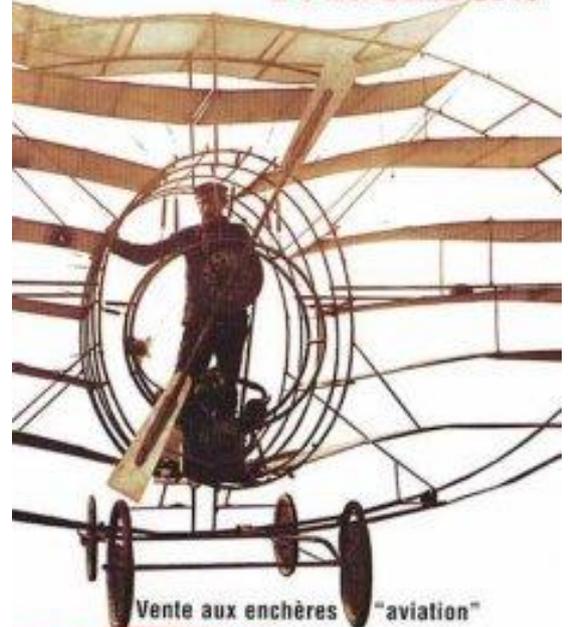
du 28 au 30 septembre 2012



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

BROCANTE AÉRONAUTIQUE AÉROPUCES

2-3 OCTOBRE 2010



Vente aux enchères "aviation"

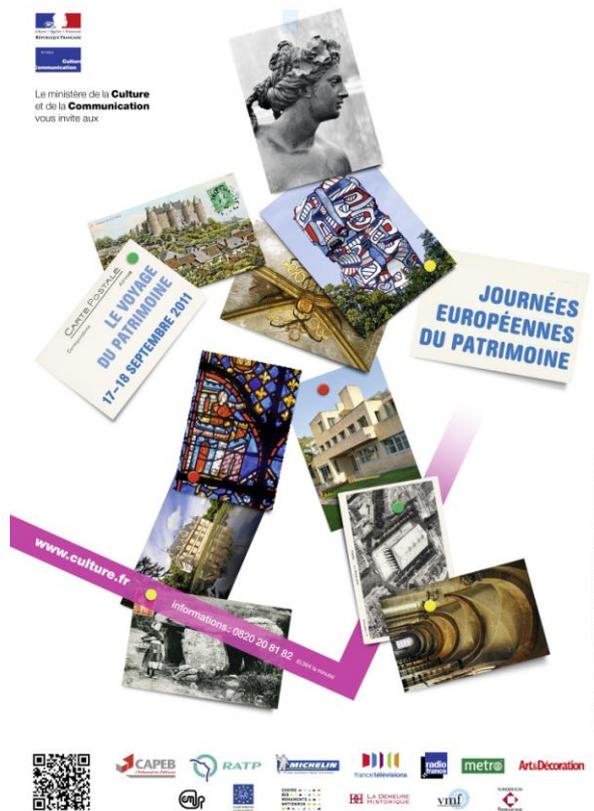
Venez vendre, échanger,
rencontrer des passionnés :
livres, tableaux, affiches, instruments,
accessoires, hélices :
du porte-clé à l'aéronef...

MUSÉE
AIR +
ESPACE

AÉROPORT PARIS LE BOURGET

JOURNEES DU PATRIMOINE

Réservation à l'accueil le jour de la visite (visites thématiques gratuites).



Les visites guidées commentées durent environ **45 minutes**.

Elles ont lieu **samedi*** et **dimanche à 10h30, 11h30, 13h, 14h, 15h et 16h**

* *Centre de documentation samedi uniquement*

Les animations suivantes : simulateurs, planétarium et accès aux avions (Boeing, Concorde et Dakota) resteront payantes.

Visites guidées gratuites

Deux thématiques :

- Histoire de l'aérogare du Bourget** et éléments d'architecture des années 30
- Histoire d'une réserve** : les anciens halls A et B du musée

Certaines collections du musée en attente de restaurations sont dispersées en différents lieux de stockage. Les anciens halls A et B ne peuvent pas être visitables, mais seront ouverts et commentés depuis l'extérieur afin d'entrevoir les collections préservées.

Visites commentées gratuites sur le parking avions du musée

Visite commentée du Mercure par l'association IT Mercure,

Visite commentée du Boeing 747 par l'Association des Amis du Musée de l'Air,

Visite commentée du Boeing 727 "FedEx" par l'association Whisperjet 727.

Ouverture exceptionnelle du centre de documentation

Habituellement ouvert au public sur rendez vous ou le premier samedi de chaque mois, le centre de documentation du Musée a le souci de témoigner de l'aventure de l'Aérostation, de l'Aéronautique et de l'Astronautique. Il est en mesure de répondre à des demandes d'une grande diversité. Les recherches peuvent être de registre et de niveaux divers : recherche historique, rédaction d'ouvrages ou d'articles ou encore complément d'information.

Conditions de consultation :

- La consultation des documents se fait sur place, en salle de lecture.
- Le prêt n'est pas autorisé (*photocopie des documents possible si leur état le permet*).

Le prêt et la vente des photographies sont assurés par le service de documentation ; l'utilisateur doit se rapporter aux conditions générales de communication des photographies.

ATTENTION, cette année, en raison de la Fête de l'Humanité à proximité de Dugny, il n'y aura **pas de visite** des ateliers de restauration et réserves pendant les journées du patrimoine. Veuillez nous excuser pour la gêne occasionnée.

En revanche, le musée vous donnera exceptionnellement l'occasion de les visiter lors d'une **journée spéciale "portes ouvertes"** le **samedi 22 septembre**.

Championnats du Monde ULM

Véliplane en bronze

et la France Championne du Monde !

12 nations étaient représentées aux Championnats du Monde ULM qui avaient lieu du 11 au 18 août à Marugan (Espagne). La France alignait 20 participants (11 équipages) dans quatre catégories : Multiaxes biplaces, Pendulaires biplaces et monoplaces et Autogires biplaces. Elle est première au classement par équipe (**63.708 pts**), devançant nettement la Grande Bretagne (47.450 pts), la Russie (25.566 pts) et l'Espagne (25.459 pts).

Individuellement, les équipages français ont remporté 5 médailles :

Pendulaire Biplace

Médaille d'Or

Guillaume RICHARD/Georges MONIER

Pendulaire Monoplace

Médaille d'Argent

Jean Michel SERRE

Médaille de Bronze

Alban ROCHE

Autogire Biplace

Médaille d'Or

Eric CHANGEUR/Christophe VEDRAINE

Médaille de Bronze

Serge BOUCHET/Laurent OTH

La compétition en 12 épreuves (atterrissage de précision, décollage court avec obstacle, navigation avec recherche de points particuliers d'après photos, navigation économique, régularité, atterrissage de précision, ...) s'est déroulée sans problèmes particuliers si ce n'est une météo difficile, avec de très fortes chaleurs entraînant des thermiques importants et des vents forts dont les hangars de toile britanniques eurent en particulier à souffrir.



L'équipe de France au complet avant le début des épreuves. Outre Serge (assis à gauche), vous pourrez reconnaître Stéphane Kubler (debout, deuxième en partant de la gauche).



Comme nous vous l'avions annoncé dans notre précédent numéro, notre ami Serge Bouchet, du Véliplane, participait avec Laurent Oth à cette compétition, grâce à leur sélection lors des Championnats de France. Ils reviennent d'Espagne avec une **Médaille de Bronze** dont nous les félicitons, et avec plein de souvenirs.

C'est pourquoi je lui passe la parole pour la suite ...

C'est tous les 2 ans, cette année (2012) ils étaient organisés à Marugan (70 Km au nord, nord ouest de Madrid).

Après une préparation, de l'équipage, de la machine, du matériel nécessaire et la voiture chargée, nous voilà partis le lundi 6 Août, Geneviève avec Lucie en voiture, Laurent avec son épouse et son fils et moi-même avec Zoé en Giro pour un posé à St Ciers, le fief d'Eric Changeur avec lequel nous travaillons pour les giros Magni.

Petite nav sympa avec avitaillement à Blois en avgas du fait d'un fort vent de face. Pendant que je règle la taxe d'atterrissage (4€) et que je remplis les papiers inhérents à cela, je vois l'aérodrome qui va se faire recouvrir par un grain. Après le décollage, j'arrive limite à le contourner ; derrière, c'est bon et fini le mauvais temps.

Pas de temps à perdre, nous sommes déjà dans le trip, à l'arrivée à St-Ciers, pour les deux giros qui partent par la route et sur remorque ; démontage des carénages de roues, des pare-brises, et bien sûr, du rotor, emballage et arrimage.

Jérôme, en tant que grand voyageur, à décidé de se rendre en Espagne en vol !

Les deux paquets cadeaux



Patricia et Jérôme

Nous finissons au restau le soir prêt à partir le lendemain matin pour 10 heures de route.

Mardi 7, départ au matin, route, route, et route ; arrivée sur place à minuit et sans encombre, ouf.



Une tente par nation...

Mercredi 8, remontage des machines et première épreuve d'entraînement, tout bien avec Laurent !

Jeudi 9, de nouvelles épreuves mais avant pesée et... misère : nous sommes trop lourd ! Cure d'allègement en

démontant une multitude de trucs, régime pour les coéquipiers (depuis plusieurs semaines d'ailleurs), et nous nous en sortons en gagnant dans les 10 kg. Nous pourrions faire toutes les épreuves en étant dans les clous.

Vendredi 10, deux épreuves d'entraînement ; ok, tout bien pour la première. Mais au départ de la seconde plus rien ne va ! Compas dans les choux, jauge dérégulée et j'en passe. Nous décidons avec Laurent de laisser tomber l'épreuve et de nous reposer pour régler tous ces problèmes, et nous avons bien fait.

Serge et Laurent dans le rouge... Eric et Christophe dans le jaune



Jérôme et Le Viking au retour au dessus des Pyrénées

Samedi 11, journée et cérémonie d'ouverture, 12 nations sont représentées, bonne ambiance dans l'équipe de France, derniers préparatifs.

Dimanche 12, début des épreuves, (détails sur <http://www.ffplum.fr/>) et lundi, et mardi. Mercredi annulé (mauvaise météo)

Plein de photos de Jérôme ici : <http://www.prompsy.fr/2012-WMC-Espagne/05-competition-ulm/>

Jeudi épreuves, vendredi épreuves, samedi remise des prix et préparation du Magni Véliplanant pour le départ. Il fait une fois de plus très chaud ! Une seule machine à emballer, car Serge dit "Le Viking" (garçon très sympa) accompagnera Jérôme pour le retour avec le M16 d'Eric ; elle n'est pas belle la vie ?

Dimanche matin, après une dernière nuit sur place nous prenons la route, Eric étant déjà parti le samedi en fin d'après midi.

Laurent passe par Segovia et nous partons, avec l'autogire en remorque, au plus direct, arrivée vers les 20 heures à St Ciers !

Le lundi 20 au matin, remontage de la machine et départ pour Meaux



avec Lucie (on permute !). Voyage très agréable, avec arrêt à Orléans St Denis avec un accueil vraiment des plus chaleureux : encore un très grand merci à l'aéroclub d'Orléans St Denis (je leur dois 1.50€...).

Arrivée complètement crevés en fin d'après midi au Véliplane.

Au final, 15 jours très intenses, pour le plaisir du vol et de la compétition le tout dans une ambiance très sympa et avec une équipe dès plus sympathique autour de paysages inhabituels.

Une très bonne expérience que nous

allons essayer de renouveler en commençant par les prochains championnats de France. N'est ce pas Laurent ?

Et en exclusivité Véliplane : nous montons un team pour les championnats de France de l'année prochaine, dans toutes les catégories pour participer en force, je crois savoir qu'ils seront organisés pas très loin de chez nous, à suivre....



PODIUM

Autogires biplace :

Médaille d'Or

Eric CHANGEUR/
Christophe VEDRAINE

Médaille de Bronze

Serge BOUCHET/
Laurent OTH

TOUR ULM 2012

Le 17^{ème} Tour ULM s'est déroulé comme prévu du 28 juillet au 03 août dernier.

Une édition très réussie malgré des conditions météo encore difficiles. Voici quelques éléments résumés et quelques images ...

Le départ s'effectuait de Bourg-en Bresse. Là-bas, l'aérodrome est officiellement baptisé « Aérodrome de Bourg Terre des Hommes », en raison de la proximité de la propriété familiale des St-Exupéry. C'est dire que l'ombre de ce dernier planait sur ce tour. Cet aérodrome avait failli fermer quand, depuis quatre ans, il a été confié à un nouveau gestionnaire, Gemilis Aéro ; depuis, son activité a doublé.

C'est là que se sont regroupées 110 machines et leurs équipages, entourés de 50 bénévoles pour l'organisation.



Gérald Thévenon, patron de Gemilis Aéro



L'orga a tout prévu

Dès le 28 juillet, la météo se charge de pimenter l'épreuve. L'étape Bourg – Gray – Sarrebourg se transforme en Bourg – Gray, et cet aérodrome qui devait juste accueillir la caravane pour le repas du midi se retrouve à devoir le loger pour la nuit.



Le terrain de Gray



Le Lac de Vouglans

Le 29, les pilotes font escale à Chambley, où ils admirent la qualité et la modernité des installations, et le soir ils arrivent à Charleville, après avoir survolé Verdun et Sedan. C'est sur cette plateforme que le Commandant de CRS Dominique Méreuze a créé en 1993 le club ULM Ardennes. Le 30, après une nouvelle nuit pluvieuse, ils repartent pour Merville par Cambrai, Hénin-Beaumont, et Lens, sous un ciel toujours bien bas nécessitant de slalomer entre les averses.



Hangar Planet Air à Chambley



L'ossuaire de Douaumont



Lens sous les nuages



Alignement d'autogires à Merville

L'après-midi ils rejoignent Le Touquet où ils passeront la journée de repos du 31 juillet.



L'arrivée au Touquet s'est faite sous le soleil ...



... mais pas les visites du lendemain !

Le 1^{er} août, une étape particulièrement longue les mène d'abord à L'Aigle, après un trop court trajet le long de la côte ensoleillée. L'étape commence sous un soleil bien agréable, mais avec un vent un peu fort. Malheureusement, le temps se dégrade sur les terres et le terrain de L'Aigle est mouillé à l'arrivée. Mais après la pluie la caravane peut repartir vers Blois, la Mecque de l'ULM.



Survol maritime en bonne compagnie



Les falaises du Tréport



Le terrain de l'Aigle



Le campement de Blois

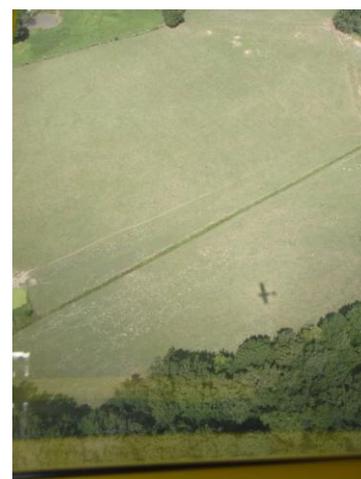
Le jeudi 02 août, tout le monde repart (tardivement pour cause de pluie) vers l'Auvergne. Plus précisément vers Montluçon, avec survol de la Loire et de ses châteaux, de la Sologne et du Cher.



Le Château de Beauregard



Le Château de Cheverny



La trace éphémère de l'ULM

Puis l'après-midi, les ULM rejoignent Ambert en survolant le Massif Central (le plus beau pays du monde !) sous le soleil. Ils y étaient accueillis pas les caméras de France 3 et une équipe sympathique



Retenue des Fades Besserve

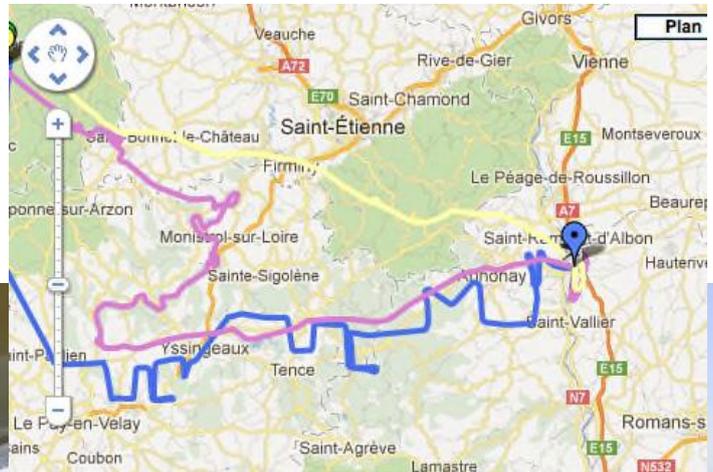


France 3 filme les atterrissages à Ambert

Et c'est enfin la dernière étape, vendredi 3 août. Départ le matin pour St-Rambert, avec le survol des méandres de la Loire, retrouvée près de sa source. Puis c'est la traversée de la vallée du Rhône.



La Loire en Auvergne



L'un des participants, suivi par sa balise, a choisi d'écrire ULM avec sa trajectoire.

Puis ce fût enfin le retour de toutes les machines vers Bourg en Bresse Terre des Hommes, pour l'étape finale d'un Tour au bilan plus que satisfaisant. Le drapeau géant du départ les y attendait toujours pour un salut final tricolore.





**FEDERATION FRANCAISE D'ULM
COMITE REGIONAL PACA
RESEAU du SPORT de l'AIR**

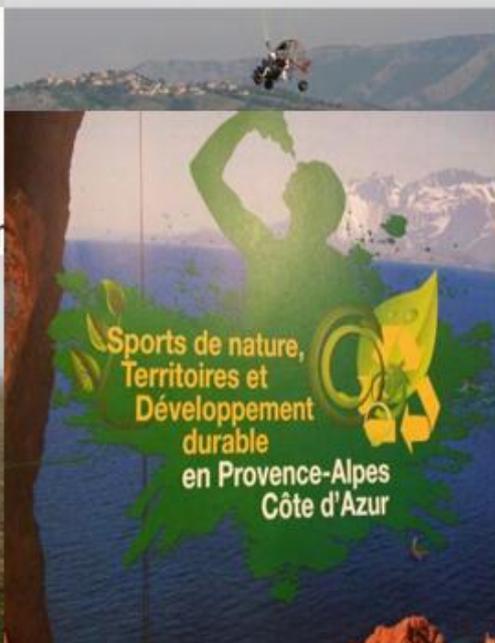


**RENCONTRES EUROPEENNES DU VOL ELECTRIQUE ULM
CARPENTRAS (LFNH)
8 et 9 SEPTEMBRE 2012**

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Sports de nature,
Territoires et
Développement
durable
en Provence-Alpes
Côte d'Azur



Solution de la photo du mois dernier



La photo du mois dernier représentait la cathédrale Ste-Cécile, d'Albi (81), la « ville rouge ». Elle fût construite après la croisade contre les Albigeois, autrement dit les Cathares.

15 bonnes réponses ce mois-ci, envoyées par *Gérard Van Oost, Pierre-Alain Aubert, Donato Lupo, Jean-Rémy Ragaru, Martine Rangée, Jean-Pierre Griffueille, Marie Pouilly, Michel Bourelly, Arnaud Yssambour, Christophe Nommay, Bernard Vanlerberghe, Pierre Ragaru, Michel Lauger, Frédéric Velsch, et Jean-Pierre Badoureaux*. Nous les félicitons tous !

La photo de Septembre :



Copyright © Caroline Fontana

Non, ce joli petit port n'est pas à Eurodysney, ni dans le centre de la France comme pourrait le faire croire son nom. Mais l'aspect général du lieu devrait vous aider à le reconnaître.

Quel est cet ensemble de bâtiment et dans quelle ville se trouve-t-il ?

Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo *Caroline Fontana* en ligne sur www.survoldefrance.fr)