



La Gazette de Vintage Aircraft



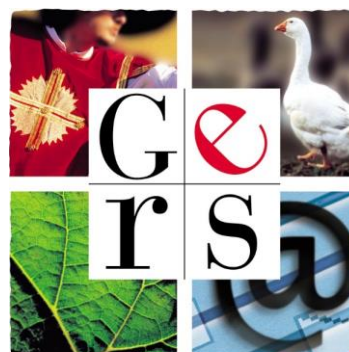
Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



Privé *Fairchild A24 NC 81273*

Vintage Aircraft Midi-Pyrénées
Aéroport Auch Gers

Adresse postale :
Bat B, apt 44
3, rue Yvan Lacassagne
31300 Toulouse



G A S C O G N E

Le mot du rédacteur en chef

Chers lecteurs, vous voici en possession de ce deuxième "opus" de notre gazette que vous lirez, je n'en doute pas, avec le plus grand intérêt. Avant toute chose, je voudrais vous adresser nos meilleurs vœux aéronautiques depuis notre aéroport Auch Gers pour 2023 même si nous sommes un tantinet en retard, fin janvier oblige

L'aérien nourrit actuellement en France plus de deux cent mille salariés au sein de plus de quatre cents entreprises sans compter celles de service telles que les compagnies aériennes et autres périphériques de l'aviation civile. Malgré cette très bonne nouvelle, nous devons composer avec tous les détracteurs et autres pourfendeurs de cette activité. Peu découragés cependant, nous poursuivons notre besogne et essayons d'asseoir notre devoir de mémoire avec comme support, la restauration d'avions anciens.

Si le monde moderne est ce qu'il est aujourd'hui, c'est bien grâce au rapprochement entre les hommes et les civilisations. L'aviation, depuis le début du siècle dernier en fut un acteur d'abord fragile puis consolidé via ce lien incontournable qu'est la transmission du courrier. L'Aéropostale était née. L'Homme est ainsi fait qu'il ne peut survivre en pleine solitude. Le lien à autrui lui est indispensable et salutaire. Didier Daurat avait pour axiome "Le courrier doit passer" et malheur à celui qui faisait montre de faiblesse. Ce courrier fut ensuite accompagné de quelques inconscients sans peur aucune, qui embarquaient sur ces vols au long cours préfigurant ainsi les liaisons aériennes

d'aujourd'hui. Hélas, certains esprits chagrins en mal de rêve verraient bien ces dernières disparaître comme si la mondialisation dans ses meilleurs aspects pouvait s'effacer.

Nous vivons une ère de bien-être et particulièrement dans notre beau pays qu'est la France et à fortiori dans notre magnifique département qu'est le Gers où il y fait tellement bon résider. Il suffit pour cela de mettre le nez assez loin hors de nos frontières pour en prendre vraiment conscience. Mais cette conscience qu'on aimerait collective ne sera encore une fois réveillée que grâce aux déplacements des Hommes de pays visités en pays visités, de continents en continents, et d'imprégnation de cultures différentes. Et pour cela un seul moyen: l'aérien. Les voitures à cheval et autres bicyclettes ou trottinettes ne vont pas assez loin... C'est pour cette bonne raison et grâce à toutes les innovations technologiques pour lesquelles l'aviation a été la promotrice souvent au prix d'un lourd tribut humain que le futur en termes d'aviation décarboné est désormais possible. Souhaitons cependant que la production des énergies non fossiles ne constitue pas une nouvelle blessure écologique à notre planète.

Par respect pour toutes ces vies perdues et pour que le lien humain demeure pérenne, nous poursuivons notre œuvre de maintien de la mémoire même si nous sommes toujours à la recherche d'un toit adéquat au désir de renforcement de notre activité.



Gérard Desbois

Méthodes et Environnement

Pour rappel, l'un des objectifs de notre association est donc, outre le souhait d'y faire participer notre jeunesse, la restauration en **état de vol** d'avions de collections.

Il va sans dire que la restauration de telles machines ne peut se faire sans une attention particulière portée 1) aux méthodes de restauration et 2) à notre environnement. Ces deux chapitres trop importants de notre modus operandi méritent qu'on s'y attarde quelque peu.

1 - Nos *méthodes* de restauration sont élaborées après une étude approfondie de la documentation liée à la machine. En effet l'aviation ne supportant pas « l'à peu près » il est impensable d'exécuter les tâches de démontage, nettoyage, remise en état, refabrication d'éléments introuvables (suivant les plans ou les documents disponibles des constructeurs ou des fournisseurs), peinture et remontage sans que toutes ces actions soient exécutées dans les règles de l'art aéronautique. Et ceci, bien évidemment en suivant drastiquement les manuels, recommandations et autres cartes de travail fournis par le constructeur, même si ce dernier a disparu (notre cas).

Toute restauration commence en effet par la recherche de la documentation appropriée à la machine. Certes, il s'agit parfois d'archéologie documentaire mais des entités comme le « Groupement pour la Préservation du Patrimoine

d'Angers » aux ressources infinies et/ou les « Ailes Anciennes de Toulouse » sont d'une aide précieuse. Je veux ici les remercier.



2 – Environnement. Autre axe de sensibilisation majeur et en particulier à l'attention d'une jeunesse que nous souhaitons associer à nos projets.



Il n'est effectivement pas envisageable, au cours de nos restaurations, de ne pas prendre grand soin du lieu qui nous accueille avec une pensée avisée pour notre planète. Il nous importe et nous incombe donc de trier et stocker avant envoi en déchetterie tous nos résidus de décapage, nettoyage et autres restes de peintures et solvants. Il en est de même pour les huiles et hydrocarbures. En outre, les pièces rebutées sont

destinées au recyclage. Même s'il s'agit de conservation du patrimoine, nous ne pouvons l'entreprendre sans tenir compte avec le plus grand sérieux des enjeux environnementaux de ce début de siècle.

Nos membres

Dans la continuité de la rubrique « Qui sommes-nous ? » et afin de nous faire mieux connaître, chaque numéro mettra en avant un de nos membres actifs avec une biographie que nous essayons de condenser un peu tant certaines carrières sont impressionnantes.

Dans ce numéro vous ferez ainsi connaissance avec **Hugues Van Der Stichel**, Pilote d'Essais Expérimental au département des Essais en Vol d'Airbus, directeur chargé de la réglementation Essais en Vol et pilote projet Recherche et Technologies. Hugues est né en 1965 dans le Nord de la France, et a débuté sa carrière en 1990 au sein du Centre d'Essais en Vol de la Délégation Générale pour l'Armement, où il a exercé les fonctions d'ingénieur navigant d'essais puis de pilote d'essais. Il était plus particulièrement spécialisé dans les essais de systèmes embarqués et notamment les capteurs radar de conduite de tir. Il a rejoint Airbus en 2000 en qualité de pilote d'essais expérimental. Après une année au sein de l'équipe de réception d'avions de la famille A320 basée à Hambourg en Allemagne, il a rejoint l'équipe de Toulouse

et a participé aux développements des A340-600, A340-500, A318, A380 A400M et plus récemment de l'A350 pour lequel il est le pilote référent. Il a notamment activement contribué à la campagne de certification, européenne et américaine de l'A380. Il est qualifié sur toute la gamme Airbus. En septembre 2007, il est nommé directeur des essais de développement, et a ainsi coordonné pendant cinq années les essais en vol « prototypes », et notamment la certification en vol de la deuxième motorisation de l'A380 et les essais initiaux et de certification de l'A400M, ainsi que la préparation de la campagne A350.



Depuis juin 2012, à côté de ses fonctions de pilote projet A350 et recherche, il assiste le directeur des essais en vol pour tous les sujets liés à la réglementation, et notamment l'adaptation aux nouveaux règlements européens. Il a effectué le premier vol de l'A350-1000 en novembre 2016, et celui de l'avion de recherche A340 Blade, programme qu'il a suivi depuis sa genèse 10 ans auparavant. Il a été membre actif de la commission Essais et Personnels Navigants du GIFAS (groupe-ment des industries françaises aéronautiques et spatiales) depuis 2009, dont il a été le président 8 années depuis 2011. De 2007 à 2021, il a été responsable de l'école interne Airbus de formation des équipages d'essais, AFTS (Airbus Flight Test School). Il est investi depuis plusieurs années dans les projets cockpit du futurs et aussi dans le programme de recherche avancé « Extra Performance Wing », utilisant un Cessna Citation VII pour évaluer un nouveau concept d'aile. Dès 2008 il a contribué activement aux actions de la Fondation Airbus, en organisant et participant aux missions aériennes humanitaires telles que Chengdu, Haïti, Libye, Cebu aux Philippines et Népal. Au sein de cette fondation, **il parraine activement bon nombre de collégiens, lycéens et étudiants de la ville de Toulouse.** Hugues est pilote présentateur pour Airbus « avions » et outre son appartenance à notre association VAMP (Vintage Aircraft Midi Pyrénées), il est aussi membre de FSA (France Spectacle Aérien). Le maintien du patrimoine

aéronautique et la transmission aux jeunes de cette passion aéronautique lui tiennent véritablement très à cœur.



2021/2022 vers 2023

2022 a été, pour notre association, une année importante. En effet après pratiquement un an et demi de « béton » (terme communément admis pour signifier que l'avion reste à terre) pour cause de COVID et après une maintenance prolongée sur le moteur, nous avons repris les vols au-dessus de notre beau pays gersois et avons participé à quelque manifestations, aériennes bien sûr.

En premier lieu, notre association faisant partie intégrante du RSA (Réseau du Sport de l'Air), c'est tout naturellement que ce dernier a organisé son rassemblement régional sur l'Aéroport Auch Gers fin 2021 au cours duquel **notre avion remporta le prix de la meilleure restauration aéronautique régionale.** Cela mérite d'être souligné car cela marque une véritable reconnaissance de notre action et de notre travail soigné.



Vint ensuite au mois de mai dernier, le meeting aérien AirExpo de Muret organisé annuellement par les étudiants de Sup'Aéro et de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Notre bel avion en fut l'un des attrait principaux. En effet, une brillante démonstration de dix minutes, effectuée par notre chef pilote Thomas Bernstein, a pu mettre en valeur toutes les facettes et autres qualités de vol dynamiques ainsi que la livrée particulière de cet appareil immatriculé, rappelons-le : F-AYOT en clin d'œil à ses origines tarbaises.

Puis fin août dernier, Vintage Aircraft Midi Pyrénées s'est chargé d'organiser la première rencontre française des propriétaires de Morane MS 733, toujours sur notre plateforme de l'aéroport Auch Gers. Hélas la météo n'ayant pas vraiment favorisé la venue en avion de tous les invités, seulement quatre MS 733 de l'extérieur sont parvenus à nous rejoindre. Malgré ceci, beaucoup de passionnés de ce type d'appareil ont fait l'effort de se déplacer en auto afin de pouvoir assister aux conférences et autres rencontres conviviales sur le sujet de la restauration d'avions de collection. Le restaurant de l'aéroport fit salle et terrasse combles tout le week-end... ! Un grand merci à Jean-Philippe Baeld, gérant de l'établissement, pour son accueil des convives toujours à la

hauteur de sa sulfureuse et sympathique réputation.



Enfin, le 8 octobre dernier notre association a été un acteur majeur de la journée portes ouvertes organisée par le personnel de l'aéroport Auch Gers sous la direction de M David Bidou. En effet, la météo ayant été cette fois-ci clémente, nous avons grâce à notre savoir-faire, pris en charge la mise en place de l'exposition statique d'avions, ULMs, planeurs et autres résidents de la plateforme. Entre autres activités, visites et attractions organisées par l'aéroport, nous avons pu, au travers de nos explications aux visiteurs, jauger de l'intérêt que porte la population gersoise à la conservation du patrimoine aéronautique. Ce fut un réel encouragement à la poursuite de notre activité et à la recherche d'un moyen immobilier (un hangar avions) pour abriter celle-ci.



Nous cherchons toujours un toit plus grand

Nous venons de le voir, notre association est une composante désormais incontournable de l'activité culturelle et d'animation de l'aéroport Auch Gers. Nous cherchons bien évidemment à intensifier celle-ci mais notre manque de surfaces couvertes est un frein bien trop serré à notre développement. Mention était faite dans le précédent numéro de nos futurs projets de restauration impliquant le plus possible de jeunes passionnés, en particulier locaux. Nous ne sommes pas actuellement en mesure d'entreprendre d'autres projets faute de place même si ceux-ci, actuellement répartis un peu partout sur le territoire gersois, sont dans les starting-blocks. De même, notre notoriété sans cesse grandissante en matière de préservation du patrimoine aéronautique fait de notre association le point d'aboutissement de dons de diverses pièces d'avions anciens et de lourdes et pléthoriques documentations aéronautiques à muséifier que nous essayons de préserver des rongeurs.

Dès lors, nous avons déjà beaucoup travaillé avec un bureau d'études spécialisé sur un projet de hangar/atelier/accueil sur la plateforme et des plans ont déjà été tirés. A ce jour, quelques investisseurs privés se sont manifestés et sont prêts à apporter leur contribution à ce projet mais hélas qu'en portion congrue de l'investissement total. Nous sommes donc à l'écoute de toute proposition d'aides financières « publiques » sans lesquelles ne serons pas en mesure de lancer cette réalisation qui apporterait un véritable attrait touristique supplémentaire à notre département via sa plateforme de l'aéroport Auch Gers dont il a la chance d'être doté et que beaucoup de territoires ruraux nous envient à juste titre.



Gazette trimestrielle de
Vintage Aircraft Midi-Pyrénées/Gers Aéro Passion
Tél : 06 07 53 71 78
Rédacteur en chef : Gérard Desbois
Mail : gd.mustang@orange.fr
Infographie : Gérard Desbois
Photos : VAMP, Airbus et Aéroport Auch Gers
<https://www.vamp-fr.com>