



# La Gazette de Vintage Aircraft



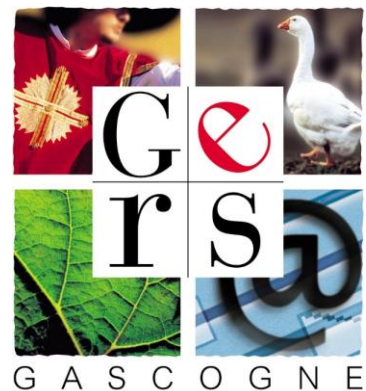
## Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



*Piper PA18-150 F-GEBM après rentoilage et peinture*

**Vintage Aircraft Midi-Pyrénées**  
**Aéroport Auch Gers**

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



## Le mot du rédacteur en chef

Chers lecteurs, vous l'aurez remarqué, le printemps est là et bien là pour notre plus grand bonheur. C'est la saison qui permet à la nature de reprendre vie et avec elle bon nombre d'activités de plein air redeviennent envisageables. Celles qui touchent l'aviation le sont tout particulièrement avec les nombreux *meetings aériens* qui s'organisent çà et là sur les territoires occidentaux.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'aéroport d'Auch a accueilli le 27 avril dernier la patrouille du "**Crazy Piper Team France**" pour ses entrainements en vue du prochain meeting AirExpo 2023 de Muret. Nous y reviendrons plus tard. Vous comprendrez en parcourant ces quelques lignes combien il est devenu difficile de faire partager notre passion au plus grand nombre pourtant très friand des manifestations aériennes même si *l'avion bashing* est à la mode par facilité de pensée, désinformation et, mille fois hélas, manque de discernement. En effet, pour la première fois depuis une dizaine d'année nous avons dû délocaliser nos entrainements sur une plateforme qui n'est pas celle qui accueille la manifestation aérienne pour des raisons qu'il ne m'appartient pas de juger ici mais qui défient tout de même le bon sens gersois. C'est donc tout naturellement que nous nous sommes transportés avec nos cinq avions sur notre aéroport d'accueil préféré Auch Gers par une journée ensoleillée afin d'y parfaire notre petite saynète aérienne avant la première lors d'Airexpo 2023 le 13 mai dernier. En effet ce meeting aérien qui depuis plus de trente cinq ans se déroule sur l'aérodrome du Muret est le premier de la saison et, de la région pour ce qui nous concerne. Je dois

préciser ici qu'il est organisé par les étudiants de Sup'Aéro (ENSAE) et de l'ENAC (Ecole nationale de l'Aviation Civile) et que c'est la seule manifestation aérienne au monde préparée par des apprenants. Je me permets à travers ces quelques lignes de féliciter et de saluer chapeau bas tous ces jeunes volontaires motivés qui prennent à bras le corps l'organisation d'un meeting aérien de grande importance faisant face à une adversité administrative des autorités de tutelle qui dépasse l'entendement. Pourquoi faut-il que certaines administrations soient plus promptes à empêcher de faire plutôt qu'à aider ? J'admire cette jeunesse pro-active qui, de surcroît en pleine période d'examens, continue d'avancer malgré l'entrave de quelques fonctionnaires peu initiés de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile souffrant de convulsions à la moindre prise de responsabilité. Certes, ces jeunes étudiants sont fort bien encadrés par une équipe d'adultes bénévoles qui ne sont autres que les acteurs incontournables et aguerris du microcosme aéronautique toulousain en matière d'organisation de manifestations aériennes. Il va sans dire que plusieurs membres très actifs de "**Vintage Aircraft Midi-Pyrénées**" en font partie. Cet autre volet de la mission de **VAMP**, d'encadrement et de formation à la prise en charge de manifestations publiques de grande importance, s'accomplit donc au bénéfice de notre jeunesse talentueuse et très engagée dans son devenir.



Gérard Desbois

## Le rentoilage du Piper PA18 F-GEBM

Il est parfois des avions au destin plutôt heureux après une carrière militaire bien remplie mais hélas soldée par une destruction.

Un peu d'histoire. Dès 1949, Piper Aircraft Corporation désire donner un digne successeur au fameux Piper J3 "Cub" dont la version militaire L4 (photo) fut un acteur



incontournable du débarquement de Normandie en juin 1944. L'avion dont il s'agit dans cette chronique est une version plus aboutie en termes de structure et aussi mieux motorisée. C'est le **Piper PA18 "Super Cub"** décliné tout d'abord en version civile et presque immédiatement après en version militaire, inévitablement, cette dernière devant désormais équiper quasiment toutes les armées du monde occidental. Sa configuration ailes hautes et fuselage au multiples vitrages en faisait un avion d'observation des plus adaptés à ce type de mission non sans risque.

Le F-GEBM (photo page de couverture) est né en 1952 et fut versé dans les forces aériennes portugaises jusqu'à sa destruction malencontreuse par faute de pilotage au début des années 1980. Comme tout bon matériel militaire hors d'usage, il fut transféré aux "Domaines" portugais et mis en vente sur la place publique des initiés et racheté par des amateurs toulousains

éclairés qui en ont entrepris la restauration en 1985. Votre serviteur, en poste alors à Bordeaux ne pouvant pas participer à cette restauration (même si la vocation était déjà bien ancrée) s'enquérissait cependant régulièrement de l'avancement du chantier. Après quelques modifications validées par le constructeur telles que l'ajout de volets hypersustentateurs et une motorisation plus puissante, cet avion totalement reconstruit reprenait l'air le 19 avril 1987 pour le plus grand bonheur de son nouveau propriétaire restaurateur d'alors. Cependant, aux prises avec quelques besoins financiers afin de monter sa propre entreprise de maintenance aéronautique, il dut s'en séparer bien à regret car la montagne tout proche était son terrain de jeu de prédilection. Cet avion se retrouva alors dans le département de l'Oise. On ne choisit pas forcément sa domiciliation... Hélas un peu maltraité par son nouveau repreneur qui ne lui apportait qu'un soin très limité, celui-ci n'avait rien trouvé de mieux que de lui changer sa livrée recivilisée en une livrée américaine de Piper L4 du Débarquement. Il engendrait ainsi une faute historique à double titre pour un avion de 1952. Il y a des béotiens partout. Fort heureusement pour cet avion, son propriétaire tellement peu soucieux de la conformité chronologique du patrimoine aéronautique s'en sépara et le revendit en juillet 2001 à un constructeur amateur d'Aix les Milles qui lui redonna toute l'attention à laquelle il n'aurait jamais dû être soustrait mais sans pour autant lui redonner une livrée adéquate. Il dut à son tour le mettre en vente car en prise avec un autre projet d'envergure. C'est alors que je décidai d'acquérir cet avion dont je connaissais toute l'histoire. Je le rapatriai donc le 2 mai 2009 d'Aix les Milles vers

Toulouse Lasbordes. Il retrouvait ainsi son lieu de reconstruction à la plus grande surprise et pour le plus grand bonheur de son restaurateur de l'époque maintenant gérant d'une station service aéronautique sur cet aérodrome.

Depuis cette date, cet avion vole régulièrement aux mains de votre serviteur aussi fondateur et président de la patrouille *"Crazy Piper Team France"* se produisant dans les meetings aériens de préférence locaux et regroupant 5 avions Piper PA18 "Super Cub" et PA11 "Cub Spécial".

Mais le maintien en état de vol de ce type d'avion demande un suivi continu dont une inspection drastique régulière de ce qui permet la sustentation dans les airs, et tout particulièrement la toile de ses ailes. Fin 2021, le verdict tombait. Il fallait remplacer la toile, agée maintenant de 35 ans, des ailes et du fuselage.

Un chantier de rentoilage ajouté d'une grande visite de l'appareil a donc été entrepris dans les locaux d'Aéraudit sur l'aérodrome de Toulouse Lasbordes, les infrastructures de restauration d'avions de VAMP sur l'aéroport Auch Gers n'existant pas encore bien que le projet d'installation de celles-ci fut déjà à l'étude.



Il va sans dire qu'une telle opération de rentoilage ne peut être effectuée que par des spécialistes qui ne se comptent plus que sur les doigts d'une seule main en Occitanie. Fort heureusement, notre ami Gino du "Centre Quercy Rouergue" de Montauban, hélas décédé des suites de la récurrence d'une longue maladie fin de l'an passé, faisait encore partie de ces personnes humbles et réservées qui détiennent ces compétences ancestrales et exceptionnelles. Le transport de l'avion démonté fut donc organisé entre Lasbordes et Montauban et Gino s'attela à cette tâche entre deux visites à l'hôpital. Même si je sais que ce travail lui permettait d'oublier un peu sa pathologie, je ne le remercierai jamais assez d'avoir mener à son terme cette opération malgré mes injonctions de cesser cette activité afin qu'il se repose. Sa passion pour "la belle ouvrage" bien aboutie étant cependant plus forte que tout, Gino l'aura vécue jusqu'au bout. Gino, Je t'admire et te rends ici hommage pour ton courage. Dieu fasse que cet exemple soit suivi par le plus grand nombre.



En aout 2022, les morceaux fraîchement rentoilés de l'avion furent rapatriés sur l'aérodrome de Toulouse Lasbordes pour la mise en peinture et le ré-assemblage. Cette fois-ci, le respect de l'histoire ne pouvait faire défaut et la livrée désormais choisie fut

une de celles appliquées sur les Piper L21BM de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) en Algérie. Le L21BM était la version militaire française du Piper PA18 150cv correspondante à l'état actuel du F-GEBM. Entre disponibilité du peintre aéronautique et les inévitables périodes de séchage des différents composants, l'opération de peinture dura un peu plus d'un mois. Seulement alors le remontage de l'avion fut entrepris. Nous étions alors en octobre 2022 et le 18 de ce même mois le Piper PA18 F-GEBM reprenait l'air pour un vol de contrôle parfait après chantier aux mains de votre rédacteur. Il avait retrouvé son âme de "warbird" en temps de paix et était à nouveau prêt pour revenir au sein du "Crazy Piper Team France" et se produire en meetings aériens avec une nouvelle saynète 2023, version ludique et aéronautique de l'oeuvre anthologique bien gasconne d'Alexandre Dumas qui nous pardonnera cette liberté d'adaptation.



\*\*\*\*\*

### « Qui sommes-nous ? » : notre Chef Pilote

**Thomas Bernstein** est ingénieur au département des Performances Avion chez Airbus, responsable de l'équipe des fonctions embarquées.

Thomas est né en 1975 dans le Nord de la France, et a commencé sa carrière chez Airbus en 2001, après son diplôme de l'Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et

d'Aérotechnique (ENSMA) et un passage à la SNECMA à Melun-Villaroche au département des Turbines Basse-Pression.

Thomas a d'abord intégré le Bureau d'Etudes d'Airbus France, au département des Avant-Projets en 2001 afin de développer des méthodes aérodynamiques simples et de travailler sur des configurations d'avions exotiques (avion triplan, empennage en V, etc.). Il a ensuite rejoint l'équipe programme de l'A350XWB en 2005, en tant qu'ingénieur Avant-Projets, afin de développer ce nouvel avion très long courrier de la flotte Airbus.

En 2008, il rejoint l'équipe Support Client aux opérations aériennes, en charge de l'aide à l'utilisation de la documentation opérationnelle, à l'utilisation des outils de calculs de la performance avion et à la formation des compagnies aériennes.

En 2011, il intègre une filiale d'Airbus (Airbus ProSky) en charge de l'implémentation des procédures de décollage et d'atterrissage basées sur du RNP (Required Navigation Performance). Cette filiale sera à l'origine de la création de procédures sur les aéroports les plus difficiles dans le monde (Tibet, Indonésie, Philippines, Amérique Centrale, Auch n'en faisant pas partie...), ce qui permettra à Thomas de parcourir des lieux uniques et de faire quelques vols sur des avions peu communs (photo).

Cette filiale d'Airbus deviendra NAVBLUE en 2016, filiale dédiée aux applications utilisées par les opérations des compagnies aériennes, au sol et en vol, pour la préparation des vols comme pour leur exécution et leur analyse. Thomas aura en charge l'équipe dédiée aux services fournis par NAVBLUE aux compagnies aériennes pour préparer et exécuter leurs missions.

En 2020, Thomas retourne au Bureau d'Etudes d'Airbus, au sein du département des Performances Avion, afin de prendre la tête de l'équipe des fonctions embarquées

telles que FMS (système de gestion du vol), ROPS (système de prévention des sorties de pistes), etc.).



Thomas est également pilote de planeur, pilote et instructeur avion et voltige, et compétiteur de voltige. Il est donc un élément de choix incontournable au sein de notre association Vintage Aircraft Midi-Pyrénées dont il est un des membres fondateurs. Il a bien-sûr participé activement à la restauration de notre Morane Saulnier MS733 « Alcyon » F-AYOT abrité dans le hangar jaune de l'aéroport Auch Gers.

Il instruit bénévolement à l'Aéro-Club Airbus et au club de voltige Midi-Pyrénées Voltige.

Thomas est le secrétaire de notre association et en est le **chef-pilote**.

Thomas est également pilote présentateur en spectacle aérien et fait partie de la Patrouille « Crazy Piper Team France » !

Il cumule 2000 heures de vol sur une trentaine d'avions et planeurs différents.

Merci à toi, Thomas pour ton implication sans faille au sein de ces deux associations préservatrices du patrimoine aéronautique.

\*\*\*\*\*

## Des Spectacles aériens

J'évoquais en préambule de ce numéro une partie des difficultés que nous rencontrons

dans l'organisation des *meetings aériens*. Celles-ci sont la conséquence inévitable de contraintes édictées par un nouvel arrêté datant de 2021 régissant les "**Spectacles Aériens Public Non Simples**" puisque c'est désormais le seul vocable autorisé. On peut se demander parfois pourquoi des activités qui fonctionnent bien lorsqu'elles sont administrées par la souveraineté nationale deviennent pratiquement irréalisables après avoir été réglementées par des fonctionnaires de Bruxelles et adaptées par d'autres fonctionnaires bien français cette fois-ci mais sans doute trop désœuvrés pendant une période de COVID. Ce qui marchait bien avant, "*marche beaucoup moins bien maintenant, forcément*"... comme disait Bourvil dans le Corniaud. J'en veux pour preuve les innombrables et nouveaux CERFA que les organisateurs et participants doivent remplir avant une date butoir précédent l'évènement. Toute action doit être justifiée, expliquée et étayée par un dossier de calcul, en particulier à Toulouse où deux fonctionnaires de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud effrayés par tout ce qui vole (un comble pour des agents de l'autorité de tutelle) ne se sentent préservés qu'après avoir reçu des pilotes démonstrateurs un dossier d'études de risques épais comme un parpaing pour 13 minutes de vol... Je pense qu'on touche le fond de la bêtise administrative. Il est clair que tout sens commun a définitivement disparu des bureaux poussiéreux de ce corps d'état. Comment ne pas être aux prises avec le découragement avec autant de contraintes inutiles.

Pourtant, AirExpo 2024 vient de se dérouler sur la plateforme de Muret pour le plus grand bonheur des 12000 spectateurs

venus passé un samedi après-midi en famille et admirer les productions aéronautiques anciennes et nouvelles. En effet si une évocation du temps des hélices et particulièrement des avions ayant participé à la seconde guerre mondiale et autres conflits comme le Corsair F4U (Papy Boyington), T6 harvard et autre Yak 9, a été fort appréciée par un public nombreux, une part belle des démonstrations a été laissée aux avions commerciaux de dernière génération tels que ATR42-600 et A321 XLR tous les deux propulsés avec du SAF (**Sustainable Aviation Fuel**) nouveau carburant durable.



Oui, il faut connaître son passé pour aller de l'avant et trouver de nouvelles solutions à nos soucis environnementaux. S'il y a bien un domaine dans lequel des avancées titanesques ont été réalisées en termes de diminution de l'empreinte carbone au cours de ses 20 dernières années, c'est bien l'aéronautique et qui pourtant ne génère que **2,3%** de la production de gaz carbonique de la planète ! La vérité est parfois difficile à entendre même pour ces ayatollahs verts qui ont trouvé cette cible facile qu'est l'aéronautique hélas trop occupée dans ses recherches pour se défendre correctement. Il est bon de rappeler à ce stade que l'aéronautique est un des poumons incontournables de

l'Occitanie et que bon nombre de ses opposants en sont les salariés... "Va comprendre, Charles !"

Quoi de mieux alors qu'un lieu de rendez-vous de ces générations d'avions successives afin de mesurer et présenter le gigantesque progrès effectué ces dernières années en termes de recherche pour une aviation décarbonée.

Les meetings aériens, pardon, *les spectacles aériens publics simples ou non simples* sont véritablement le moyen d'information non pipé le plus adapté pour un rétablissement de cette vérité. N'hésitez donc plus. Venez voir ce que l'homme est capable d'inventer surtout si le show se termine avec une présentation de la "**Patrouille de France**" qui fête cette année ses 70 ans et est toujours fière d'imprimer dans le ciel les couleurs de la France avec des fumigènes tricolors bio (non polluants, faut-il le préciser), le drapeau à la fenêtre n'étant pas envisageable à ces vitesses.



Ne serait-il donc pas légitime à ce stade d'envisager une tel spectacle aérien sur le site de notre bel aéroport gersois ? En effet ce dernier n'ayant pas connu de manifestation aérienne digne de ce nom depuis 1911 n'est-il pas grand temps de remédier à cela? Nous allons y travailler de memê que nous continuons de plancher sur notre projet d'installation de notre "*hangar*

musée” en souhaitant que ce ne soit pas qu’un rêve de passionné.

\*\*\*\*\*

### La vie de l’association

Notre association prend du volume. En effet, nous allons accueillir trois nouvelles machines et deux nouveaux membres. L’une, un autre Morane MS 733, est en état de vol et va remplacer prochainement un avion parti vers d’autres cieux. Nous allons donc avoir deux de ces aéronefs historiques dans “notre” hangar. Je remercie M. le Directeur de l’Aéroport Auch Gers d’avoir permis cela. C’est une chance inouïe, car nous venons de diagnostiquer sur notre beau Morane rouge et métal poli un sérieux problème moteur qui le cloue au sol pour de nombreux mois. Nous espérons donc pouvoir voler en interim sur celui de notre ami Alexandre à qui nous souhaitons la bienvenue à Auch.

Un bonheur n’arrivant jamais seul, nous allons aussi prochainement intégrer au sein de notre association une réplique de **Spitfire** (oui, vous avez bien lu !) à l’échelle 3/4 que l’heureux propriétaire constructeur et ingénieur navigant d’essais retraité va nous confier afin que nous le remettions en état de vol, l’avion étant actuellement démonté.

En outre, nous avons été contactés par un autre ami propriétaire de Morane MS 733 en restauration. Ancien pilote de Beluga chez Airbus il souhaite rejoindre notre

association afin de mutualiser nos actions de restauration et notre matériel. C’est une excellente nouvelle car à termes nous pourrions envisager une patrouille de 3 MS733 basés dans notre futur musée aéronautique sur l’Aéroport Auch Gers et ainsi porter urbi et orbi les couleurs de notre beau département dans les divers spectacles aériens des années à venir. Bien évidemment, ce futur “Musée” gersois ne verra le jour que lorsque le financement sera trouvé pour l’ériger. Nous y travaillons.

Toujours est-il que si le contenant reste à financer, le contenu existe bien et son volume s’accroît chaque mois. Aussi, tout dernièrement nous avons déménagé vers Lavit près Beaumont de Lomagne la forge de Noilhan (devenu aussi lieu de visite du patrimoine artisanal et réhabilitée par l’épouse de votre rédacteur) de tout son contenu aéronautique (2 moteurs Potez, un moteur Walter et une paire d’ailes Morane 733) gracieusement stocké pendant des années et en attente d’utilisation ou d’exposition. Je trouve très regrettable d’être obligé de transférer un tel patrimoine aéronautique dans le département voisin du Tarn et Garonne qui n’a aucune vocation aéronautique. L’avenir fasse que nous soyons entendus et soutenus.



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>

