



La Gazette de Vintage Aircraft



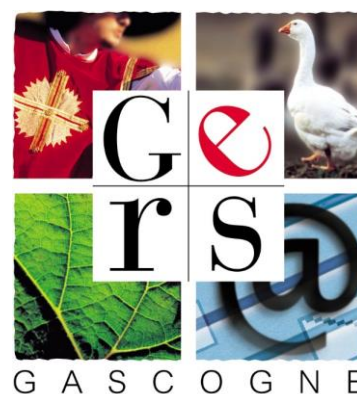
Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



Spitfire MK 26B à l'échelle 80%

Sommaire :

- Le mot du rédacteur en chef
- La vie de l'association
- Qui sommes-nous ? Gérard Desbois
- Chronique d'une panne instructive



Le mot du rédacteur en chef

Chers lecteurs, les vacances sont finies. Cependant la Coupe du Monde de Rugby 2023 envahit nos stades et nos écrans et nous gratifie d'entrée d'une victoire formidable des "Bleus" sur les "All Blacks". De quoi se redonner du cœur à l'ouvrage s'il en manquait à cette reprise d'activité. Le Gers est une fois de plus à l'honneur puisque, parmi d'autres, notre Antoine Dupont national, formaté au centre de formation du "FC Auch", nous régale à chaque match, en sa qualité de capitaine du XV de France de ses belles prouesses rugbystiques inimitables. Heureusement pour nos compétiteurs, la canicule "exceptionnelle" ainsi qualifiée s'en est allée avec son lot de commentaires. Et pourtant il y en a bien eu d'autres, comme celles de 1922, 1947, 1976 et enfin 2003 avec presque 15000 morts, sans oublier, la plus meurtrière jamais connue, celle de 1911 avec ses 40000 morts et ses 47°4 à Lisbonne. Quelle est donc le but de tous ces médias convenus pour ainsi effrayer, avec une information pléthorique pas toujours très objective, une population transpirante qui n'a désormais de souvenirs que le très court terme accompli ? Je laisse au lecteur le soin de répondre à cette question.

L'importance de ne pas trop omettre un passé même récent n'a jamais été aussi cruciale. A défaut un risque certain de prendre de très mauvaises décisions pour l'avenir est non nul.

Notre rôle de gardien du patrimoine revêt alors toute sa dimension. Nous avons choisi, au sein de notre association, de nous occuper de ce que nous prétendons le mieux appréhender en termes d'histoire : l'aéronautique via son patrimoine. Cette

dernière période estivale a été pourtant pour nous le moment d'une très grosse déconvenue technique sur le moteur de notre bel avion de collection Morane MS 733, F-AYOT (j'y reviendrai). Celle-ci nous a imposé d'arrêter tout vol sur cette machine et en conséquence d'annuler toutes ses participations à des spectacles aériens. Notre action ne s'est pas interrompue pour autant. "*Vaincre ou mourir*" pourrait être aussi notre devise !

Nous avons choisi de vaincre et de nous retrousser les manches. Certes, rien n'est bien visible dans l'instant car notre avion blessé reste bien immobile sur ses chandelles dans son hangar mais nous mettons à profit l'arrêt de "*l'activité vol*" pour lancer d'autres opérations devenues indispensables. Pour exemple, un bâti moteur "outillage" a été fabriqué avec l'aide des "Ailes Anciennes de Toulouse" afin de faciliter l'entreprise de réfection complète d'un moteur de rechange potentiellement destiné à remplacer celui, défectueux, actuellement installé sur notre superbe avion.



Assemblée générale CCI du Gers avec le MS 733 F-AYOT

Parallèlement à cela, nous avons pris le temps de remettre un peu d'ordre dans nos stocks de pièces détachées, remisés mais non inventoriés, dans nos armoires. En cela, **l'Assemblée Générale de la CCI du Gers** a été un élément très "motivant". En effet

celle-ci s'est tenue dans le hangar abritant notre avion mis à l'honneur en "fond d'écran" (voir photo plus haut) pour la circonstance, ce qui de facto nous a imposé d'effectuer un grand nettoyage du lieu et de rationaliser un tantinet la disposition de nos matériels.

Par ailleurs, cette interruption "d'activité vol" nous a permis d'affiner encore un peu plus le classement de notre documentation aéronautique devenue abondante et que nous aimerions bien protéger au plus vite sous peine de détérioration dans une pièce "Archives et Documents" de notre projet de futur **Musée de L'Aéronautique** sur notre plateforme aéroportuaire auscitaine. Mes prières du jour sont alors aujourd'hui destinées à l'obtention de divers moyens financiers pour la réalisation de ce projet... !



Gérard Desbois

La vie de l'association

Je l'évoquais dans le numéro précédent, la notoriété de notre association de restauration d'avions anciens s'étant encore étoffée, c'est tout naturellement et avec le concours du Directeur de l'Aéroport Auch Gers, que nous avons accueilli trois nouveaux membres avec leur machine qui, nous l'espérons, vont toutes trouver place au sein du hangar qui abrite notre propre avion. L'une d'elle est déjà arrivée ; il s'agit du Morane MS733 en état de vol de notre ami Alexandre, tout jaune celui-ci, et qui a fière allure, bien rangé en patrouille serrée auprès du nôtre.



Le nouveau MS733 tout jaune d'Alexandre

Les deux autres machines devraient arriver dans les prochains mois. Il s'agit pour l'une d'un 3ème Morane 733 en cours de restauration de notre ex pilote de Beluga mais dont les ailes n'ont pas encore été assemblées, ce qui va nous permettre dans l'instant un remisage plus aisé. La seconde machine, déjà évoquée dans le précédent numéro, est tout à fait particulière puisqu'il s'agit du Spitfire à l'échelle 0.8 (photo de couverture) construit par M. Claudius Laburthe, grande figure des Essais en Vol et à qui bon nombre de navigants d'essais d'Airbus doivent leur carrière. Ce superbe avion est actuellement toujours remisé à Lasbordes où il a été construit et Claudius, désormais membre éminent de notre association, a entrepris sa remise en état après toutes ces années d'arrêt avant son transfert dans "notre" hangar pour une "mise en croix" et reprendre ses vols d'essais.

Comme vous pouvez le constater, il n'a jamais été dans notre ADN de réserver notre association aux quelques membres fondateurs. L'accueil de nouvelles âmes de bonne volonté est, pour nous, capital et nous souhaitons vivement pouvoir nous ouvrir, lorsque le projet de structure "Musée de l'aviation" ou "Espace du souvenir" verra le jour, au recrutement de jeunes fa-

nas cherchant à toucher du doigt la réalité d'un idéal plutôt que la virtualité de "Flight Simulator". J'en profite d'ailleurs pour rétablir une vérité qui semble s'étioler de plus en plus au regard de la pensée unique à la mode actuellement. L'écologie est l'affaire de tous sans doute aucun, mais ne nous trompons pas de cible. Malgré l'aviation bashing, celle-ci n'est toujours responsable que de 2.3% des émissions de gaz à effet de serre du monde entier et il est désormais démontré que les aéroports et autres terrains d'aviation sont des lieux exceptionnels et inégalés de biodiversité. Parallèlement à cela, une nouvelle ligne de chemin de fer détruit tous les 100 mètres un hectare de cette biodiversité, combien d'arbres centenaires malheureux et de haies nicheuses d'oiseaux... Alors, surtout que des esprits chagrins et sans discernement par pure idéologie n'anéantissent pas les quelques rêves d'aériens qui se glissent dans le cerveau de quelques jeunes têtes blondes inspirées.



Pour les heureux et/ou heureuses élu(e)s de ce type de rêves, ceux-ci sont une telle source de vocation et plus avant de motivation pour de belles études réussies que ce serait une très grave erreur de les décourager.

Notre association de maintien en état du patrimoine est là pour les accueillir, les conseiller, les aider et guider dans leur choix. Pour un certain nombre d'entre nous,

membres fondateurs, l'heure de la retraite d'une activité aéronautique a sonné et nous n'avons pas l'intention d'emporter nos acquis et notre expérience dans le cercueil. Notre vœu le plus cher est de transmettre. Au demeurant, n'est-ce pas la raison d'être de toute entité de préservation de la mémoire que de propager l'œuvre humaine quelle qu'elle soit ? D'ailleurs, nous le faisons déjà au travers que quelques conférences ici où là (sur l'A380 par exemple) Alors, cher lecteur, n'hésitez pas à nous faire connaître urbi et orbi.

Et si notre activité est avant tout de sauver une partie de notre histoire pour aéronautique qu'elle fut, elle devient corollairement à celle-ci un attrait touristique non négligeable. Quoi de plus sympathique en effet, après une visite de la majestueuse Cathédrale Sainte Marie et de son chœur extraordinaire de 1500 stalles sculptées, suivie en extérieur d'une descente des 374 marches de l'Escalier Monumental, qu'une petite halte au superbe nouveau restaurant de l'aéroport agrémenté d'une petite marche digestive jusqu'au futur musée de l'aéronautique ? Aller, laissons-nous rêver à une prochaine destination de vacances culturelles dans notre Gers bien aimé.

Qui sommes-nous ? Notre rédacteur en chef : Gérard Desbois

Il faut bien parler de lui un jour...

Gérard Desbois, est né à Longué dans le Maine et Loire, fief de la douceur angevine, en février 1958. Certes, c'est bien loin là-haut sur la carte, mais les pays des bords de Loire sont incomparablement magnifiques et tellement chargés d'histoire. Pensez à tous ces Châteaux exceptionnels et ces au-

teurs ligériens tels qu'Honoré de Balzac né à Tours et François Rabelais né près de Chinon. On n'oubliera surtout pas pour les amateurs de très bons vins, les "Quarts de Chaume" et autres Coteaux du Layon.



Château de Saumur Maine et Loire

Gérard est fils d'agriculteur angevin et est allé au collège d'enseignement secondaire dans sa ville natale. Il a ensuite suivi un enseignement technique, de la seconde à la Terminal scientifique au Lycée Technique "La Baronnerie" à St Sylvain d'Anjou et obtient son BAC "E" avec mention en juillet 1976.

Il part à Toulouse la même année pour intégrer l'Institut Universitaire de Technologie Génie Mécanique "Techniques Aéropatiales" et obtient en 1978 son diplôme éponyme. Parallèlement, il passe son brevet de Pilote Privé avion en 1977 à l'aéroclub Les Ailes Toulousaines sur l'aérodrome de Toulouse Lasbordes.

Désirant intégrer l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) pour y devenir navigant, il remonte à Angers pour y subir l'enseignement d'une classe préparatoire de Mathématiques Supérieures au Lycée David d'Angers et est reçu aux deux concours Pilote de Ligne et Officier Mécanicien Navigant de l'ENAC. Passionné de technique, c'est cette dernière formation qu'il choisit. Il intègre donc cette école à Toulouse en 1979 et ressort au bout d'une année d'études, premier de promotion avec le brevet théorique de Mécanicien Navigant.

Jusqu'alors sursitaire, il est incorporé dans l'Armée de l'Air comme appelé du contingent pour y accomplir son service militaire

et bénéficie d'une recommandation pour devenir "Aide Sécurité Cabine" au sein de l'escadron 3/60 Estérel et réalise 330 heures de vol sur DC8 comme steward.

Il effectue ensuite, grâce à un emprunt contracté auprès du Crédit Agricole de l'Anjou et de Maine, sa formation pratique d'Officier Mécanicien Navigant à Saint Yan à titre onéreux. Il ressort en juin 1982 avec son brevet pratique et sa licence d'OMN en poche mais se retrouve sur un marché du travail en plein marasme. Il en profite pour effectuer un stage de Pilote professionnel au Service de la Formation Aéronautique de Carcassonne. Il est breveté et obtient sa licence de pilote professionnel en août 1982.

Ayant cet emprunt à rembourser, il tape à toutes les portes. Grâce à son bagage technique, il se fait embaucher le même mois par Henri Perrier, premier ingénieur navigant Concorde et alors Directeur des Essais en Vol d'Aérospatiale, comme technicien d'analyse des résultats d'essais en vol avec le privilège d'exercer régulièrement une fonction de copilote sur la Corvette (SN 601) de liaison une ou deux fois par semaine.



Aérospatiale SN601 Corvette

En 1985, Henri Perrier lui demande de préparer le concours d'entrée à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception). Parallèlement à cette préparation, il commence en interne une formation de Mécanicien Navigant d'Essais stagiaire sur Transall C160 Gabriel et Astarte. Il

rentre à l'EPNER en septembre 1986 et en ressort diplômé Mécanicien Navigant d'Essais major de promotion en juin 1987.

En juillet 1987, il est alors affecté à la SOGERMA de Bordeaux afin de prendre en charge les vols de sortie de grande révision des avions en maintenance dans cette unité d'entretien. Il vole sur Nord 262, Jaguar et Fouga Magister (avions de chasse), C130 Hercules, Transall, DHC5 Buffalo, TB30 Epsilon, Embraer Xingu, Cessna 411, etc...

Il effectue en outre toute la campagne d'essais du Fokker 27 "ARAT" avion de recherche et télédétection avec sa perche de 5m de long au bout du nez pour le compte de l'IGN et l'ONERA.



Fokker 27 ARAT

En 1991 il est rappelé par Aérospatiale et est détaché aux Essais en Vol d'Airbus. Après une période de 8 mois dans le département de réception et livraison des avions de série, il intègre l'équipe d'essais et de certification de l'Airbus A340 premier quadricopteur européen, puis celle de l'A321.

En Aout 1995 il effectue le premier vol de l'Airbus A319 en tant que Mécanicien Navigant d'Essais et participe à toute la campagne d'essais et de certification de cet appareil. Le 23 avril 2001, il réalise en tant que MNE le premier vol de l'A340-600,

l'avion le plus long du monde et aura en charge ce prototype jusqu'à l'arrivée de l'Airbus A380.

Courant 2003, Gérard Desbois coordonne l'installation du nouveau moteur Rolls-Royce Trent 900 (moteur de l'A380) sur l'A340 MSN 1 prototype devenu banc volant pour la circonstance et exécute toujours en tant que MNE, le premier vol de ce banc volant et toute la campagne d'essais et de certification de ce moteur en vue de son installation sur le futur A380.

Devenu Chef Mécanicien Navigant d'Essais d'Airbus, le 27 avril 2005, il fait partie de l'équipage du premier vol de l'A380, le plus gros avion de transport de passagers du monde et participe au développement et à la certification de celui-ci obtenue 18 mois après le vol N°1. Il a occupé cette fonction jusqu'à fin février 2020, date de son départ des Essais en Vol Airbus.



Gérard Desbois dans le cockpit de l'A380

Il est désormais retraité, habite le Gers et partage sa vie entre sa famille et sa passion pour le patrimoine aéronautique avec une implication toute particulière pour l'association VAMP "**Vintage Aircraft Midi Pyrénées/Gers Aéro Passion**" dont il est un des membres fondateurs et qu'on ne présente plus au sein de cette gazette.

Une partie de son cœur restant tout de même en Anjou, Gérard est aussi adhérent du Musée Aéronautique "**Espace Air Passion**" d'Angers Marcé, exemple de musée dont nous devons nous inspirer, et vole

occasionnellement sur les machines de celui-ci. De plus, il soutient l'association "**Réplique'Air**" installée sur l'aérodrome de Graulhet et dont le dessein est la construction de répliques d'avions tels que Morane G de Roland Garros et le tout prochain Dewoitine 551.

Il est de plus propriétaire d'un Piper PA18 "Super Cub" et est, avec son ami de longue date Jacques Darolles cofondateur et président du "**Crazy Piper Team France**", patrouille de 5 avions de collection Piper, produisant un show unique et ludique en meetings aériens dont, pour certains en région toulousaine, il participe à l'organisation.

En outre il est investi dans l'association caritative "**Les Citoyens du Ciel**" qui tente de remettre le pied à l'étrier à des jeunes handicapés et/ou présentant des "singularités".

Gérard Desbois totalise plus de 10500 heures de vol dont 8000 en essais. Il a commis trois ouvrages sur l'aviation : "*Au tour de l'Avion*", "*Des Hommes et l'Avion*" épuisés aux éditions "Bleu Ciel" et enfin "**Le Bonheur est dans l'avion**" aux éditions JPO, toujours disponible...

Il est marié avec une femme aussi extraordinaire qu'éblouissante, est papa d'un grand garçon et d'une grande fille et beau-papa d'une grande belle-fille...

Enfin il est honoré de la "**Médaille de l'aéronautique**".

Un peu de technique avec la chronique d'une panne instructive

L'Homme, terrien par nature avec les pieds bien sur terre a toujours voulu à un moment ou un autre de son existence, imité les oiseaux. Si Icare a fait cette funeste tentative avec des ailes bricolées par son

Dédale de père, plus par nécessité que par goût pour l'aventure, la conquête du ciel a toujours été, pour nous autres humains, un rêve avant que d'être une réalité. Antoine de Saint Exupéry l'a tellement bien écrit. Depuis Léonard de Vinci, il a fallu des siècles de génie appliqué en une multitude de tentatives plus souvent malheureuses que réussies pour qu'enfin le plus lourd que l'air prenne son envol au début du siècle dernier. L'aviation n'est pas née d'un claquement de doigts et elle n'est devenue véritablement fiable qu'au cours des dernières décennies. Le devoir de mémoire nous impose de préserver tous les matériels qui ont contribué à la mise en place d'une sécurité aérienne active et passive désormais avérée. Nous faisons donc revoler des engins qui, s'ils satisfaisaient pleinement aux exigences de certification et de sécurité moins drastiques de l'époque, ne seraient évidemment plus certifiés en 2023 sans d'importantes modifications !



Il s'agit donc, de prendre quelques précautions avant de s'envoyer en l'air avec de telles machines volantes. Les anciens nous ont cependant laissé une documentation abondante bien que non informatisée sur les méthodes de pilotage et d'entretien de ces aéronefs. Pour autant, les divers composants qui, une fois assemblés, constituent un avion, ont "l'âge de leurs artères" pour reprendre cette expression triviale. Ils ne sont pas à l'abri de l'usure du temps et

finissent par rendre leur tablier après un temps dont seule l'âme de la mécanique, si elle existe, peut décider.



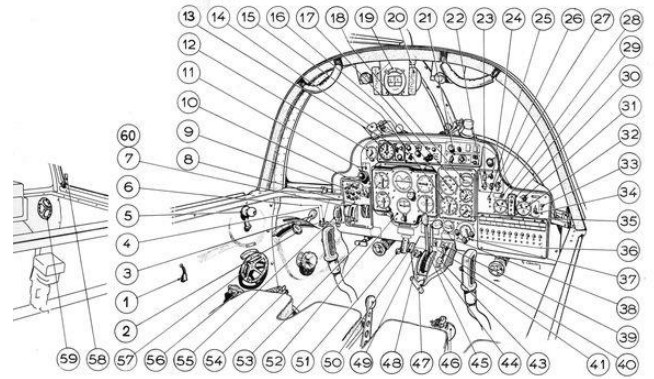
C'est ainsi qu'au cours de la soixantaine d'heures de vol que nous avons pu effectuer sur notre Morane, des vibrations moteurs se sont développées jusqu'à ce qu'elles soient devenues inacceptables et nous conduisent à arrêter l'avion de vol. C'est alors qu'un gros doute s'est installé dans nos cerveaux de "restaurateurs". Qu'aurions-nous pu mal faire ou oublier pendant ces 5 années de remise en état ? D'autant que l'OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile) organisme contrôleur, en particulier de nos travaux de restauration, nous avait imposé l'an passé de changer les supports élastiques de maintien du moteur dans son bâti (plus communément appelés silentblocs). Cette opération véritablement très chronophage et particulièrement délicate nécessite une importante main d'œuvre très avertie et capable d'utiliser correctement l'outillage adéquat. Or ces vibrations ont commencé de se développer après cette opération de lourde maintenance. Était-ce là la source de nos ennuis ? Nous nous sommes alors replongés dans notre documentation et avons lancé des tests de rigidité sur les élastomères installés. Le travail que nous avons fait était irréprochable mais a été une expérience chèrement vécue que nous aurions volontiers partagée avec quelques jeunes apprentis novices.

La cause était donc ailleurs. Il fallait chercher encore. Nous nous sommes donc intéressés en second lieu à l'hélice et son équilibrage et à l'état du palier de l'arbre porte-hélice. Les tests menés en la matière sur les réglages des pales de celle-ci et de sa fixation au moteur ne révélèrent absolument aucune dérive. Il ne restait qu'une hypothèse mais à laquelle nous ne voulions pas croire, celle peu sympathique, d'une détérioration du moteur sur lequel il reste pourtant un potentiel d'utilisation encore très conséquent. Nous avons donc entrepris l'inspection des composants internes du moteur après dépose des périphériques et de la centaine d'écrous de maintien de la platine supérieure.



Tintin aurait dit : *"Ce que nous avons découvert nous glaça d'horreur"*. Même si cela est un peu exagéré, une petite période de découragement collectif nous envahit momentanément. Le verdict fut sans appel : l'arbre à cames était endommagé avec des particules métalliques disparus dont nous avons retrouvé certaines dans les filtres à huile avant inspection. S'il nous appartient désormais de remédier à ce problème sérieux et parfaitement identifié avant de remettre l'avion en vol, les solutions pour cela ne sont pas des plus simples. Elles ont cependant à l'étude et il nous faudra choisir entre un échange de cet arbre abîmé et le

remplacement pur et simple du moteur.



Cette panne sur notre avion de collection est instructive à plus d'un titre. En effet, elle révèle dans un premier temps qu'une restauration, aussi parfaite et documentée qu'elle soit ne met absolument pas à l'abri d'une désagréable surprise. Ensuite, elle confirme que l'utilisation en vol de telles machines ne peut être laissée à un pilote sans expérience aussi brillant soit-il. La parfaite connaissance des caractéristiques particulières de la machine est essentielle et il est important d'appréhender avec finesse les évolutions de celles-ci dans le temps. Il est dès lors impératif de toujours regarder un aéronef de collection avec tout le res-

pect dû à son grand âge. Une fois en vol, il est tout aussi indispensable de savoir bien l'écouter et ressentir ses comportements suspects et/ou "vibrations" normales ou anormales afin d'identifier et prévenir dans la mesure du possible l'apparition d'une panne potentielle. Le vol sur un aéronef de collection, aussi formidable soit-il, ne peut être assimilé à un vol classique de loisir et ne peut se dérouler de façon désinvolte et dilettante. Dès lors, une formation très rigoureuse avant l'obtention de la qualification, sur un avion en l'occurrence, est plus que recommandée.

Bonne reprise et dans l'instant présent, très bonne Coupe du monde à toutes et à tous, chers lecteurs. Poursuivons nos efforts afin que l'Aéroport Auch Gers soit bientôt le lieu d'accueil d'un magnifique Musée de l'Aéronautique pour le plus grand plaisir de nos amis gersois et autres touristes venus d'ailleurs à la recherche du bonheur dans le pré

Gazette trimestrielle de
Vintage Aircraft Midi-Pyrénées/Gers Aéro Passion
Bat B, appt 44, 3 rue Yvan Laccassagne, 3100 Toulouse
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>



