



# La Gazette de Vintage Aircraft



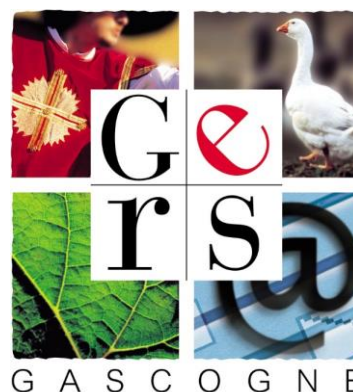
## Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



*Spitfire de M. Claudius Laburthe*

### Sommaire :

- Le mot du rédacteur en chef
- La vie de l'association
- Qui sommes-nous ? M. Claudius Laburthe
- Les avions de la collection : Le Fairchild A24W46



## Le mot du rédacteur en chef

Chers lecteurs, la fin de l'année approche et avec elle, bien avant les fêtes liées à notre culture ancestrale, son lot «d'américâneries » dont on se demande bien pourquoi elles ont été introduites dans notre beau pays. En effet, si Halloween, fête païenne celtique à l'origine, marquant le début de la saison froide et exportée aux Etats Unis par les migrants irlandais au 19<sup>ème</sup> siècle revêtait tout de même un aspect honorifique à l'égard des défunts, elle revient depuis quelques années chez nous, sans vraiment de justification historique, la veille d'une fête religieuse, la Toussaint, fixée au 1<sup>er</sup> novembre par le pape Grégoire III au IV siècle. De même, on peut s'interroger sur le bien-fondé des opérations très commerciales en l'état des «black fridays ». Pourquoi cet anglicisme ? Les soldes ne sont-ils plus assez porteurs qu'il faille aller chercher outre atlantique un moyen de vider encore les aumônières de nos concitoyens ? Il est vrai que cela sonne mieux que « vendredis noirs, » qui pourraient faire penser à des destins plus funestes.

Avons-nous tant besoin d'importer ces éléments venus d'une autre culture ou, j'allais dire, d'une absence de celle-ci ? La nôtre pourtant déjà tellement riche en événements historiques ne ferait plus recette ? Ou, sommes-nous résignés à suivre cette nouvelle mouvance «wokiste» qui renie jusqu'à la réalité de l'identité de genre ? Pourquoi devrions-nous faire table rase de notre passé ? Pourquoi devrions-nous nous excuser de tout et en particulier d'avoir permis à des peuples entiers de se développer en leur apportant hygiène savoir et

réflexion ? Non, notre drapeau n'est pas un torchon et il ne mérite pas tant de reniements. Des millions d'hommes et de femmes sont morts pour lui. Nous leur devons notre liberté d'aujourd'hui que nous serions bien inspirés de préserver avec plus de convictions sous peine de nous voir rétrogradés quelques siècles en arrière.

Alors oui, plus que jamais notre devoir de mémoire, afin que ne se reproduisent pas les erreurs dramatiques du passé, est une nécessité absolue. Il devient donc urgent et crucial de veiller, entre autres objectifs, à ce que l'argent public (celui du contribuable, donc) ne soit pas dilapidé pour des causes de circonstances plus ou moins légitimes et à des fins partisans. Notre patrimoine est une valeur que je qualifierai désormais d'essentielle à notre devenir et mérite à ce titre qu'un véritable budget lui soit alloué à l'instar de ce que font certains pays anglophones. La remise en état d'un patrimoine (**aéronautique en l'occurrence**) n'est pas le fait de quelques farfelus retraités en mal d'activité mais bien d'une volonté de faire connaître et revivre certaines des œuvres de nos anciens grâce auxquelles notre vie est tout de même plus aisée qu'à l'époque moyenâgeuse. Notre cible principale est bien sur notre jeunesse que nous souhaiterions encore plus impliquer dans nos activités de restauration d'avions anciens. Celle-ci doit savoir d'où elle vient avant de savoir vers quelle destinée elle se dirige. Et n'en déplaise aux grincheux qui ne voient en elle que téléphone portable ou réseaux sociaux, si nous savons l'intéresser, alors elle est plus que volontaire.

*Gérard Desbois*



## La vie de l'association

il est parfois de belles opportunités de communication qu'on ne saurait manquer. En effet, tout dernièrement, nous avons été contacté par le chef du département « Air et Espace » de FR3 Occitanie pour que nous soyons le sujet de l'un des quatre reportages produits pas cette chaine télévisuelle d'informations quant au patrimoine aéronautique en Occitanie. Une telle aubaine ne se présentant que très rarement, nous avons bien évidemment répondu présents à l'appel des journalistes spécialisés en la matière. Ainsi, au cours de la visite de nos appareils de collections remisés sur l'aéroport Auch Gers, nous avons pu faire une revue détaillée et exhaustive de nos activités et faire part de notre souhait d'implantation d'un Musée aéronautique volant sur cette plateforme au potentiel énorme mais encore sous employée.



En effet, peu d'aéroports français bénéficient de telles infrastructures et d'un tel environnement. Aussi, une piste de 1900 mètres revêtue capable d'accueillir une classe d'avions du type Airbus A320 et payée par le contribuable gersois mérite mieux qu'une utilisation sporadique par nos

armées en recherche de lieux de desserement.



Très conscientes de cet état de fait, les instances dirigeantes et gestionnaires de cet aéroport travaillent adement au développement de celui-ci et nous ne pouvons que les remercier pour ceci.

Notre association ayant été accueillie avec bonheur sur cette plateforme, c'est donc tout naturellement que nous lui mettons à disposition notre projet de musée avec le ferme espoir de le voir se réaliser. Ne nous y trompons pas, un musée aéronautique n'est pas un lieu inerte où l'on se contente simplement d'exposer quelques vielleries restaurées par une bande de doux illuminés en mal d'histoire et qui n'intéressent que certains passionnés avertis. Celui que nous désirons créer exposera une muséographie d'avions en état de vol pour la majorité issus du patrimoine aéronautique français (comme ceux mis à l'honneur dans les reportages de FR3 Occitanie) et surtout nous désirons en faire un lieu d'attractivité et de formation technique des jeunes dans des ateliers à la hauteur de la valeur patrimoniale de nos machines. Si Toulouse peut s'enorgueillir de détenir deux musées de l'Aviation (Aérosopia et l'Envol des

Pionniers) et un musée de l'Espace, tous les matériels présentés sont en exposition statiques uniquement. C'est pourquoi **l'aéroport d'Auch Gers devra être le lieu du musée volant d'Occitanie**. L'attrait touristique de cette belle ville dotée de lieux incontournables se verra alors enrichi d'un nouvel élément peu commun dans notre département. Le principe de laïcité ne me permettant pas d'invoquer Dieu pour qu'il nous aide dans cette démarche, je m'en remets aux décideurs éclairés de ce département afin qu'ils nous aident sans détour dans la réalisation de ce défi.

.....

Il est en revanche par ailleurs un travail de l'ombre sans rayonnement vers l'extérieur hélas mais il fait partie intégrante du travail de restauration. Il s'agit de la remise en état du moteur de notre Morane MS733. Dans le numéro précédent, je vous faisais part de la détérioration de celui-ci, nous conduisant à arrêter tout vol sur ce bel avion. La décision fut donc prise de remplacer ce moteur par un autre que nous avons en réserve mais pour lequel nous n'avons que peu d'informations quant à son état. Dès lors, nous avons entrepris sur celui-ci un démontage complet pour une inspection totale de ses éléments constitutifs. Il est en effet hors de question de réinstaller un moteur sans en faire un parfait inventaire.

Je rappelle que nous sommes dans un cadre d'aviation de collection et que ce type de moteur neuf n'existe plus ou très rarement sur le marché depuis l'arrêt d'utilisation de cet avion. Et qui plus est nos finances ne permettrait pas l'acquisition d'un tel moteur neuf. Il faut donc faire avec

l'existant, ce qui constitue par ailleurs tout l'intérêt d'une restauration en bonne et due forme.



N'ayant toujours pas, hélas, de lieu ad hoc pour effectuer cette opération, nous nous sommes rapprochés des Ailes Anciennes de Toulouse afin qu'ils nous allouent temporairement et gracieusement un local tempéré dans lequel nous pouvons dès maintenant procéder à notre travail de remise à neuf de ce « nouveau » moteur. C'est un travail fastidieux, de longue haleine et qui nécessite beaucoup d'attention, de repérages et de précision.



Cette opération devrait prendre plusieurs mois car effectuée seulement lors des

temps libre des membres de l'association et particulièrement le week end. Nous avons tout de même bon espoir de faire revoler notre avion cet été pour la saison des meetings aériens dans lesquels nous sommes déjà attendus pour représenter les couleurs du Gers..

\*\*\*\*\*

### Qui sommes-nous ? M. Claudius Laburthe

S'il existe des personnes exceptionnelles sur cette terre et de surcroît d'une gentillesse à toute épreuve, nous pouvons affirmer que Claudius Laburthe, qui vient de rejoindre notre association, en est bien une. Ancien Ingénieur Navigant d'Essais chez Airbus mais pas seulement, Claudius, a un curriculum vitae comme de très très rares personnes dans l'aéronautique peuvent en avoir. Sa carrière est impressionnante. En effet, ses centres d'expertise sont les suivants : Mécanique du Vol, Aérodynamique, Météorologie, Dirigeables et Montgolfières, Essais en Vol et Professeur au sein de l'EPNER et à l'école des navigants d'essais d'Airbus. Claudius fut tout d'abord élève au Lycée Condorcet de Paris puis a intégré la grande école de formation des ingénieurs aéronautiques « Sup'Aéro ». Ses qualités hors du commun lui permirent alors d'être incorporé à l'école de chasse où il devint pilote de réserve sur T6 et T28 avant d'être sélectionné pour rejoindre la prestigieuse école du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) et d'être affecté au Centre d'Essais en Vol d'Istres tout d'abord comme ingénieur d'essais puis comme ingénieur de marque du chasseur Mirage IIIV puis du SEPECAT Jaguar. Ces emplois ne satisfaisant que partiellement

son potentiel intellectuel et afin de révéler son âme alors un peu cachée de chercheur, il quitta le CEV pour l'ONERA où il fut ingénieur de recherche pendant 11 ans, pouvant mettre ainsi au service de la science ses profondes connaissances en aérodynamique et mécanique du vol. Nous sommes alors en 1986 et Airbus s'apprêtait à développer et certifier l'avion du siècle : l'A320. C'est tout naturellement que Bernard Ziegler, alors directeur technique d'Airbus et avec qui il avait collaboré au CEV lorsqu'ils y étaient tous les deux, « réquisitionna » Claudius afin qu'il vienne renforcer comme Ingénieur Navigant d'Essais, l'élite intellectuelle des Essais en Vol de ce constructeur en plein essor. Claudius y restera jusqu'en 2002 année de son départ en retraite bien méritée de navigant d'essais. Dès lors, un tel puits de science ne pouvant être oublié et ignoré du microcosme aéronautique, Claude Lelaie, alors Directeur des Essais en Vol Airbus et promoteur de l'école des navigants d'essais interne lui donna, comme consultant, la responsabilité de la formation théorique de ces derniers afin des préparer à l'examen final en vue de l'obtention de leur licence d'essais.

Si Claudius eut une carrière exceptionnelle, sa sphère privée était et est toujours empreinte de découverte et de recherche à propos du plus lourd que l'air et de ce que nos anciens avaient propulsé dans les airs au début de l'aéronautique. « *Le comment ça vole m'a toujours plus passionné que voler* » assume-t-il. Il affiche donc à son palmarès, le vol d'une réplique du ballon de Pilâtre de Rozier sur la Place du Capitole de Toulouse en fin aérostatier (autre corde à son arc) qu'il est toujours par ailleurs. Puis, afin

de percer le mystère du premier vol d'un avion sur notre continent, il fit décoller une réplique de l'Eole de Clément Ader (muré-tain d'origine, dois-je le rappeler ?) avec ses étudiants de l'Ecole Centrale. Oui, Claudius donna aussi des cours de Mécanique du Vol à cette école prestigieuse de Paris.

Afin de boucler la boucle d'une culture aéronautique inégalée, Il manquait cependant à Claudius une facette de celle-ci ; la construction d'un avion de A à Z. C'est ce qu'il entreprit peu après son départ d'Airbus avec la construction d'une réplique à l'échelle 0.8 de cet avion mythique et légendaire qu'était le Spitfire. La construction s'est achevée début 2013 et c'est au mois de juillet de cette même année qu'après cinq années de labeur intense et des milliers d'heures de travail, Claudius décolla depuis ce qui était encore « l'aérodrome d'Auch Lamothe » cette œuvre splendide, frappée de la croix de Lorraine et immatriculé à la mémoire de son père.



*Claudius dans le cockpit de son Spit*

C'est donc tout naturellement que quelques dix années plus tard et après un arrêt de vol prolongé, cet avion sera accueilli au sein de notre association VAMP pour y être remis en état de vol sur ce qui maintenant « l'Aéroport Auch Gers ». C'est donc une pièce unique qui entre dans notre collection et que nous souhaitons ardemment montrer au plus grand nombre si par bonheur et prise de conscience de nos élites politiques locales, notre Musée Volant de l'Aéronautique voit le jour sur cet aéroport qui ne demande que cela pour être à la hauteur de ce que les contribuables gersois en attendent.

En outre et pour terminer le portrait fascinant de cet homme hors du commun doté d'une immense simplicité et d'une très grande bienveillance à l'égard d'autrui, nous ne pouvons pas passer sous silence le fait que Claudius a été, avec de grands noms de l'aéronautique tels qu'André Turcat, Jean Boulet, le Général Lissarrague, Bernard Ziegler, et quelques autres, un des membres fondateurs de **l'Académie de l'Air et de l'Espace** qui « *constitue un vivier de connaissance unique en Europe visant à favoriser et promouvoir le développement d'activités scientifiques, techniques, culturelles et humaines de haute qualité dans les domaines de l'Air et de l'Espace* ».

L'Aviation dans son ensemble doit donc beaucoup à M. Claudius Laburthe et c'est un véritable honneur pour notre association que de l'accueillir parmi nous. Il a encore tant à nous apprendre.

\*\*\*\*\*

**Les avions de la collection : Le Fairchild A24W46 immatriculé NC81273** par Yannick Le Quellec. Commandant de bord Beluga XL

Dans les années trente, pour faire face à la baisse des commandes, la compagnie Fairchild qui venait de racheter la société Kreider-Reisner à Hagerstown se tourne vers le développement d'un petit appareil fiable et robuste adapté à l'usage personnel ainsi qu'à l'utilisation commerciale : le Fairchild 22.

De cette petite réussite commerciale naîtra directement un nouvel appareil, comportant de nombreuses améliorations techniques notamment adaptées des technologies de l'industrie automobile.

Le Fairchild 24 avec ses caractéristiques de vol plaisantes, sa cabine spacieuse, son prix attractif, connaît une popularité croissante avant le second conflit mondial.

La production court sans discontinuer de 1932 à 1948. Si l'avion voit sa configuration en siège modifiée et l'ajout de quelques équipements, ses lignes générales ainsi que son habitacle restent pratiquement inchangés tout au long de ces années.

Pour ce qui est de la motorisation, un concept innovant est utilisé, laissant le choix à l'acquéreur entre les moteurs **Warner (Scarab, puis Super Scarab)** reconnus pour leur fiabilité et un moteur **Ranger** issu directement des usines Fairchild.

A l'arrêt des lignes de production, la société Fairchild Aviation Corporation aura produit plus de 1500 modèles 24 au travers de sa filiale Kreider-Reisner Aircraft à Hagerstown dans le Maryland, auxquels il convient d'ajouter les 280 exemplaires réalisés sous licence par Texas Engineering & Manufacturers (TEMCO) à Dallas.

Au cours de sa carrière opérationnelle militaire, le Fairchild 24 sera très largement utilisé par les forces armées de nombreux

pays sous différentes appellations (UC 61, Forwarder, Argus...). Les missions qui lui sont confiées sont extrêmement variées : de la liaison, à la formation et de la surveillance, à la lutte anti sous-marine pour n'en citer que quelques-unes

Quant à sa carrière civile, le modèle connaîtra un succès commercial important auprès des hommes d'affaires éminents et les acteurs d'Hollywood. En effet, à cette période aux Etats Unis, les lignes commerciales ne sont encore que balbutiantes alors que l'industrie, l'exploitation des ressources pétrolières et des minerais ainsi que les personnes influentes ont un grand besoin de se déplacer rapidement sur tout le continent nord-américain. A cette époque, bon nombre de sociétés possèdent leur flotte d'avions ou utilisent des avions-taxis pour des déplacements confortables et rapides dans des régions où les réseaux routier et ferroviaire sont peu développés, voire inexistantes comme au Canada.

**Le Fairchild 24W-46 immatriculé NC 81273: 75 ans d'histoires**



Le Fairchild 24W-46 correspond au modèle construit en 1946 et équipé du moteur 7 cylindres en Etoile Warner Super Scarab de 165 ch. Assemblé à Dallas, au Texas, son premier propriétaire sera Mr Richard A. Henson, alors pilote d'essais de la firme

Fairchild et qui deviendra plus tard responsable des essais en vol.



Revendu à la société de transport aérien « Calberson Aviation » en Pennsylvanie, le NC 81273 sera utilisé comme avion taxi et de travail aérien jusqu'en 1967. Par la suite il passera dans les mains de plusieurs propriétaires privés de l'Ohio, de Virginie et de Caroline du Nord.

En 1973, devenu obsolète et alors que d'importants travaux de maintenance sont à prévoir, il est arrêté de vol, démonté et stocké dans un hangar. Il y restera 36 ans, puisque ce n'est qu'en 2009 qu'il est découvert par un collectionneur américain qui entreprend de lui redonner son éclat originel.

Ce Fairchild 24 civil à moteur en Etoile Warner est l'unique exemplaire de ce type

en France. Il est arrivé en France par conteneur en juillet 2014. Il est équipé du moteur Super Scarab qu'il avait à sa sortie d'usine en 1946 au Texas et d'une hélice à pas variable automatique « Aromatique ».

Sa livrée est l'une des trois proposées au catalogue de l'époque et tous les marquages extérieurs sont conformes aux spécifications du constructeur.



### Caractéristiques techniques

Nombre de places : 4

Poids à vide 800 kg

Vitesse de croisière : 180 Km/h

Autonomie : 5 heures

Envergure : 11 mètres

Puissance : 165 ch. (175 ch. au décollage)

\*\*\*\*\*

De très belles fêtes de fin d'année à toutes et à tous. 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](mailto:gd.mustang@orange.fr)  
Infographie : Gérard Desbois  
Photos : VAMP, Aéroport Auch Gers  
<https://www.vamp-fr.com>



