



La Gazette de Vintage Aircraft



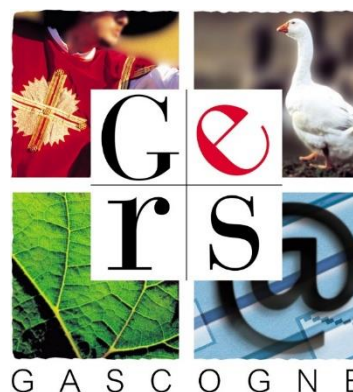
Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



De Havilland DH 98 Mosquito Royal Air Force (Page 6)

Sommaire :

- Le mot du président
- La vie de l'association
- Qui sommes-nous ? M. Marc Barrère
- Une jolie histoire



Le mot du président

Chers lecteurs. Quel début d'année ! De la révolte plus que justifiée des agriculteurs à la prostate de Charles III en passant par nos remaniements ministériels, l'actualité qui nous est contée est plus que généreuse. Nous ne nous attarderons pas sur l'hyperplasie de la glande royale car elle touche 80% des hommes approchant la sagesse du grand âge. Le Roy serait-il un humain comme les autres ? En tout cas, rien d'exceptionnel dans la pathologie de la couronne.

Exceptionnel, nous aurions souhaité que notre gouvernement le fut. S'il est un peu tôt pour qualifier l'action de notre nouveau premier ministre, nous ne pouvons que constater l'extrême difficulté de placer à la tête de nos ministères pléthoriques des personnalités dotées des compétences ad hoc. Mais peut-être ne cherchons-nous pas au bon endroit car il semble que le microcosme parisien ne soit pas nécessairement le bon vivier pour cela.

Eh oui, le peuple existe et s'exprime parfois, le bougre et, pour se faire, monte à la capitale lentement mais sûrement avec des véhicules inédits et imposants. Inouï !

Non que je veuille ici opposer capitale et province mais peut-être urbains et ruraux car le « vivre ensemble » est bien souvent mis à mal. Pourquoi faudrait-il faire taire nos vaches, nos coqs, nos grenouilles, nos ânes et nos cloches au bénéfice des oreilles bêcheuses de "gens de la ville" en mal d'oxygène ?

Alors, imaginez, si de plus, le dimanche quelques machines volantes décollent d'un petit aérodrome en herbe autour duquel on a délivré des permis de construire à des râleurs patentés citadins et salariés du plus

gros constructeur mondial d'avions, c'est la Bérézina !

De cette dernière triste expérience malheureusement vécue, il faut savoir faire un peu de pédagogie et expliquer que si ces mauvais coucheurs venus d'ailleurs ont les moyens d'investir à la campagne c'est parce qu'ils touchent tous les mois de leur employeur un salaire des dizaines de fois supérieur à celui de l'agriculteur voisin producteur de lisier qui ne sent pas bon. Et si ce constructeur existe, ce n'est pas grâce à eux mais bien à ces pionniers défricheurs de l'aviation et à leurs rêves qui n'avaient que pour seul leitmotiv : vaincre le plus lourd que l'air afin que le rapprochement des pays et des hommes puisse enfin devenir réalité autrement qu'en bateaux à vapeur ou véhicules hippomobiles. Même si parfois cette nouvelle proximité des peuples s'est faite au travers de bien des conflits, il faut reconnaître, et c'est extrêmement difficile à accepter, que ces derniers ont été, au prix d'innombrables sacrifices humains, générateurs de toutes les avancées technologiques dont nous bénéficions aujourd'hui et grâce auxquelles le secteur aéronautique nourrit des centaines de milliers de familles. Sans Wernher von Braun, la NASA n'aurait jamais mis un pied sur la lune et sans l'expérience du Mirage IV, le Concorde n'aurait sans doute jamais vu le jour.

Il serait donc opportun de ne pas oublier trop vite à qui nous devons notre bien-être quotidien et en cela nous devons poursuivre à tout prix notre devoir de mémoire. C'est le but de notre association.



Gérard Desbois

La vie de l'association

Si une association telle que la nôtre paraît parfois vivre un peu au ralenti, ce n'est qu'une illusion. En effet, ces derniers mois ont été très enrichissants à plusieurs titres. Tout d'abord, les expériences vécues au cours de ces dernières années nous ont conduits à effectuer quelques modifications de notre règlement intérieur en particulier concernant l'accueil de nouveaux membres contributeurs venant avec ou sans un avion particulier ou simplement comme membre actif volontaire. C'est ainsi qu'Alexandre et Claudius font maintenant partie intégrante de notre association avec respectivement le Morane MS 733 Msn 141 et le Spifire MK 26.

Ce n'est pas rien de voir ainsi grossir notre association qui a toujours peine à se loger. Mais quelle satisfaction de vivre ces moments formidables. De plus, la réfection de notre moteur de rechange, actuellement menée par l'équipe de notre responsable technique Pascal Rioland, a fait naître une synergie inattendue entre notre association et celle des Ailes Anciennes de Toulouse. En effet, de très jeunes membres au talent avéré et à la passion déjà bien ancrée nous ont rejoint, portés par la motivation de voir leur travail reprendre l'air dans quelques mois. Bienvenue à Lucas et au 2^{ème} Thomas.

Notre volonté d'ouverture vers d'autres âmes utilement animées par la conservation du patrimoine aéronautique fonctionne donc. Ainsi et spontanément, deux autres belles personnes sont venues frapper à notre porte encore inexistante afin de proposer leur contribution. La première : Emmanuel, cameraman émérite de France 3 région, est

pilote et constructeur amateur d'ULM. Il est donc quelqu'un qui sait tenir la goupille et manier le tournevis sans dérapier. En cela nous le remercions. La mécanique, qu'elle soit d'ULM ou d'avion, reste la même et doit être traitée avec le même respect de la chose qui vole ou qui doit revoler. Il en va de la sécurité des vols. La deuxième personne a quant à elle d'autres talents. Très engagé dans l'association "Les Citoyens du Ciel" qui remet le pied à l'étrier et éclaire le devenir de jeunes "aux singularités" (seul terme autorisé pour ne pas choquer), notre ami Philippe, cadre bientôt retraité d'Airbus, vient nous rejoindre avec toute la gentillesse et la bonne volonté que nous lui connaissons.

En outre, cette année a été celle du renouvellement du conseil d'administration et donc du bureau. Pascal Rioland, membre fondateur de notre association a dû en effet rendre son tablier de président pour ne garder que la fonction de vice-président responsable technique. En effet, en sa qualité actuelle d'expert en bâtiment, il a été désigné et mandaté par M. le Maire de Toulouse pour gérer la crise survenue à la suite de l'effondrement de bon nombre de vieux immeubles mal entretenus de notre grande ville voisine. Philippe Issoulié garde sa fonction d'adjoint technique. Thomas Bernstein est reconduit dans ses missions de secrétaire et de chef pilote. Marc Barrère qui excelle dans son ministère de trésorier le conserve et votre serviteur hérite du poste de président. Nous avons donc un peu redistribué les tâches et désigné en particulier un leader pour chaque projet en cours et à venir. Les manches retroussées, nous poursuivons notre action.

Qui sommes-nous ? Marc Barrère Trésorier de l'association

Marc est né en 1960 à Montpellier. Il est passionné d'aviation depuis son plus jeune âge, passion suscitée très certainement par la lecture des bandes dessinées de Buck Danny et de Tanguy et Laverdure. Dès 16 ans, il débute sa formation de pilote de planeur au Pic saint loup au Nord de Montpellier mais afin de financer ses heures de vol, il trouve des petits boulots et travaille toutes ses vacances scolaires et universitaires. La passion est bien souvent vécue à l'aide d'opiniâtreté et de courage. Deux ans plus tard, à l'âge de 18 ans, il décroche son brevet de pilote privé d'avion.



Poursuivant un cursus scolaire brillant, il débute ses études scientifiques à Montpellier puis les poursuit à l'université Paul Sabatier de Toulouse d'où il est diplômé d'une maîtrise d'électronique, d'automatique et informatique industrielle. Rien que cela ! Cette dernière en poche, il est tout naturellement embauché au Bureau d'étude d'Airbus dans le département Essais. C'est dans ce cadre rêvé par beaucoup d'ingénieurs débutants qu'il contribue à la certification des systèmes de Communication de Navigation et de Surveillance de l'A320 (premier avion de transport à CDVE (Commandes De Vol Electriques) et également à la certification de la robustesse de cet avion aux Interférences Electromagnétiques de Haute Puissance. Il faut savoir que cet avion a

imposé une totale refonte de la réglementation des standards de certification compte tenu de son très novateur système de commandes de vol.

Ayant acquis une énorme expérience dans ce nouveau domaine d'applications, c'est tout naturellement qu'il devient responsable des essais des systèmes émergents tels le GPS (Global Positioning System), le TCAS (Trafic and Collision Avoidance System) et transponder Mode S (mode augmenté d'identification de l'avion), le SATCOM (téléphone par satellite) et enfin les systèmes de transmission de données dans le cadre du projet FANS (Futur Air Navigation System). Marc avait, parallèlement à la prise en charge de ces nouveaux systèmes, la lourde tâche de mener à bien leur certification sur l'A340 mais aussi sur d'autres avions déjà existant comme l'A320, l'A300 et... le Concorde.

En 2002, devenu expert dans l'exécution des processus d'essais et de certification, il rejoint l'équipe de l'ingénieur en Chef de l'A380 pour coordonner les activités de Validation et de Vérification tous azimuts mises en œuvre par les différents bureaux d'étude des très nombreux sites d'Airbus. Cette harmonisation était devenue nécessaire compte tenu de l'ampleur jusqu'alors inégalée de ce programme sous haute surveillance qui ne pouvait tolérer aucun dérapage.

Une fois cette tâche de confiance accomplie et avec sa très grande expérience des essais quels qu'ils soient, Marc rejoint en 2004 l'équipe de l'ingénieur en Chef de l'A400M, Airbus Militaire que nous aimons voir se poser à Auch. Il est nommé responsable de l'analyse des essais en vol de cet avion et dans ce cadre doit développer les outils et les méthodes afin de coordonner le travail entre les centres d'essais en vol de Toulouse et Séville qui, rappelons-le, est le lieu de production de ce formidable avion.



Airbus militaire A400M

En 2011, il rejoint l'équipe programme de l'A350 comme responsable du développement de l'instrumentation d'essais en vol de la version allongée (-1000) de cet avion.

Et pour terminer cette longue carrière aéronautique, il est appelé en 2015 par la direction du programme A350 afin de prendre la responsabilité de la conversion des A350 lors d'une réaffectation à un autre client après sa fabrication et tout particulièrement la conversion de trois des A350 utilisés pour les essais en vol.

Parallèlement à cette carrière aéronautique exceptionnelle, Marc ne cessera jamais d'assouvir sa passion pour le vol et passe une grande partie de ses temps de repos au sein des aéro-clubs locaux.

Ainsi, après l'obtention de son Brevet de Pilote privé en 1978, il rallie l'équipe de voltige Aérienne de Nîmes en 1983 et participera au sein de celle-ci aux compétitions nationales jusqu'au Niveau National 2.



Mudry cap 10 en vol inversé

En 1985, Il devient l'un des fondateurs de l'association toulousaine de voltige aérienne MPV (Midi Pyrénées Voltige), et avec elle participe aux compétitions au sein desquelles il se qualifie pour le niveau National 1. Bravo Marc !

Marc est aussi co-proprétaire d'un Piper SuperCub (PA18) et avec celui-ci, fait partie de la patrouille « Crazy Piper Team France » association mettant en scène plusieurs avions de type Piper au cours de saynètes ludiques produites lors des spectacles aériens locaux. Marc en est le génial scénariste et occupe la fonction de leader de cette patrouille. Il cumule actuellement 860 heures de vol dont 220 en voltige aérienne.

Il en outre en couple avec une femme formidable et est papa de deux enfants, un garçon et une fille, le choix du roi.

Une jolie histoire : M. Claudius Laburthe après son CV : son histoire

Claudius est né le 7 août 1937, à St Pierre-lès-Nemours, Seine et Marne. Il est l'aîné d'une fratrie de cinq enfants, tous nés entre 1937 et 1945. Ses parents avaient confiance en l'avenir et l'aînée de ses sœurs, née en 1941, s'appelle France, quoi de plus patriote. Nemours est une bourgade du sud de la forêt de Fontainebleau, où son père dirigeait une usine d'objets en silice : isolateurs électriques et instruments chirurgicaux.

Claudius nous raconte :

« L'usine de mon père s'alimentait en sable dans une demi-douzaine de carrières de sable de silice très pure qui formaient un arc de cercle au sud du bassin parisien. Ce sable était d'un blanc si brillant qu'il devenait très

visible par les nuits sans lune. Les bombardiers alliés en faisaient un point de ralliement à la fin de la guerre lorsque le couvre-feu empêchait de voir les villes.

Dès l'âge de 6 ou 7 ans, j'ai été bercé par le son des moteurs à hélice, que j'ai toujours aimé. J'étais encore un enfant, mais je savais très bien ce que le son de ces moteurs signifiait. Les soirs de beau temps, au coucher du soleil, on entendait ce "ronron" qui nous précipitait aux fenêtres, avant d'apercevoir les traînées blanches parallèles arrivant de toutes les directions de l'horizon. La première vague de bombardiers se mettait en virage et les autres rassemblaient sur elle. Et quand le dispositif était complet, il partait vers l'est en tournant le dos au coucher du soleil. Je le voyais tristement se faire avaler par le ciel sombre. Et le ronron cessait.

A dix kilomètres de notre maison, il y avait deux réservoirs de carburant au bord de la petite rivière locale : *le Loing*. Un soir, on entendit le ronron habituel, et on vit une vague de bombardiers américains se diriger vers nous. Mon père nous fit descendre bien vite aux abris. On entendit une seule salve de bombes, mais beaucoup de Flack (DCA allemande), puis plus rien. Mon père monta sur la terrasse de la maison et redescendit en disant que les bombes avaient raté les réservoirs et qu'elles s'étaient perdues dans les champs.

Quelques jours plus tard, on entendit deux explosions au lever du soleil et les deux réservoirs étaient en feu. Deux "Mosquito" de la Royal Air Force étaient arrivés à basse altitude et avaient largué deux bombes sans déclencher la moindre Flack. Mon père m'expliqua pourquoi et malgré mes 6 ans, je

finis par comprendre le sens de tout cela.



De Havilland DH 98 Mosquito Royal Air Force

MON PREMIER VOL

Nous habitons Paris et mon père revoyait ses copains de la "guerre de 14". Il s'était engagé à 17 ans dans l'artillerie pour pouvoir voler. Sa formation d'observateur dura un an. Il devint un as de la photo aérienne sur le champ de bataille. Son travail le plus périlleux était de lancer des fusées colorées comme signaux pour les attaques d'artillerie. Pour cela, il volait vers 4000 mètres, au milieu des trajectoires d'obus, qu'il voyait monter vers lui et que son pilote, un certain Deléléé, évitait en rigolant. Un jour, il devait lancer une fusée verte pour le début des tirs, et dix minutes plus tard, une fusée violette pour que les sapeurs sortent des tranchées. Son pistolet lance-fusée s'enraya sur la deuxième cartouche. Il en avait un second qui s'enraya également. Il arracha un jonc en aluminium qui bordait son cockpit et réussit à sortir la cartouche violette pour la tirer avec un peu de retard. Il termina la guerre avec la croix de guerre et un nombre impressionnant de palmes. Il faut dire qu'il avait abattu deux avions ennemis, mais avait été descendu deux fois.

Parmi ses copains, était Georges Houard, fondateur du journal "*Les Ailes*", que je devorais chaque semaine. Il y avait aussi le

fameux Delélée. En 1945, ce dernier fut embauché par Monsieur Farman comme pilote de réception et aussi comme pilote personnel pour sa promenade mensuelle au-dessus de Paris. Les usines Farman possédaient un Piper comme avion de liaison pour rapatrier les pilotes des JU52, construits à Issy-les-Moulineaux et livrés à l'Armée de l'air à Villacoublay.



Junker JU52

Delélée, qui était un peu coquin avec les règlements comme tous les pilotes à l'ancienne, proposa un jour à mon père de profiter d'un vol de réception de JU52 pour me donner un baptême de l'air ainsi qu'à mon frère Yves de presque 7 ans et à ma sœur France de 6 ans. J'avais quant à moi presque 9 ans.

Après le décollage d'Issy, nous étions assis dans la cabine et très impressionnés par le bruit des moteurs, simplement épouvantable. J'étais un peu déçu de ne pas pouvoir parler avec Delélée. Mais ayant terminé son travail (essentiellement des relevés moteurs) il renvoya le mécanicien assis en place droite et m'appela. Ce fut une révélation et un émerveillement. J'avais un gros volant devant moi, que je touchai une fois, fort surpris de l'effet. Je voyais la terre d'en haut, des forêts partout, des routes et des maisons. Et tout d'un coup, la tour Eiffel sortit des bois. Paris était très vert en 1946. J'en conclus aujourd'hui que nous volions à 1500

pieds et je vis que c'est une altitude bien agréable pour observer. On se posa à Villacoublay où mon père nous attendait.

Mon frère Yves n'apprécia pas le bruit et gardera toute sa vie l'idée que les aviateurs ne sont pas raisonnables, idée qu'il a encore aujourd'hui. Il a fait Centrale et toute sa carrière dans les travaux publics et le béton. Ma sœur France, la future Mme Frantzen (ex haut cadre de la Direction de l'Aviation Civile), demanda très vite au mécanicien d'aller faire pipi. Heureusement, l'avion était équipé pour le transport de passagers et il y avait ce qu'il fallait à l'arrière. La famille en rit encore.

Quelle douce époque ! Remarquez bien que les pratiques de l'industrie aéronautique ont bien changé. Quand il m'arrive de raconter cette histoire, personne ne la croit.

LA LOI COUSTON

Lorsque j'eus 13 ans, Georges Houard expliqua à mon père ce qu'était la loi Couston. Couston était un député communiste qui avait fait voter un texte **permettant à tous les enfants mineurs d'apprendre gratuitement à piloter avions et planeurs**. Il fallait relancer l'aviation française. Il suffisait aux parents de payer l'inscription à un aéroclub et l'assurance. Les vols étaient payés par l'Etat, jusqu'au premier degré avion et au brevet "C" planeur. J'ai eu une chance inouïe de bénéficier de cette loi, qui fut bien sûr abrogée beaucoup plus tard pour le plus malheur de toute une jeunesse en demande.

MES PREMIERS VOLS COMME PILOTE

Mon père m'inscrivit à l'aéroclub d'Enghien-Moisselles, dont le terrain était à 21 km de la maison. Je commençai les trajets en vélo, et j'arrivais au terrain déjà fatigué et, étant

le plus jeune du groupe, je volais en dernier. Deux vols la première année ! Je tenais la planche plus souvent que je ne volais. Il fallait avoir la foi. Mon moniteur était un certain Desnoyelle, un homme doux et patient. Mon chef pilote n'était autre qu'un certain Mudry, qui fut plus tard le père des avions CAP incontournables au sein de la voltige aérienne française d'école et de compétition.

Les premiers vols sur Piper CUB m'impressionnèrent. Le bruit était assourdissant et m'empêchait de poser toutes les questions que je voulais. Je réussis pourtant assez vite à faire un virage correct, mais je fus fort déçu de la dissymétrie de l'avion. Les exercices de base : variations de la "pente" et de la "cadence" en virage, n'étaient pas vraiment difficiles, mais ils se terminaient toujours par des situations bizarres que je comprenais mal, et que Desnoyelle rattrapait en m'engueulant gentiment. Après une dizaine d'heures de vol, il commença à me faire faire des PTS (Prise de terrain en "S") en vue du de l'obtention du brevet. Ma première tentative fut lamentable. Je n'avais pas compris le lien avec le brevet. Mais j'appris rapidement à maîtriser la bille (marque la symétrie du vol).

Avec le brevet "premier degré" en poche, je me dirigeai alors vers le planeur.



Planeur Caudron C800

Je n'aimais pas le planeur C800. Je le trouvais lourd et peu réactif. Je fus lâché sur N1300 un soir d'été. L'avion remorqueur était un biplan Tiger-Moth, le "Stampe" SV4 anglais.



De Havilland DH82 Tiger Moth

Au décollage, je fis ma première expérience de pompage en tangage. Pendant quatre ou cinq cycles, je me suis battu avec la commande de profondeur, entre une altitude trop haute pour le remorqueur et le bruit des herbes venant taper le bas de mon fuselage. A l'arrivée, j'étais penaud, mais le chef pilote me rassura en me disant qu'il avait vu bien pire.

Je poursuivis mon vol en essayant de ne pas perdre d'altitude dans la "restitution du soir" au-dessus d'une forêt. On ne m'avait pas très bien expliqué comment tirer parti de ce phénomène mystérieux, mais surtout, je n'avais pas compris qu'il fallait se battre pour rester en l'air. J'avais 15 ans, j'étais pourtant très discipliné mais ce n'était pas évident. Le lâché en remorquage valait pour le brevet "B", et je ratai le brevet "C" pour une minute. Il fallait voler cinq minutes sans perdre d'altitude, je n'en avais fait que 4.

Par équité vis-à-vis de mes frères et sœurs, mon père ne voulut pas payer d'heures de vol supplémentaires et ce fut la fin de mon

activité planeur aux Ailerons de Moisselles. Je me vengeai dans la compétition de ski dans laquelle je n'étais pas mauvais pour un « citadin » comme ils disent à Grenoble.

Lorsque les questions d'avenir se posèrent, mon père refusa cependant que je commence une carrière de pilote et m'orienta vers le métier d'ingénieur, plus respectable à ses yeux.

Quelques années plus tard, un pilote Yougoslave en visite à Moisselles, partit faire un tour avec Desnoyelle mon ancien instructeur. Il se disait pilote d'essais. Au cours de ce vol, ils partirent en vrille mais celle-ci leur fut fatale. L'avion, un SIPA90, était une pâle copie du Swift américain, et on sait aujourd'hui qu'il était dangereux à grande incidence. Cet accident m'a beaucoup marqué et a poussé ma curiosité vers l'étude de ce phénomène bizarre.



Sipa 90

SUP'AERO

Après deux années au Centre d'Etudes Nucléaires de Saclay, je repris mes études et retournai en « Taupe » à Condorcet, mon ancien lycée. Nous avions deux normaliens comme profs de Math et Physique. Des gens passionnants avec de très fortes personnalités. Ils savaient nous pousser à la recherche de l'excellence.

Je présentai alors le concours de Sup'Aéro et les résultats mirent beaucoup de temps à sortir. Je passai tout l'été à attendre. Je fus admis dans les derniers au début octobre. Je sortis également dans les derniers avec une très mauvaise note de présence, car il m'arrivait de sécher les cours pour aller dans mon ancien aéroclub, essayer de grapiller quelques vols.

Sup'Aéro était considérée comme une école semi-militaire, avec une préparation militaire intégrée et un uniforme d'officier. Nous commençons notre service militaire avec le grade de sous-lieutenant et la solde qui allait avec. Et nous avions en sus la possibilité de faire une école de pilotage, avec la perspective d'aller en Algérie.

C'est ainsi que j'intégrai l'Armée de l'Air et rejoignis l'Ecole de pilotage de Marrakech en 1962 puis Cognac sur North American T6 Harvard.



North American T6

En décembre 1963, j'étais breveté Pilote de réserve et fus versé dans l'escadrille de réserve de Lyon Bron sur **T6** puis sur **T28** à Salon de Provence.

J'avais totalisé 500 heures de vol lors de mon pot de départ. »

La suite, vous la connaissez, elle a fait l'objet de la chronique "Qui sommes-nous" de la gazette précédente.



North American T28 Fennec

« Il faut être fier d'avoir hérité de tout ce que le passé avait de meilleur et de plus noble. »
disait Gandhi. Nous pouvons être fiers d'essayer de préserver la noblesse de notre patrimoine
aéronautique. Nous voulons juste lui trouver un lieu de conservation et d'exposition...

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, Aéroport Auch Gers
<https://www.vamp-fr.com>



