



# La Gazette de Vintage Aircraft



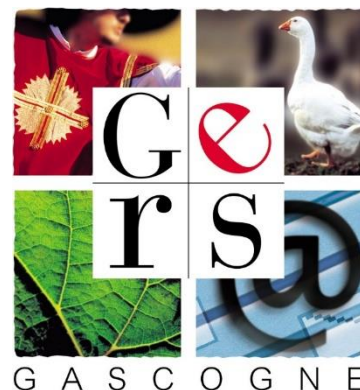
## Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



MS 733 F-AZXU d'Alexandre Fritz

### Sommaire :

- Le mot du président
- La vie de l'association : Il revole !
- Qui sommes-nous ? M. Philippe Issoulié
- Un été de meetings aériens



## Le mot du président

Chers lecteurs, quel été ! Nous ne pourrions pas dire que ce dernier a été un long fleuve tranquille. Souvenez-vous ; la Seine toute blanchie à l'eau de javel pour que Mme la maire de Paris puisse faire trempette avant l'ouverture des fantastiques Jeux Olympiques 2024, une dissolution plus que trouble de l'Assemblée Nationale qui a effectivement troublé nos concitoyens et enfin une cinquantaine de jours plus tard, la nomination d'un nouveau premier ministre. Je trouve notre pays tout de même très Rock'n'roll. Même si ces JO ont empêché la tenue d'un bon nombre de meetings aériens aux dates habituelles pour cause de réquisition de toutes les forces de l'ordre du territoire, nous ne pouvons cependant qu'être admiratifs devant les extraordinaires performances des athlètes impliqués. A cet égard, j'avoue humblement avoir eu un très grand faible pour ces gymnastes féminines faisant de la voltige sans aile au-dessus d'une poutre de 10 cm de large tandis que la France remportait à nouveau les championnats du monde de voltige aérienne mais avec des ailes cette fois-ci et des gros moteurs attachés devant. Vive le France ! Cocorico, nous sommes les meilleurs.

Et puis nous avons eu le Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes qui a marqué une fois de plus de son sceau tout l'intérêt que porte notre jeunesse à l'aviation qu'elle soit légère ou professionnelle. Oui, n'en déplaise à certain(e)s, l'aérien fait toujours bien partie des rêves d'enfants et j'allais dire aussi d'adultes puisqu'une fois ce virus inoculé, il n'est ni soignable ni guérissable. C'est très bien ainsi puisque sa contagion en fait un élément pérenne de notre économie et du bonheur de ses patients.

Enfin, les JO terminés ou presque, les meetings aériens estivaux ont pu retrouver

leur droit de cité. Aussi, après avoir rempli tous les "CERFA" qui vont bien si chers à notre administration de tutelle et avoir obtenu de celle-ci les différentes autorisations, quatre membres de notre association VAMP et du Crazy Piper Team France sont allés présenter leur scénographie ludique 2024 aux manifestations aériennes publiques de Muret, Sarlat et Saint Junien. Je me dois à ce stade de préciser que notre nouvelle saynète 2024, très fortement inspirée du roman d'Alexandre Dumas, "**Les trois Mousquetaires**", a un succès fou auprès du public venu admirer ces mousquetaires des temps modernes en chevauchant leur magnifique Piper PA 18.

Le Gers ainsi exporté urbi et orbi reste donc à l'honneur. En outre, comment ne pas exprimer notre immense gratitude envers tous les bénévoles et organisateurs de toutes ces manifestations aériennes. Ce sont en effet des centaines de jeunes, moins jeunes et retraités qui, ne comptant ni leurs heures ni leurs sacrifices parfois familiaux, œuvrent sans relâche pour que cette passion du plus lourd que l'air perdure dans les têtes d'un public toujours aussi nombreux et assidu, pourvu que la météo soit clémente. Ces spectacles donnés par ces merveilleux fous volants sur leurs drôles de machines sont toujours inévitablement accompagnés d'expositions statiques d'aéronefs de collection. Ceux du futur musée volant de l'aéroport d'Auch Gers toujours en attente d'un véritable toit, y participent déjà pleinement.



*Gérard Desbois*

## La vie de l'association : Il revole

Je vous le disais dans l'édito, ce fut un été bien rempli avec, au prix d'un travail acharné de nos équipes, trois accomplissements de taille.

Le premier a été la rejoincte de notre association par une douzaine de nouveaux membres. En effet venant de divers horizons avec des compétences multiples s'étallant de l'informatique à la détention de licences reconnues B1 et B2 de mécaniciens aéronautiques, nos nouveaux arrivants se sont sentis immédiatement captivés et impliqués quant à notre raison d'être et nos motivations. Notre volonté de préservation, de transmission à notre jeunesse du patrimoine aéronautique et de toute la connaissance s'y rattachant séduit plus qu'attendu. Le recrutement de bénévoles déterminés n'est pas toujours chose facile mais la venue de tous ces nouveaux membres actifs est pour nous un immense encouragement à poursuivre nos actions. L'une de celles-ci, avec pour objectif de mettre à l'abri toutes nos réalisations de préservation du patrimoine ainsi que notre abondante documentation nous tient particulièrement à cœur. Ainsi celles-ci seront disponibles et accessibles à la consultation du plus grand nombre et en particulier à l'attention des jeunes pour qui le désir de voir passer le rêve de l'aérien à la réalité sera effectif. Cette notion de partage et de transmission est véritablement notre ADN. Dieu fasse que nous soyons entendus et soutenus !



*De nouvelles têtes pour une équipe renforcée.*

Notre association compte maintenant 22 membres grâce à sa notoriété grandissante. Qu'ils soient tous ici remerciés.

Le deuxième voit la fin du remontage complet après changement des éléments obsolètes et dégradés de notre moteur Potez 6D02 destiné à remplacer celui défectueux de notre MS 733 F-AYOT. Cela a été une opération de longue haleine car certaines pièces telle que l'arbre à cames usagé devaient être changées. Leurs recherches sur le territoire français fut plus que chronophage mais la chance se situe parfois à quelques centaines de kilomètres. En l'occurrence, nous ne l'avons pas laissée passer (voir la gazette N°7).



*Notre Potez 6D02 remonté et présenté à l'envers*

Notre association doit à ce stade adresser nos plus vifs remerciements aux Ailes Anciennes de Toulouse qui nous ont prêté gracieusement une partie de la mezzanine de leur hangar de restauration et quelques outillages afin que l'équipe en charge de cette remise en état, sous la direction de notre responsable technique Pascal et de son adjoint Philippe, puisse s'effectuer dans les meilleures conditions. Il est souvent très pénible de travailler sous les tôles d'un abri par 40°C à l'extérieur. Certaines commodités sont souvent salvatrices pour les intervenants. Peut-être aurons-nous un jour ces facilités au sein de notre projet de musée dynamique avec ateliers sur l'aéroport d'Auch Gers ? Le moteur de notre F-AYOT sera donc remplacé au cours du mois d'octobre. Vous en saurez plus dans la prochaine gazette car c'est une autre histoire.

La troisième réussite de ces derniers mois a été la remise en vol du MS733 F-AZXU de notre ami Alexandre qui était cloué au sol depuis plusieurs mois pour un petit souci de circuit de pression statique et un gros problème de régulation hélice. En effet, les joints élastomères du circuit d'huile de cette dernière ayant perdu toute leur souplesse avec l'âge (pensez-donc, à 68 ans !) ne tenait plus la pression indispensable à un bon fonctionnement. Les déposes de l'hélice puis de tous les éléments frontaux du moteur (roulement avant entre autres) furent donc entreprises afin d'avoir accès à ces joints internes et les remplacer.



*Hélice déposée et joint défectueux*

Quelques journées de travail plus tard, le point fixe de contrôle du groupe motopropulseur fut effectué avec un résultat très positif à notre grand soulagement.

Quant à la remise en état des manchons en caoutchouc reliant les diverses tuyauteries du circuit de pression statique, vieux eux aussi de près de soixante dix ans, elle nous mobilisa encore pendant quelques belles journées supplémentaires au cours desquelles Alexandre et votre serviteur ont dû retrouver leur souplesse d'antan gratifiée

de quelques courbatures les jours suivants. En effet, les prises de pression statique se situant sur les parois extérieures du fuselage arrière, les tuyauteries quant à elles sont fixées à l'intérieur. La structure d'un MS 733 n'est pas celle d'un Airbus et y glisser les cathédrales de muscles que nous sommes afin de remplacer tous les manchons est loin d'être une sinécure. Mais "A cœur vaillant rien d'impossible" disait fort justement Jacques Cœur au moyen âge. Cette mise à niveau effectuée et l'étanchéité de ce circuit vérifiée, l'avion pouvait reprendre ses vols en toute quiétude.

Ceci m'amène tout de même à une réflexion de taille quant à la maintenance des vieux appareils et à certaines pratiques peu recommandables. Celle-ci doit être effectuée avec le plus grand soin et le fait qu'un propriétaire veuille se séparer de son appareil ne doit pas impliquer le sursis de son entretien. Le maquignonnage est une pratique révolue et n'a pas sa place en aviation. Je crains que l'avion acquis par Alex n'ait été victime de cet agissement. Toujours est-il que ce beau Morane est désormais choyé par les soins de notre association et qu'il a retrouvé depuis peu le chemin de l'azur pour notre plus grand bonheur et celui de son pilote.



*le F-AZXU de nouveau en vol*

### **Qui sommes-nous ? Philippe Issoulié notre responsable technique adjoint**

Il est sur notre terre des personnes de l'ombre qui pourtant mériteraient de

bénéficier un peu plus des rayons du soleil. Notre ami Philippe fait partie de cette catégorie de personnes ultra compétentes et efficaces mais qui aiment bien rester en retrait. C'est loupé, mon cher Philippe, aujourd'hui c'est ton tour, nous te le devons. Je sais, je t'oblige un peu mais c'est de bonne grâce que tu vas maintenant nous raconter ton parcours fabuleux.

*« Né dans le lot, rien ne me destinait à devenir un passionné d'aviation ancienne. Pas d'antécédant connu dans la famille. Comme beaucoup de jeunes garçons, j'ai commencé avec des maquettes en plastique. Peut-être le fait d'avoir vu passer, au-dessus de ma tête, le Concorde à ses débuts a-t-il eu une influence ? Je ne saurais le dire. Mes lectures des livres de la bibliothèque verte consacrés à l'histoire de l'aéronautique, des livres de la série "Biggles" ainsi que la série "Les Faucheurs de Marguerites" ont dû instiller en moi ce virus de l'aviation. Je ne saurais dire quelle histoire a été prépondérante.*



Notre Philou en tenue de pistard

*Quand fût venu le temps de choisir mon orientation le choix avait été alors de me lancer dans des études d'électronique.*

*J'aurais pu choisir la mécanique mais l'avis familial m'avait plutôt conseillé de m'occuper des électrons et ceci malgré l'opinion éclairée d'une conseillère d'orientation qui avait dit à ma maman que cette filière électronique n'avait aucun avenir. Encore une conseillère d'éducation visionnaire !! Où vont-ils bien les recruter ?*

*Avec un bac électronique en poche, j'ai poursuivi en IUT génie électrique. C'est lors du stage de fin de 2<sup>ième</sup> année que la passion pour l'aviation allait vraiment éclater. En effet, grâce à un peu d'aide de ma marraine, j'ai eu la chance de faire mon stage à l'usine de Colomiers des Avions Marcel Dassault – Breguet Aviation. Alors affecté au service avionique, j'ai découvert un maximum de choses qui m'ont été fort utiles au cours de ma carrière. Les quelques semaines passées à m'occuper des AlphaJet en particulier m'ont marqué à vie.*

*Avec mon DUT en poche, malgré la pression familiale, je décide d'arrêter mes études et de rentrer dans la vie active. Intéressé par la micro-informatique, qui en était à ces débuts en 1983, je commence à travailler en tant que technicien de maintenance informatique. Mais cette période sera brève. Au bout de 3 mois, je décide de ne pas poursuivre.*

*Très rapidement je suis recruté par une petite société, sous-traitante d'Aérospatiale, qui développe des programmes de tests pour les équipements des avions civils de la famille Airbus mais fait moins connu, pour tous les avions militaires de Dassault. Ce sera mon employeur pour les 40 années suivantes. De simple technicien au début, je suis devenu responsable technique sur tout un tas de projets, généralement liés à l'aéronautique.*

*En parallèle de mon travail j'adhère à l'association Ailes Anciennes Toulouse (AAT). En ce milieu des années 80, l'association est jeune et n'a pas la collection ni les hangars que l'on connaît aujourd'hui. Les quelques*

avions sont parqués, en extérieur, sur un terrain prêté par l'aéroport de Blagnac. Petit à petit, au contact des anciens, je me forme à la mécanique aéronautique. L'un des premiers avions sur lequel je vais travailler est un Morane Saulnier MS733 (déjà). Au fil du temps les AAT se structurent et je serai le secrétaire de l'association pendant bon nombre d'années.

Dans les années 80, étaient organisés de temps en temps, des meetings aériens sur l'aéroport de Blagnac. Pour l'une des éditions, les organisateurs ont demandé aux AAT de fournir quelques membres (surnommés les pistards) pour assurer les tâches de gestion du parking avions et des mouvements de ceux-ci au sol. Bien sûr, j'ai été immédiatement volontaire. En 1995, un organisateur de manifestations aériennes lançait les meetings aériens Flying Legend Organisation (FLO). La première grosse édition se tint à Toulouse sur le site d'Aérospatiale St Martin. Cet organisateur, lui aussi, avait demandé à ce que les AAT lui fournissent des pistards. Avec Pascal Rioland (voir gazette N°7) nous avons intégré la structure FLO et pendant plusieurs années nous nous sommes déplacés dans toute la France pour ces fameux meetings.



Philou à la tête d'une équipe de Pistards

En 2000, le championnat du monde voltige aérienne se tint à Muret. Pour la clôture de celui-ci, un meeting fut organisé. Encore une fois, Pascal et moi avons été intégrés en tant que pistards. Le directeur des vols de cette manifestation étant aussi devenu le nouveau directeur des vols du meeting annuel AirExpo de Muret, il décida de nous intégrer dans son

équipe de pistards à partir de 2001. Au fil des éditions, notre implication s'est vue passer de simple pistard à membres de l'organisation et plus particulièrement au support de la commission avion qui décide et choisit les appareils qui seront présentés.

En 2012, je rencontrai par hasard les membres de l'association Repliq'Air. Cette association avait décidé de construire une réplique du Morane Saulnier (MS G) utilisé par Roland Garros pour traverser la méditerranée. Le challenge était alors de refaire cette traversée cent ans après le vol de Roland Garros. Au début, je n'étais venu que pour voir. Mais in fine, je me suis retrouvé embarqué dans la construction de l'appareil et surtout, grâce aux compétences indispensables à mon métier, impliqué dans la réalisation de toute la partie électrique et électronique installée dans cet avion. Ce dernier a été construit à Toulouse mais tous les vols d'essais eurent lieu sur l'Aéroport d'Auch Gers. Cent ans après, en septembre 2013, le Morane Saulnier G refaisait la traversée de Fréjus à Bizerte en Tunisie.

Le fait d'avoir beaucoup travaillé sur cet aéroplane a alors réveillé en moi la petite frustration que j'avais de n'œuvrer, aux AAT, que sur des avions qui ne voleraient plus.

C'est alors qu'en 2015, après avoir discuté, lors de rencontres aériennes, avec Gérard Desbois, Pascal Rioland et quelques autres, nous avons décidé de créer l'association VAMP et d'acheter un Morane Saulnier 733 à l'état d'épave pour le remettre en vol. Pendant cinq années j'ai donc mis de côté mes avions statiques pour me consacrer entièrement à notre avion, le fameux F-AYOT que tout le monde connaît désormais. Les débuts n'ont pas toujours été très simples, nous avons eu un certain nombre de surprises désagréables et découvert beaucoup de choses dans l'action, sur le tas. Aujourd'hui, nous commençons à bien connaître ce type d'avion et ainsi nous

sommes parfois amenés à intervenir en support des autres propriétaires de MS 733.

*Au début 2025, ma carrière professionnelle s'arrêtera. En revanche, je pense que ma carrière aéronautique, quant à elle, ne devrait pas s'arrêter de si tôt. Les Morane 733 de Vintage Aircraft Midi-Pyrénées vont avoir beaucoup besoin d'être choyés par mes soins et à défaut de ceux-ci, les avions des AAT me tendront les bras. Ainsi, je ne serai jamais trop loin des avions. »*

Nous savons que c'est vital pour toi mon cher Philou. Un immense merci à toi, si le F-AYOT a pu revoler et si nous allons pouvoir lui greffer un moteur de rechange c'est en grande partie grâce à toi !



Notre Philou en tenue de restaurateur

## Un été de spectacles aériens

Je vous le confirme, il n'y a pas, en termes de spectacles aériens, que les grands meetings parisiens de La Ferté Alais avec "Le Temps des Hélices" et Melun avec "Air légend". Si la qualité de leur plateau détient la palme d'or du nombre et de la diversité des machines volantes présentées et tout particulièrement avec ses "warbirds" rares et inédits, il existe ça et là sur le territoire français des manifestations aériennes locales plus modestes mais qui attirent toujours un public aussi nombreux.

Aussi, quelques membres de VAMP Gers Aéro Passion appartenant à la patrouille Crazy

Piper Team France ont participé cette année à trois meetings aériens régionaux. Ce fut tout d'abord Airexpo 2024 à Muret puis Sarlat en Dordogne et enfin Légendair en Limousin à Saint Junien.

Sarlat-La-Canéda petite ville de 9000 habitants est la capitale du Périgord noir, aux confins des causses du Quercy. C'est une cité historique et un site touristique majeur sur les hauteurs duquel trône un aérodrome et un aéro-club à l'accueil sans pareil. Celui-ci organise chaque année une manifestation aérienne à la plus grande joie de plusieurs milliers de sarladais qui ne se demandent toujours pas si les avions polluent mais ont à cœur de partager la passion de ces aviateurs venus pour eux, leur faire un spectacle. A Sarlat, tout est facile. Le bon sens est de mise. Si le public est évidemment contenu derrière un barriérage situé à dix mètres des avions exposés, des petits groupes de 5 à 6 personnes accompagnés par un guide ad hoc ont pourtant la possibilité d'approcher ces derniers. Après tout le public est venu pour admirer les avions ! (Et certains pilotes aussi d'ailleurs...). Quel contraste avec les contraintes que nous impose la préfecture de Haute Garonne, en particulier à Muret où le public est parqué très loin des avions et n'a le loisir des admirer qu'une fois ceux-ci en vol. Quelle frustration pour les jeunes et les moins jeunes. Il n'en demeure pas moins qu'à Sarlat le sérieux de ce qui touche à la sécurité des vols reste de mise. Sous des aspects bon enfant, le briefing pilote est clair, concis. Les consignes sont respectées.



Tous les éléments essentiels y sont dispensés et les contraintes de chacun des intervenants sont prises en compte avec souplesse et gentillesse. Chaque pilote est considéré comme responsable et la DSAC n'est pas sur place avec deux inspecteurs et leur télémètre laser en bout de piste à l'intérieur de la zone non autorisée afin de sanctionner tout léger dépassement éventuel du volume de présentation...

Quant à Saint Junien en Haute Vienne, c'est une ville de 11500 habitants, porte du Parc Naturel Périgord Limousin, située à 10 minutes d'Oradour-sur-Glane, et à 20 minutes de Limoges. Elle est appelée aussi Cité du cuir et se voit dotée d'un aérodrome bordé au Nord et au Sud par une zone d'activité et des vaches bien limousines à l'Est et à l'Ouest. Même si sa piste revêtue est plutôt assez courte, celle-ci n'empêche pas pour autant l'organisation d'un meeting aérien tous les ans. Légend'Air en Limousin fêtait cette année son 20<sup>ième</sup> anniversaire. Nous y étions avec 4 de nos Piper et un CAP10 afin d'y présenter notre saynète gersoise 2024 (voir l'édito).

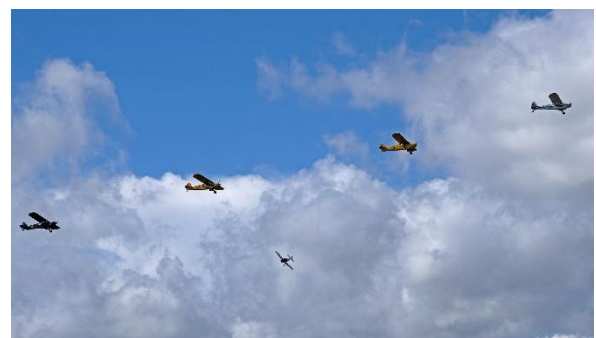
S'il est une particularité enviable à cette manifestation aérienne qui se déroule sur deux journées entières, c'est bien celle d'être totalement gratuite pour les 15 à 20000 personnes venues s'y distraire. En effet, toutes les entreprises locales et autres sponsors, convaincus que la passion du plus lourd que l'air doit être partagée par le plus grand nombre, contribuent dans les grandes largeurs au budget de celle-ci. Et dire que la maire d'une grande ville à 100 kms de là criait, il y a encore peu de temps, haro sur l'aérien. Heureusement, le bon sens paysan rassurant prévaut encore dans notre France rurale. Cette année, les vieilles machines étaient à l'honneur et un défilé de véhicules de collections devait marquer le lancement ce meeting. Tracteurs du début du siècle, voitures young et old timers, campement

américain de base aérienne de la seconde guerre mondiale, répliques d'aéroplanes de la première, le patrimoine motorisé de tout bord a régalé un public enthousiaste. Nous étions donc, avec notre scénographie 2024 tout à fait dans le ton d'un rappel historique (certes encore beaucoup plus ancien) et le thème gersois suivant, cher à Alexandre Dumas qui ne nous en voudra pas : D'Artagnan et ses trois mousquetaires des temps modernes aux commandes de leur Piper tentent de bombarder le carrosse de Milady de Winter transportant les ferrets de la reine mais sont empêchés par l'espion du Cardinal de Richelieu à bord de son Cap 10 armé.



*Le Cap 10 du Cardinal vient de toucher un Piper*

Il faut oser, c'est bien sûr. Mais l'aspect ludique inédit d'une telle scénographie savamment racontée au micro du commentateur rencontre un tel succès auprès du public que nous allons l'intensifier et l'améliorer pour la saison prochaine. Nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir là encore enthousiasmé petits et grands. Nous poursuivons ainsi notre mission de partage de notre passion.





Aramis, Athos, l'espion, Portos et D'Artagnan.

\*\*\*\*\*

« **Donnez-moi un musée et je le remplirai** » disait Pablo Picasso. Et même si on admire son œuvre on ne peut que constater que sa vérité était quelque peu... déformée. La nôtre est bien réelle et vivante. Nous avons le même souci que ce cher Pablo ; nous avons le contenu, donnez-nous le contenant...

\*\*\*\*\*

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, CPTF, Michel Barry, Robert Jusseaume  
<https://www.vamp-fr.com>





