



# La Gazette de Vintage Aircraft



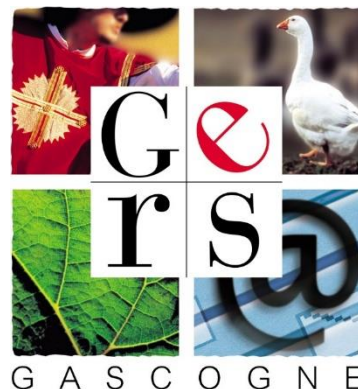
## Midi-Pyrénées / Gers Aéro-Passion



*Le J3 et sa porte latérale (page 7)*

### Sommaire :

- Le mot du président
- La vie de l'association : Un automne
- Qui sommes-nous ? LCL Alexandre Fritz
- Carnet Gris : Simone Marie Becco et Aéromed



## Le mot du président

Chers lecteurs, la fin de l'année approche et avec elle tous les préparatifs des fêtes de fin d'année. Si cette période marquée de ces incontournables opérations commerciales avec sans doute le plus gros chiffre d'affaires de l'année pour beaucoup de commerçants, il serait dommage que celles-ci masquent l'origine d'une de ces fêtes, Noël. Laïcité oblige, nous ne nous étendrons pas plus sur ce sujet même si les agnostiques ou ceux qui croient en d'autres dieux profitent tout de même de la prime de Noël et des vacances associées. Il s'agit bien là de notre culture ancestrale qu'il serait bon de préserver pour un bon équilibre de notre société. Et pourtant cette tradition s'accroche. La cérémonie majestueuse de la réouverture de Notre dame de Paris, tellement porteuse d'espérance et qui a remis le "wokisme" à sa juste place en est la preuve. C'est bien évidemment dans la conservation d'une portion congrue de cette culture que nous intervenons comme tant d'autres associations préservatrices d'une petite partie de notre patrimoine, qu'il soit matériel ou immatériel. Mais en cela, rien de vraiment facile, la mode est au détricotage de notre passé.

Alors pensez donc, ces doux dingues qui se mettent en tête de restaurer des vieilles machines volantes n'ont vraiment que très peu de chance d'attirer la sympathie de la "bien-pensance" ambiante.

Eh bien tel n'est pas le cas ! En effet, il suffit de regarder l'engouement du tout public pour les manifestations aériennes locales, le plus souvent articulées sur un plateau d'avions de collection restaurés à grand frais par leurs propriétaires qu'ils soient privés ou en associations. On se demande parfois légitimement comment fonctionnerait ce pays si le mécénat n'existait pas, si les ONG n'existaient pas, les associations à but non lucratif n'existaient pas, si le bénévolat

n'était qu'un concept abstrait. Mais alors à quoi servent nos impôts, tonneau des Danaïdes des temps modernes au volume infini ? En marge de ceux-ci mais conscients de notre devoir de mémoire, nous poursuivons cependant nos efforts afin que ce que nous pouvons sauver de notre patrimoine soit restauré avec tout le soin et le respect que nous devons aux acteurs de ce passé que nous chérissons.

Concernant notre beau département du Gers, nous avons pour ce dernier des idées et des projets d'envergure et espérons être suffisamment entendus et crédibles pour que nous soient donnés les moyens de nos ambitions. Nous nous félicitons de l'avoir été, pour l'instant, par la préfecture bien dans son rôle d'acteur-clef du développement local et par le directoire du syndicat mixte, tous les deux réfléchissant au financement de notre projet de musée dynamique sur notre aéroport. Gageons que cette réflexion soit pérenne et finisse par aboutir. Encore une fois, il ne s'agit pas là d'un caprice de quelques-uns mais bien de l'édification d'une structure à l'attention des jeunes générations présentes et à venir.

C'est là sans doute la difficulté majeure que rencontrent bon nombre d'associations de préservation de notre histoire et de notre patrimoine. Comment trouver les subsides pour fonctionner malgré le très grand engagement de leurs membres ? A ce titre je voudrais adresser mes plus vifs remerciements à AIRitage, association de préservation du patrimoine "Aérospatiale", "Matra" et Airbus pour l'octroi à notre bénéfice d'une substantielle subvention qui nous a permis de survivre et ainsi poursuivre nos activités de restauration.



*Gérard Desbois*

## La vie de l'association : Un automne

Ce dernier trimestre, notre association a vécu trois évènements importants.

Tout d'abord, outre la continuation de la réfection de notre moteur Potez 6D2 de rechange dans les locaux mis à disposition par les "Ailes Anciennes de Toulouse" (AAT), nous venons de signer avec cette association une convention de partenariat. En effet, cela fait déjà plusieurs années que nous coopérons sur divers projets de restauration, certains des membres faisant partie des deux groupes. Le temps était donc venu de régulariser notre collaboration. Elle permettra désormais de mutualiser nos moyens techniques et nos compétences tout en préservant les spécificités de chacune des entités. En effet, si les AAT font un travail gigantesque de restauration d'avions à des fins d'exposition statique, VAMP s'emploie à maintenir en état de vol sa flotte d'appareils de collection. Les responsabilités engagées sont donc différentes et la nécessité d'une clarification de celles-ci est apparue tout naturellement. Après une réunion sympathique de formalisation de cet accord et signature des deux présidents, la soirée s'est achevée dans un restaurant voisin en toute convivialité.



*Signature du partenariat entre VAMP et AAT*

Le deuxième évènement a une connotation un peu moins aéronautique, il est toujours intéressant de rencontrer une autre équipe de passionnés, eux aussi un tantinet

"dingos". En effet, c'est avec bonheur que notre association a accueilli, un samedi matin d'octobre, le Club Porsche Toulouse Gascogne et, à la demande de celui-ci, sur l'aéroport d'Auch Gers. Après que ce dernier eut obtenu de la CCI et du directeur de l'aéroport l'autorisation d'utilisation de la piste d'envol privatisée pour la circonstance pendant quelques heures, pas moins de trente bolides au moteur "flat 6" ont pu, tour à tour, fleurter avec leurs performances maximales. Cette rencontre a été fort intéressante. Nous avons pu en effet comparer nos méthodes et nous rendre compte qu'elles étaient assez similaires.



*30 Porsche sur le tarmac d'Auch Gers*

Lorsqu'une telle journée d'action est entreprise par ce club, une discipline sans faille est de mise. Chaque membre y adhère sans sourciller. Il est en effet hors de question d'aller chercher des vitesses proches de 300km/h sans que quelques précautions ne soient prises avant le lancer tous les "runs". A l'instar de ce que nous pratiquons en spectacle aérien public, la participation au briefing préalable est obligatoire. La préoccupation majeure de la manifestation reste la sécurité. A cet effet, la mise en place de panneaux marquant la distance restante (400m) avant la fin de chaque piste est entreprise avant le premier départ. Ils déterminent l'instant auquel le freinage doit être entrepris, faute de quoi il y a une probabilité non nulle que la fin de la course se termine au-delà de l'extrémité de

la piste après avoir mis hors service un balisage nocturne hors de prix. De surcroît, un freinage raté sur la piste Sud/ Nord (piste 36) d'Auch Gers finirait inévitablement dans le petit lac situé à l'extrémité de celle-ci. Fort heureusement, le respect scrupuleux des consignes évita tout "excès" de trajectoire.

Si votre serviteur avait, par le passé, tout de même un peu l'habitude des grandes vitesses, mais en l'air, dois-je le préciser, l'opportunité me fut offerte, à bord d'un de ces monstres de puissance, d'atteindre les 267km/h sur terre. Je dois avouer que ceci vaut le coup d'être vécu au moins une fois et voue désormais une admiration sans bornes pour les pilotes de courses automobiles.

Les conducteurs du jour n'étaient pourtant pas des professionnels de la course mais la discipline et le respect des consignes ont fait que tous ont pu prendre un plaisir non dissimulé au volant de leur véhicule supra vitaminé.



*Le PA18 livré à l'admiration des « Porschistes »*

Une seule voiture étant autorisée à la fois sur la piste, beaucoup de temps restait aux autres conducteurs pour admirer nos avions et discuter de nos passions très voisines même si différentes. Les uns avec des machines de collections en restauration à des fins de remise en vol et les autres, passionnés de magnifiques mécaniques de tous âges pourvu qu'elles appartiennent à un même constructeur mythique. Je rappelle tout de même, pour être fidèle à l'histoire, que Porsche était, à ses débuts, un constructeur de tracteurs agricoles dont certains exemplaires sont préservés au sein

de l'association "le Champs du Fer" à Auradé (Gers). Les origines ne sont-elles pas toujours intéressantes à connaître ?

Le troisième événement de taille vécu par notre association fut la rencontre, organisée par le bureau, un autre samedi matin, de tous nos nouveaux "entrants" avec les fondateurs de notre association. Celle-ci compte désormais 26 membres tous plus enthousiastes les uns que les autres et prêts à se retrousser les manches pour mener nos projets de restauration à leur terme. C'est une belle victoire sur l'avenir et un encouragement certain à poursuivre vaillamment nos actions même si le manque d'infrastructure nous fait cruellement défaut. Nous sommes donc désormais en mesure de désigner des responsables de projets et de former les équipes les prenant en charge. Notre association prend donc du volume et gagne ainsi en crédibilité s'il fallait encore convaincre de notre volonté de préserver notre patrimoine aéronautique et de transmettre notre culture éponyme. Espérons que prochainement nous pourrions partager nos accomplissements avec le plus grand nombre si un toit nous est donné.

### Qui sommes-nous ? Lieutenant Colonel Alexandre Fritz



Alexandre Fritz est Lieutenant-Colonel de réserve de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Il est actuellement Officier de

Guerre Electronique et évaluateur tactique au profit des équipages de reconnaissance aérienne et de drones *Reaper* au sein de la Brigade Aérienne de l'Aviation de Chasse. Après plus de 30 années cumulées de service et d'expérience dans les opérations aériennes, il est encore régulièrement amené à être déployé en qualité d'officier de liaison auprès de l'*US Air Force in Europe* et des états-majors OTAN.

Passionné d'aéronautique, équipage de réserve pour l'AAE, titulaire d'une licence US de pilotage, pilote d'ULM, il est également propriétaire du Morane-Saulnier 733 n°141-VG F-AZXU avec lequel il a participé à un certain nombre de meetings aériens et de Journées Portes Ouvertes sur les bases aériennes (baptême de la Promotion 2020 de l'Ecole de l'air, parrainage des 80 ans du GB « Lorraine », 70 ans de la PAF, 60 ans des FAS et 80 ans du Débarquement en Provence). Alexandre a rejoint notre association l'année dernière avec son bel avion qu'il met à la disposition des pilotes qualifiés sur cette machine, mutualisant ainsi avec nous ses compétences et son extrême bienveillance, le bénévolat étant pour lui autant un devoir qu'une nécessité.

Né en 1972 en région parisienne, Alexandre a rejoint l'Armée de l'air en 1993 en tant qu'élève-pilote avant d'exercer un certain nombre de fonctions dans différentes spécialités telles que mécanicien avion, spécialiste cellule-hydraulique sur Embraer Tucano et Alphajet au sein de la Division des vols de l'Ecole de l'air où il effectue souvent des vols de contrôle. Il devint ensuite Commandant d'escadron au Centre

d'Expériences Aériennes Militaires de la Base Aérienne 118 « Colonel Rozanoff » de Mont-de-Marsan – *Air Warfare Center* (CEAM-AWC), en charge notamment des développements et expérimentations radar et Guerre Electronique (GE) sur les standards F3R et F4 du Rafale et sur A400M. Il a également été en charge du développement de tous les moyens d'entraînement à la Guerre Electronique (incluant le brouillage GPS) pour la préparation des équipages de l'Armée de l'Air aux conflits de haute intensité.

Ayant intégré l'Ecole de l'air en 2000 après sa réussite au concours interne, Alexandre a servi en tant qu'officier opérations et membre d'équipage dans un certain nombre d'unités aériennes, chasse, bombardement (escadron de chasse 1/3 « Navarre »), reconnaissance aérienne (escadron de drones 1/33 « Belfort ») puis des Forces Aériennes Stratégiques qui viennent de célébrer leur 60<sup>ème</sup> anniversaire et équipées de Boeing C135FR et KC135R attachés au Groupe de ravitaillement en vol « Bretagne ». Il fut également affecté à la Défense Aérienne en évaluateur de la Posture Permanente de Sûreté Aérienne, fit un passage par les états-majors nationaux (Commandement des Forces Aériennes à Metz) et OTAN (évaluateur et instructeur, *staff officer*), tout en conservant les expérimentations aériennes.

Breveté de la 25<sup>ème</sup> Promotion de l'Ecole de Guerre et Chevalier de l'Ordre National du Mérite, Alexandre a commandé l'Escadron de Programmation et d'Instruction de Guerre Electronique de l'Armée de l'air et de l'espace (CEAM) à Mont-de-Marsan entre 2018 et 2021, unité composée de plus de 130 officiers, sous-

officiers et personnels civils, experts des opérations aériennes et des systèmes d'armes (pilotes, navigateurs officiers système d'armes, spécialistes du renseignement, techniciens radar, informaticiens...).



*Alex prêt pour la guerre électronique*

Déployé à de nombreuses reprises en opérations extérieures en Afghanistan, Afrique, Moyen-Orient, Europe de l'Est, Alexandre a réalisé quelques centaines de missions aériennes de guerre au-dessus de territoires hostiles, notamment en tant que chef de mission et commandant de détachement au Sahel sur avion de reconnaissance, en charge de guider et d'éclairer les aéronefs et hélicoptères de combat sur leurs objectifs, ainsi que les troupes au sol.

Il a participé à la mise en place en Afghanistan en 2009 des premiers drones de l'Armée de l'air, et à leur première utilisation opérationnelle.

Ayant réalisé un certain nombre de vols d'expérimentations des standards en développement sur Rafale, A400M, et sur les Avions Légers de Surveillance et de Reconnaissance (ALSR), il est maintenant en charge de l'évaluation des équipages (missions d'évaluation des Forces) au profit de la Brigade de l'Aviation de Chasse.

En outre Alexandre, ce bienheureux aviateur, ayant à cœur de transmettre la connaissance et de partager sa passion pour l'aéronautique, a assuré en tant que formateur, le module aérodynamique et mécanique du vol du Brevet d'Initiation à l'Aéronautique session 2020-21 au profit des jeunes du collège Jean Cassaigne de Mont-de-Marsan. A cet effet, il a mis en place en 2021 une convention découverte entre le lycée professionnel Saint-Joseph d'Hasparren et la Base aérienne 118 de Mont-de-Marsan afin de parrainer ses promotions de BIA. Autant dire qu'Alexandre possède en lui une énorme portion de notre ADN. Nous nous en félicitons.

#### In memoriam : Dr Simone Marie Becco



Peut-être toutes et tous ne la connaissiez pas bien, mais Simone-marie Becco, Sima pour ses très proches, nous a quitté au petit matin du 3 décembre 2024, à la suite d'une maladie pour laquelle la recherche n'a pour l'instant trouvé que des solutions partielles.

Médecin dermatologue reconnue, c'est cependant l'aéronautique qui nous a fait la rencontrer, nous, nombreux lecteurs et auteurs qui sommes allés en ce samedi matin 7 décembre 2025 l'accompagner dans son dernier vol à destination de sa dernière demeure. En effet, Simone était la créatrice et la rédactrice en chef de la fameuse revue « Aéromed » qui alliait avec intelligence ce monde merveilleux de l'aéronautique à de savantes publications médicales concernant ce dernier. Malgré son extrême fatigue, elle aura tenu jusqu'au bout pour que le numéro 100 paraisse. Quand elle se fixait un objectif, elle se mettait un point d'honneur à l'honorer.

Simone est arrivée dans l'aéronautique, un peu par hasard. Nous nous sommes rencontrés pour la première fois lorsque son compagnon de l'époque, collaborateur Airbus avec qui je travaillais a voulu lui offrir un vol en avion de collection. Je disposais alors d'un Piper J3 de 1942 tout à fait adéquat pour lui faire ce plaisir. Elle n'avait jamais volé sur un avion léger. Le vol s'était remarquablement bien passé mais elle m'avoua, une fois posés, qu'elle avait été très perturbée par le fonctionnement de la porte latérale qui, faute d'un verrouillage en bon état, ne tenait la position fermée qu'à l'aide d'un tendeur élastique. Le courant d'air associé avait fait de son vol un instant plus que mitigé dans son appréciation. Aussi, tout en nous remerciant, son compagnon et moi, pour l'initiative de cette entreprise, elle jura qu'elle ne revolerait plus jamais dans un avion léger avant très longtemps.

Quelle ne fut pas ma surprise, quelques années plus tard de recevoir un coup de

téléphone de sa part, me rappelant l'épisode de la verrière tenue par un tendeur, et me demandant si je ne connaissais pas un un avion du type Socata TB20 à acheter !! Oui, Simone ne pouvant rester sur un mauvais sentiment, avait longuement réfléchi à la plénitude que pouvait apporter le vol de loisir et avait tout bonnement entrepris de passer son brevet de pilote qu'elle obtint, bien sûr, brillamment après quelques mois de formation plus tard.

Simone volait, volait et volait de plus en plus. Elle était devenue totalement accro. Cependant, toujours à la recherche de challenges, elle voulu associer son goût pour l'aéronautique et son domaine d'hyper compétence, la médecine. C'est donc tout naturellement qu'elle se plongea dans les bouquins de médecine aéronautique afin d'acquérir les diplômes associés et ainsi devenir un médecin référent pour le renouvellement des licences de pilote privé.



*Simone-MarieBecco avec Bernard Ziegler*

Quel parcours depuis ce vol en Piper J3 ! Elle n'acheta cependant pas d'avion mais volait régulièrement sur les TB20 et Cirrus de la place toulousaine.

Depuis ce fameux coup de téléphone, nous correspondions assez souvent par mail car, sachant le métier que j'exerçais, elle voulait en savoir un peu plus sur ce milieu des Essais en Vol, bien mystérieux pour beaucoup. Elle collectionnait ainsi toutes les petites histoires que je lui racontais, jusqu'au jour où elle décida de fonder une revue, plus

étouffée qu'une simple gazette, avec comme support de départ ces denières. Puis elle recruta, recruta et recruta encore beaucoup d'auteurs acteurs du monde aéronautique, tout en se gardant la partie médical.

La revue « Aéromed » était née pour le plus grand bonheur de ses lecteurs. Simone qui, quelques années auparavant, ne connaissait rien à l'aviation devint rapidement une figure incontournable de cet univers si particulier.

Parrallèlement à cela, et toujours à l'affût d'un défi, elle s'initia aussi au pilotage des hélicoptères. Elle voulait tout savoir, tout comprendre sur le plus lourd que l'air, jusqu'à la magie de l'impensable.

Désormais retraitée, elle ne pouvait rester sans rien faire. Elle décida donc de parcourir un peu plus le monde mais le service aux autres lui manquait. Aussi, elle décida de mettre ses compétences de dermatologue reconnue, au bénéfice de plusieurs organismes bénévoles. C'est ainsi qu'elle

s'en est allée plusieurs mois en Chine, soigner quelques personnes oubliées du système de cette grande « république populaire ». Elle en retira une expérience inoubliable d'empathie et de bienveillance à l'égard de son prochain comme si cela lui avait fait défaut.

Nous gardons de Simone, l'image d'une personne hors du commun, d'une très grande générosité, au regard jamais détourné d'autrui, d'excellent conseil quant aux comportements humains, rassurante à plus d'un titre pour son entourage proche pris parfois de trop grand vague à l'âme.

Simone, tu fus pour mon épouse et moi-même un soutien sans faille et nous savons ce que nous te devons. Fasse que le Ciel t'accueille à bras ouvert, tout là-haut, là où tu voulais percer les mystères de l'altitude.

Sima, nous allons te faire qu'un reproche, celui d'être partie beaucoup trop tôt. Tu va infiniment nous manquer mais tu resteras dans nos cœurs pour l'éternité .

\*\*\*\*\*

Vintage Aircraft Midi-Pyrénées vous souhaite de très belles fêtes de fin d'année. Nous comptons sur votre soutien sans faille 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.

**« Le Musée est un des lieux qui donnent la plus haute idée de l'homme »** écrivait André Malraux.

\*\*\*\*\*

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, Pascal Chenu, A. Fritz  
<https://www.vamp-fr.com>



