

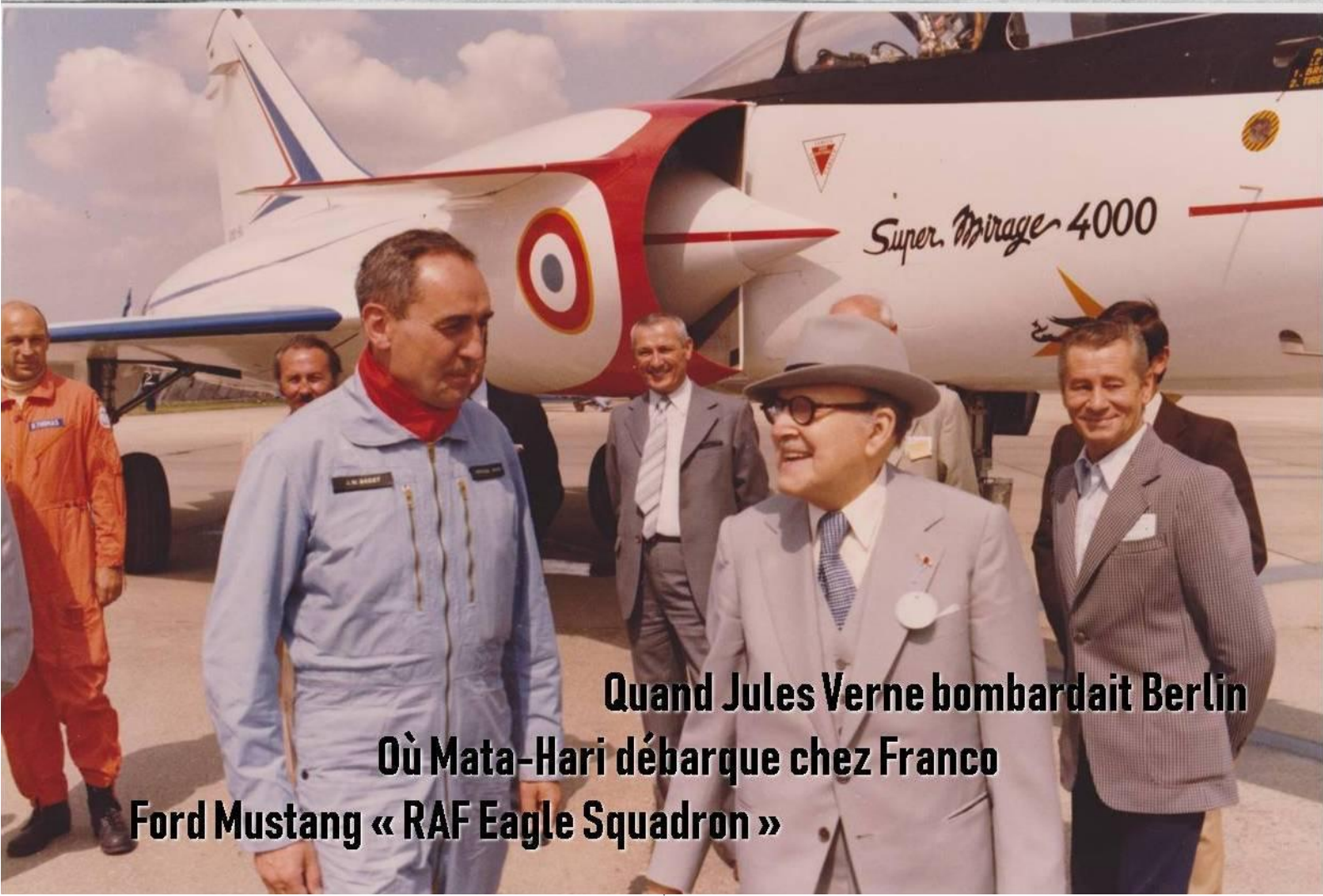
L'histoire de l'aviation, d'hier à demain!

N° 56 / Novembre 2018

AÉRO **JACK**



JEAN-MARIE SAGET **PILOTE D'ESSAIS DASSAULT**



Quand Jules Verne bombardait Berlin

Où Mata-Hari débarque chez Franco

Ford Mustang « RAF Eagle Squadron »

ÉDITO

Coucou...

Voici enfin le numéro 56 de votre magazine. Il aurait du sortir en juin et nous sommes en novembre. Comment expliquer cinq mois de retard ? En fait, il n'y a pas vraiment d'explications. Un peu de fatigue générale, un peu débordé par d'autres activités, un peu de lassitude après 11 ans d'ancienneté, de difficultés à toujours trouver de nouvelles idées d'articles... Un ensemble de symptômes caractéristiques d'une maladie bien connue :

la flemmingite.

Heureusement, les remèdes sont connus : un peu de repos, de réorganisation de la vie et... quelques mails de lecteurs (pardon : d'amis) me demandant de mes nouvelles, m'expliquant que le journal leur manque mais que je dois penser à moi avant tout.

Alors voilà. Ça va mieux, et j'ai pu enfin terminer ce numéro avec des articles dont certains datent un peu.

Et on va essayer de reprendre la cadence. Enfin, UNE cadence. Peut-être plus mensuelle, moins régulière...

On verra.

Ensemble.

Bonne lecture à tous !

Jacques Desmarests

Courrier des Lecteurs

Cette rubrique est ouverte à tous. Vous pouvez y commenter les articles du journal, mais aussi y lancer des débats et répondre à ceux qui y écrivent.

Pas de courrier retour sur le numéro précédent. Vous avez même eu tous la délicatesse de ne pas me faire remarquer que sur sa couverture j'avais oublié de modifier le numéro et le mois (il est marqué 54 et avril comme le précédent). Par contre, deux propositions d'articles qui m'aideront à finir plus vite le 57.

Et comme indiqué plus haut, quelques messages pour me demander de mes nouvelles, qui m'ont beaucoup touché ; je remercie bien encore tous leurs auteurs.

En couverture ce mois-ci :

Jean-Marie Saget et Marcel Dassault devant le 4000

Le Mirage 4000 est un des meilleurs souvenirs de Saget : « 9 mars 1979 : premier vol du Super Mirage 4000.01 - C'est un gros 2000 biréacteur M53 avec beaucoup de pétrole, une merveilleuse visibilité pour le pilote. Quelle joie, quelle fierté de se voir confier une pareille machine ! Au vol 6, j'atteins Mach 2 en moins de deux minutes. On ne souffre pas du manque de poussée. »

En arrière-plan, l'Astérix : « 27 septembre 68 : premier vol de l'Astérix, qui est le Mirage 5J.2 équipé de moustaches (fixes) pour favoriser les basses vitesses. Les trente premières secondes de vol sont franchement désagréables, avec un bon "buffet", des oscillations transversales qui rappellent de vieux souvenirs de Mirage IIIV et un gauchissement hypersensible... »

Photo AviaPlans, en ligne sur <http://frobboi.org/dm/jms/index.html>

SOMMAIRE



P. 04

04

Jean-Marie Saget pilote d'essais

Du Vampire au Mirage 4000 et au CAP 10

11

Quand Jules Verne bombardait Berlin

La France a bombardé la capitale du Reich en juin 40

14

Où Mata-Hari débarque chez Franco

Danielle Decuré raconte une de ses aventures

17

Ford Mustang « RAF Eagle Squadron »

Le nouveau cadeau Ford à l'E.A.A.

18

Rafale Solo Display

Ses nouvelles couleurs

19

Un paysan chinois construit son propre avion

20

Qu'est-ce qui est kaki, ne vole pas, et coûte un pognon dingue ?

Deux hélicoptères militaires sur trois

22

Aéroludique



P. 14



P. 17



P. 19

Jean-Marie Saget

Pilote

d'essais

Jean-Marie Saget est chef d'une famille entière de pilotes (sur cette photo, Jean-Marie est en tête de la formation, avec sa sœur et ses six enfants). Son fils Claude, pilote d'essais lui aussi et lui aussi en retraite maintenant, est un des lecteurs de cette revue. C'est avec sa complicité que j'ai pu réunir les éléments de cette histoire...



Jean-Marie Saget est né le 17 mars 1929 à Paris, dans une famille bourguignonne. Il découvre l'aviation vers 7 ans au travers de revues rapportées par son père puis des bandes dessinées de l'époque faites pour en faire la promotion auprès des jeunes. Très vite il se met au maquettisme, puis à la construction d'un petit avion

grandeur nature destiné, accroché aux poutres du grenier, à lui servir de « Link trainer ». Suivent également d'autres projets munis de petits moteurs mais bien incapables de voler.

Les avions entrent alors dans son paysage quotidien avec la dure réalité de la guerre. Après celle-ci, ce sont les premières leçons en planeur et en 47 la construction de son propre appareil, qui ne fera que quelques bonds remorqué derrière une voiture avant de se crasher.

En 48, il commence à préparer l'École de l'air et c'est reçu premier au concours qu'il peut intégrer Salon le 1^{er} octobre 49. Sa formation commence sur Morane-Saulnier 315, et après seulement 35 heures il a la chance de partir aux USA avec sa promotion se former à Waco (Texas) sur T-6. Il y côtoie des pilotes venus du monde entier ; nous sommes en 1950, et si la guerre officielle est terminée, la guerre froide

commence et les U.S.A. tiennent à s'occuper de la formation des pilotes de tout le monde libre...

Après la formation de base, il part pour Craig (Alabama) pour se perfectionner sur Mustang. Et le 09 février 52, il reçoit son brevet de pilote.



Réplique à échelle réduite de son planeur de 47/48

Retour en France où il choisit une affectation dans la chasse à Dijon (la 2, 2^{ème} escadre), en Bourgogne... Il y fait un peu de P-47 avant d'être formé sur Vampire.

A la fin de l'année il profite d'un repos forcé (cinq mois d'hôpital à la suite d'un accident de voiture) pour se marier. C'est aussi à cette époque qu'il s'inscrit à l'aéroclub de Dijon-Côte d'Or et qu'il achète son premier avion de tourisme, un Druine Aigle 777. Il y deviendra moniteur à partir de 1955.

Ensuite, il passe sur Dassault Ouragan, le premier chasseur à réaction français.

En août 54, on lui propose de participer à la course Paris-Cannes, une compétition inter-escadrons. Saget la prépare dans les moindres détails avec le co-équipier qu'il s'est choisi. Il sélectionne les deux meilleurs avions de l'escadron, repère la trajectoire, prend des contacts avec les opérateurs d'une station gonio ou de la station météo de Lyon pour avoir des infos plus précises et plus efficaces, met au point une loi de montée plus rapide et une procédure de décollage avec virage à gauche à 90° dès le lever des roues pour gagner encore quelques précieuses secondes...

Saget réalise le meilleur temps des six pilotes en compétition. La coupe Saint-Exupéry lui est remise le soir même lors d'une réunion au Palm Beach...

Au dîner, un vieux monsieur en smoking blanc s'approche de lui :

- Alors, c'est vous qui avez gagné la course ?
- Oui monsieur.
- Eh bien, on se reverra !
- Qui est-ce ? , demandai-je à mon voisin
- Comment ! Mais c'est M. Marcel Dassault, notre député !



Et fin septembre, alors qu'il n'a que 750 heures de vol en cinq ans, il est contacté par le Colonel Tuffal, chef des essais en vol de Dassault. Après avoir rencontré Marcel et avoir satisfait à un test sur Meteor, un avion qu'il n'a encore jamais piloté, il accepte de démissionner de l'armée de l'air et intègre le centre d'essais de Melun-Villaroche le 1^{er} mai 55. Il a 26 ans. Il rejoint Paul Boudier, Gérard

Muselli, Henri Suisse et Roland Glavany. Il est lâché sur Mystère II puis Mystère IV.

On l'envoie ensuite à Bordeaux « se faire la main » en réceptionnant les Mystère en sortie d'usine. A cette époque, la procédure prévoit de passer le mur du son en piqué au-dessus la base, pour qu'on y entende bien le bang supersonique !

A l'automne, il revient sur Villaroche puis Istres pour participer aux vols de mise au point du Mystère IV. En février 56, il fait -15° quand il y accueille Chuck Yeager, un ami de la maison Dassault. Dérouté de Lybie avec son F-86, il avait atterri en tenue d'été... Enfin Saget rejoint à Brétigny l'EPNER, l'école du personnel navigant d'essai et de réception, pour neuf mois de cours.

De retour à Istres fin 56, il est lâché sur Super-Mystère SMB2 dont il étudie le vol supersonique et les limites de manœuvres. Pour mettre au point le circuit de carburant, ils sont amenés à faire des piqués à la verticale, avec un taux de chute de 75 000 ft/min. Ce qui lui vaut un jour d'annoncer à la tour de Villaroche :

- Melun de Tango Sierra, 50 000 ft, 1 minute du break.
- Tango Sierra, confirmez altitude !
- Je confirme 50 000 ft !

En 57, on lui confie la présentation en vol du SMB2 et il doit se former à l'acrobatie à très basse altitude. Il va devenir le spécialiste des études de vrille.



Le proto 02 du SMB2

Puis, après un stage à Hyères, il est qualifié aux appontages sur le porte-avions Bois Belleau. En effet, la Marine vient de décider d'acquiescer l'Étendard IV M pour équiper ses futurs Clémenceau et Foch. Son premier vol a lieu en mai 58.



Prototype de l'Étendard IV M en vol en 1959

Les essais de catapultage ont lieu dès la fin de l'année en Angleterre, sur le terrain de Bedford équipé comme un porte-avions.

Saget en profite pour se faire qualifier au ravitaillement en vol sur un Canberra. Ce bombardier est à simple commande et, pour accéder en vol au poste de pilotage à la place du pilote qui l'a emmené, il doit se glisser dans la place du bombardier tandis que le pilote quitte son siège et s'en éloigne tenant le manche du bout des doigts...



Cockpit du Canberra avec l'accès au poste du bombardier en bas à droite

Il assurera aussi désormais les présentations en vol de l'appareil lors des meetings.

Puis en 59, il commence des essais sur Mirage III A à haute altitude et avec moteur fusée. Il monte ainsi jusqu'à 81 600 ft le 20 février 1960.

En juin, il participe à une campagne de vieillissement accéléré du Fouga Marine, le Zéphyr. Il va effectuer 28 appontages en trois jours sur le porte-avions Arromanches.



Jean-Marie arrive à enchaîner les appontages en 2'30 !

Les essais continuent en même temps sur l'Étendard Marine qui effectue ses premiers appontages sur le Clémenceau en septembre.

Début 61, on lui confie la mise au point du Mirage O, une version équipée d'un réacteur Rolls-Royce Avon destinée à l'Australie. Un avion très performant, capable de passer de Mach 1 à Mach 2 en 2'25'' ! « Avec un Avon, on faisait mieux que le Lightning avec deux. ». Mais les Australiens renoncèrent à l'appareil et préférèrent le III E avec son Atar.



Premiers appontages d'un avion signé Dassault



Le 05, comme le 04, est équipé de cette fameuse quille de nez qui augmente la stabilité en roulis et abrite l'antenne de télémétrie des missiles

En septembre 61, c'est sur le prototype 05 de l'Étendard IV que va lui arriver une aventure incroyable. L'avion est équipé pour ce vol de deux missiles, un AS 20 à gauche et un AS 30 à droite. Voici le récit qu'en fait Jacques Noetinger :

"A Cazaux, le 12 septembre Jean-Marie SAGET à bord de l'étendard IV M 05 procédait à des essais avec des MATRA AS-30 (Ndlr : Saget précise que les deux missiles étaient différents). Lors d'un piqué, l'un des AS-30 se met en travers de 45° sous l'aile bloquant partiellement la jambe droite au moment de la sortie du train. René Farsy, en vol d'accompagnement vint évaluer la situation alors que Saget plein palonnier, réussissait difficilement à maintenir l'avion en crabe. Une tentative pour larguer les deux engins se solda par le départ de celui qui était en bonne position mais l'autre refusa de quitter son pod. Se poser avec une seule jambe de train verrouillée, l'avion volant à une assiette plus que limite constituait un réel danger mais

Saget refusa la solution règlementaire constituant à utiliser le siège éjectable. Il ne voulait admettre de sacrifier un avion de présérie.

Ayant étudié avec une précision infinie le comportement de son "Étendard" à différentes vitesses, il décida de tenter le crash. Avec Farsy en chien de garde, il approcha prudemment de la piste et prit un contact parfait avec le sol. Farsy rassuré surveilla sa propre remise de gaz. Un coup d'œil et il vit l'aile droite de Saget s'abaisser, soulever un nuage de poussière...

Un cheval de bois était en effet devenu inévitable. De nouveau il concentra son attention sur son tableau puis regarda le sol. Médusé, il constata que cet avion qui était un instant plus tôt dans l'herbe à 180° de son axe d'atterrissage se trouvait de nouveau sur la piste, dans l'axe et ... sur ses roues !

Saget avait eu droit à un petit miracle. Au cours de son rodéo dans l'herbe la pointe de l'engin s'était fichée dans le sol, soulevant l'aile ce qui eu pour conséquence de verrouiller la jambe de train récalcitrante et dans son élan, l'avion était revenu sur la piste à peine abîmé. Jean-Marie Saget, lui-même surpris, regretta d'avoir largué la verrière pour pouvoir s'échapper au cas où l'étendard se serait retrouvé au sol sur le dos."

En 62, il teste la possibilité pour l'avion de voler, puis de catapulter et d'apponer avec une bombe nucléaire sous l'aile droite qui provoque une forte dissymétrie aérodynamique et de poids.

En septembre, on le teste lui-même sur la centrifugeuse de Brétigny car les essais en soufflerie ont montré que malgré la nouvelle quille de nez l'avion pouvait, dans certaines conditions, entrer dans une vrille à plat entraînant jusqu'à 8g vers l'avant. Il la cherchera avec un harnachement spécial composé d'une carapace de plastique moulée sur la poitrine et de bandages très serrés sur les membres mais il ne pourra la reproduire. Par contre, à 36 000 ft, une vrille passera, après deux tours, en vrille dos. Il réussira à en sortir mais repassera aussitôt en vrille dans l'autre sens et ce n'est qu'à 14 000 ft qu'il redressera enfin son avion. Cet « auto-tonneau » lui aura fait perdre 22 000 ft !

En 63 il pilote le prototype du Mystère 20, puis le Balzac V, Mirage à décollage vertical, avec lequel il fera 72 vols pour... 12 h 20 ! Cet appareil expérimental est très particulier à piloter. Après un premier vol en 62, il tuera son pilote en 64. Réparé, il volera de nouveau jusqu'en septembre 65 où il tuera un second pilote, un américain venu tester la formule.



Le Balzac V vient de quitter sa plateforme

Celle-ci sera encore testée avec le Mirage V, beaucoup plus puissant, mais sera définitivement abandonnée en 66. Saget doit justement faire le premier vol de ce nouvel appareil en décembre 64 ; mais il se casse une jambe en forêt de Fontainebleau 15 jours avant, et écope de 5 mois d'arrêts de vol. Il devra attendre juillet pour tester la bête.

En juin 65, il présente le Balzac en vol au Salon.

Pourquoi « Balzac » ?

Donner le nom d'un écrivain à un avion de chasse à décollage vertical peut sembler anachronique. Pourtant, la chose ne semble pas choquer les amateurs puisqu'il m'a fallu chercher longtemps pour en trouver enfin l'explication.

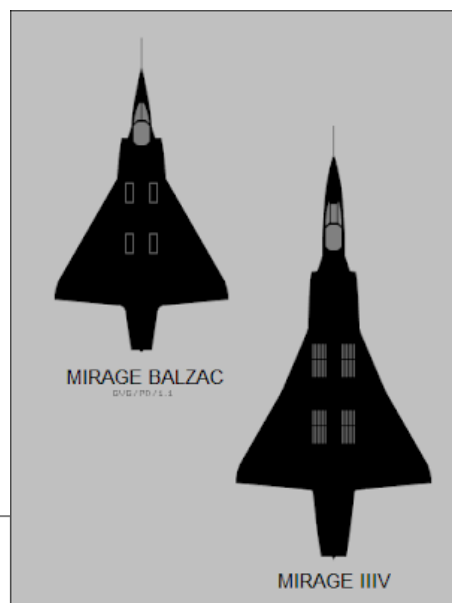
D'abord, ce VTOL n'a fait que reprendre le surnom du prototype 001 du Mirage III, le Balzac, dont il reprenait justement la voilure.

Mais d'où venait ce surnom ? Il suffit de se rappeler que nous sommes en 1956. À cette époque, au cinéma, on a droit aux actualités et aux publicités, présentées par un célèbre petit mineur qui termine toujours la séquence en rappelant le numéro de téléphone de la société Jean Mineur Publicité :

Balzac 001 !

Une évidence pour l'équipe des essais en vol.

(André Bréand, « Des Mirage et des hommes »)



Il poursuit les essais du Mirage III V jusqu'à l'arrêt du programme, puis passe à ceux du Mirage 5J 1 destiné aux Israéliens. C'est ensuite le tour du Mirage G à géométrie variable.

Parallèlement, en 66, il reprend son activité de moniteur à l'aéro-club des Essais en vol de Villaroche. Il n'y a qu'un seul Rallye, mais il fait 1 000 heures de vol par an ! C'est là qu'il fera la formation de ses fils Claude, Jean-Marie puis Yves qui sauront piloter avant de savoir conduire et participeront à des championnats de voltige avant d'être brevetés. Claude deviendra plus tard pilote d'essais lui-même.

En juillet 68, il vole sur le Mirage 5 P destiné au Pérou puis part sur place réceptionner les appareils et former les premiers pilotes. Son séjour se termine par une exhibition le jour de la fête nationale. A la demande des autorités, il la termine par un passage supersonique à 1 000 ft au-dessus de la baie de Lima, faisant voler en éclats les baies du Cercle Naval.

En septembre il teste l'Astérix et le Milan, équipés de moustaches.



L'Astérix reconnaissable à ses moustaches.

Le 20 mars 69, il prend en charge le second prototype du F-1 et dès le 2 avril, il doit le présenter en démonstration devant le représentant du Ministère des finances. Heureusement, Saget trouve cet avion excellent et très facile à dompter. Il le présentera encore en juin au Salon de l'aviation, et la qualité de sa démonstration lui vaudra d'être proposé pour la Légion d'honneur.

Jean-Marie Saget devant le F-1



Le Mirage F1.02 - 20 mars 1969

En octobre, il est lâché sur Jaguar et vole sur F-104 G. En 1971-72, il vole principalement sur la dernière version du Mirage à géométrie variable, le G8. Les nombreux essais supersoniques finiront par excéder les riverains et c'est à cette époque que sera prise l'interdiction de survol des terres à vitesse supersonique. Mais à cette époque, il devient aussi moniteur du tout nouvel aéro-club Dassault Voltige.

Le 18 juin 73, lors du dernier vol du G8 01, Saget vole en formation avec le 02 pour faire des photos. Ils sont si près l'un de l'autre que les ailes finissent par se heurter : « *Eh ! Ne pousse pas !* », lui envoie Leprince-Ringuet dans ses écouteurs.

Le 13 juillet de la même année, c'est aux commandes du 02 qu'il établit un nouveau record de vitesse (pour un avion conçu en Europe de l'ouest) en atteignant Mach 2,34 à 12 400 m. Ce record n'a toujours pas été battu.

Il s'attaque ensuite aux essais de vrille du F-1 et du Jaguar avant de débiter le 26 octobre 73 les premiers vols de *l'Alpha jet...*



... car il faut bien écrire Alpha jet et non Alphajet, comme le montre cette photo et comme c'est écrit sur le site de Dassault !

Le premier vol de cet avion franco-allemand est l'occasion pour Saget de montrer qu'on peut faire preuve d'humour même dans les métiers les plus sérieux. « *Après avoir dégagé la piste, j'échange le casque antichocs contre un casque à pointe et une paire de moustaches "à la Guillaume". Arrivée au parking. Toute la Strasse est présente, Claudius Dornier, B.C. Vallières, les Bureaux d'Études, les ingénieurs et les mécaniciens : deux cents personnes au moins.*

Un instant de silence quand j'ouvre la verrière, puis Monsieur Dornier part d'un grand éclat de rire, et, le chef ayant ri, tout le monde trouve cela très drôle. Dieter Thomas, mon homologue, chef pilote de Dornier, descend à ce moment du Mystère 20 d'accompagnement; il est coiffé d'un casque gaulois ailé sur une tignasse blonde agrémentée d'une natte - au cas où... »

Bien entendu, comme pour les autres appareils, Jean-Marie Saget partage les essais de l'avion avec les autres pilotes du constructeur. Là encore, il s'agit de tester toutes les réactions de l'avion dans les pires situations, de proposer des modifications pour en améliorer les capacités et la sécurité, de mettre au point les procédures de pilotage (et en particulier celles de sortie de vrille, dont Saget est devenu le grand spécialiste) et de le présenter en vol devant les autorités et les clients potentiels. C'est ainsi qu'il met au point avec l'Alpha jet le tonneau en virage, qu'il part tester son fonctionnement sous les -30° de Kiruna en Suède ou que, le 28 février 78, à Salon, devant le président VGE, il s'intègre au milieu des Fouga de la Patrouille de France.

Fin septembre, il convoie l'appareil en Égypte, qui envisage la construction sous licence. Après un vol d'essais de tir en compagnie d'un pilote égyptien, ils sont victimes de décrochages sur leurs deux réacteurs lors de l'atterrissage. Il ordonne au copilote de s'éjecter (il sera gravement blessé car le parachute ne s'ouvre qu'au ras du sol) mais c'est trop tard pour lui et il crashe au milieu son appareil en évitant les militaires du camp. Souffrant de partout (une arcade enfoncée, sept fractures de côtes, le sternum enfoncé...), il est rapatrié sur la France. Il devra attendre le 15 décembre avant de reprendre les vols d'essais.



Crash en Égypte

En février 79, Dassault souhaite faire un film publicitaire démontrant les capacités de vol à faible vitesse du Mirage 2000. Jean-Marie prend alors les commandes du CAP 20 du club pour faire du vol en patrouille avec le Mirage.



Mirage 2000 et CAP 20 à la même vitesse !

En mars, c'est du Super Mirage 4000 01 qu'il peut prendre les commandes. « *C'est un gros 2000 biréacteur M53 avec beaucoup de pétrole, une merveilleuse visibilité pour le pilote. Quelle joie, quelle fierté de se voir confier une pareille machine ! Au vol 6, j'atteins Mach 2 en moins de deux minutes. On ne souffre pas du manque de poussée.* » L'appareil peut atteindre 50 000 ft et M1.8 en trois minutes.

À 40 000 ft, le taux de montée est de... 40 000 ft minute ! Saget apprécie particulièrement cette période où il va présenter l'avion de salons en salons entre des essais qui se passent sans difficultés majeures tant l'avion a été bien conçu dès le départ. Pourtant, les vols s'arrêteront après le salon de 83 car si l'appareil est une réussite technique, c'est un échec commercial. De 85 à 88, il sera à nouveau testé en vue d'un éventuel contrat avec le Moyen-Orient. Sa configuration générale, biréacteur et plan canard, sera toutefois reprise sur le Rafale.



Salon de 1979 : B.C. Vallières, PDG de Dassault, J-M. Saget, Valéry Giscard d'Estaing et Serge Dassault devant le 4000

À partir de juillet 79, Saget devient chef pilote de Dassault. Il poursuit néanmoins les essais, notamment les essais de vrille du Super Étendard.

« *Le 25 février 1982, j'avais inscrit sur mon carnet de vol ma dix millièème heure. Circonstances remarquables : elle a lieu sur Mirage 4000 et notre fils Claude, lui-même pilote de Mirage III, qui se trouve en détachement à Istres avec l'Escadron III/2 Alsace, obtient la permission de venir me rejoindre en vol avec son Mirage IIIE, grâce à la complicité de ses chefs, le Lieutenant-colonel Laporte et le Commandant Nicolas. Cette circonstance en fera sans doute l'un des plus beaux moments de ma carrière.* »

C'est pour fêter cette 10 000^{ème} heure de vol qu'il organise la « *patrouille de huit avions qui regroupe tous nos enfants et ma sœur Yvette à Nangis Les Loges. Trois passages, en canard, en diamant (il manque un avion pour qu'il soit parfait ; la place de mon épouse, qui a trop tôt abandonné le pilotage) - et en échelon. Des instants qui marquent.* »



JMS et son fils Claude en formation

En octobre 82, il retourne en Égypte à l'occasion de la présentation du premier Alpha jet produit sur place. Il organise et assure le show devant le président Moubarak ; revanche de son accident de 78.

Le mois suivant, il a le plaisir de piloter un Spitfire prêté par un de ses amis, Roland Fraissinet (et son association « les ailes de la chasse »).

En 83 il travaille sur les vrilles de l'Alpha jet et en juin il présente pour la dernière fois le 4000 devant le Ministre Charles Hernu qui, ébloui, le propose à nouveau pour la Légion d'Honneur. Cette fois, ce sera la bonne et c'est Marcel Dassault lui-même qui la lui remettra, en même temps qu'à son fils Serge, dans les locaux de Jour de France.

Le 09 mai 84, à l'atterrissage en Mirage 2000, une panne moteur l'oblige à s'éjecter. Tout se passe bien mais un tassement de vertèbres le cloue au sol pour quatre mois. Enfin, le 24 décembre 85, ayant largement dépassé la limite d'âge (il a bientôt 57 ans), il effectue son dernier vol en avion de combat, à bord du 4000 qui vient de reprendre les essais comme indiqué plus haut.

Sa carrière de pilote d'essais se poursuit encore sur les avions civils de Dassault et en particulier le Falcon 900 (et sur l'Atlantique 2) jusqu'en 1989.

Mais parallèlement, c'est surtout au niveau de l'aéro-club Dassault Voltige qu'il va désormais exercer ses talents en formant de très nombreux pilotes à la voltige sur CAP 10. Il va même obtenir en 2013 une modification importante de cet appareil qui aura désormais un longeron en bois-carbone, technologie que Saget avait repérée depuis 1988 : « l'aviation légère est une grande école de patience ».

Le samedi 18 avril 2015, il a emmené à nouveau son fils en CAP 10 pour un vol mémorable : celui qui lui a fait passer le cap des 20 000 heures de vol !

Depuis, JMS a commencé à réduire son activité de moniteur... Mais quelle carrière !



18 avril 2015 : 20 000 heures de vol à 86 ans !



A la retraite, JMS crée aussi le « Cercle de chasse de Nangis », qui fait voler quatre Vampire. On le voit ici à la fin d'un vol de meeting en 2008



« Je rends à l'aviation ce qu'elle m'a donné. C'est très valorisant de voir des jeunes qui se destinent à ce métier »

Quand Jules Verne bombardait Berlin



**Très peu de gens le savent et pourtant en 1940 nous avons bombardé Berlin !
Ce fut l'épopée du « Jules Verne », premier avion "corsaire" de l'histoire.**

Posté dans www.opex360.com par Laurent Lagneau le 08-05-2016

En juin 1940, alors que se dessinait ce que Marc Bloch appellera « l'étrange défaite », l'armée française, qui s'était vaillamment battue jusqu'alors (à Stonne, Ham, Tannay, La Horgne, etc...) grâce à la ténacité de ses hommes mais au prix de trop lourdes pertes, ne s'avouait pas encore vaincue. Que l'on pense, par exemple, au combat livré par les Cadets de Saumur, qui tinrent tête pendant plusieurs jours à plus de 30.000 soldats allemands pour empêcher ces derniers de progresser vers le sud de la France.

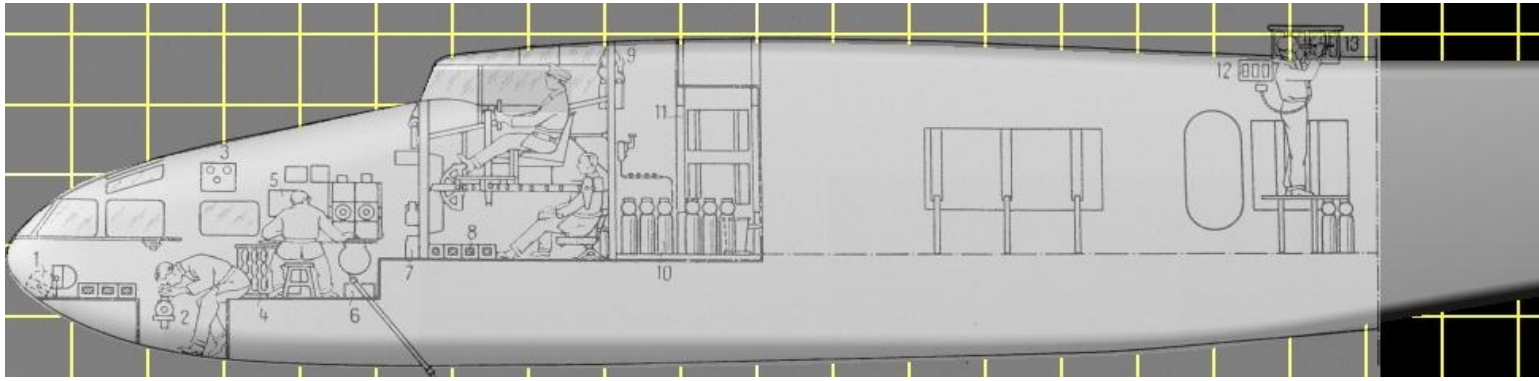
Pour beaucoup, ces faits d'armes sont aujourd'hui ignorés, sinon oubliés. Du moins, est-ce le cas du bombardement de Berlin par l'aéronavale française, le 7 juin 1940.

Quatre jours plus tôt, la Luftwaffe avait mené des raids massifs contre Paris, avec des bombardiers Dornier 17, Heinkel 11 et Junkers 88, protégés par des Me-109 et 110. L'objectif de l'opération « Paula » était alors de détruire au sol les unités de l'armée de l'Air française implantés dans la région de la capitale.

Pour le commandement français, il fallait rendre la pareille, c'est à dire bombardier Berlin! Mais avec quels appareils? Pour une telle mission, il est en effet nécessaire de disposer d'avions à long rayon d'action et capables d'emporter une quantité non négligeable de bombes. Qui plus est, les bombardiers français sont déjà à hue et à dia, subissant des pertes terribles (sur les 420 engagés entre le 10 mai et le 25 juin 1940, 370 seront mis hors de combat).

Mais, en 1939, la Marine française avait réquisitionné trois avions Farman F.223.4 destinés à la compagnie Air France, avec l'idée d'en faire des bombardiers, sous les noms de « Flammarion », « Jules Verne » et « Le Verrier ».

Cet appareil était en fait une version civile du bombardier NC-223.3 commandé par l'armée de l'Air. Ce quadrimoteur (*deux moteurs en push-pull par nacelle ; Ndlr*) présente alors des caractéristiques très intéressantes, avec un rayon d'action important et une capacité à voler à plus de 8.000 mètres d'altitude.

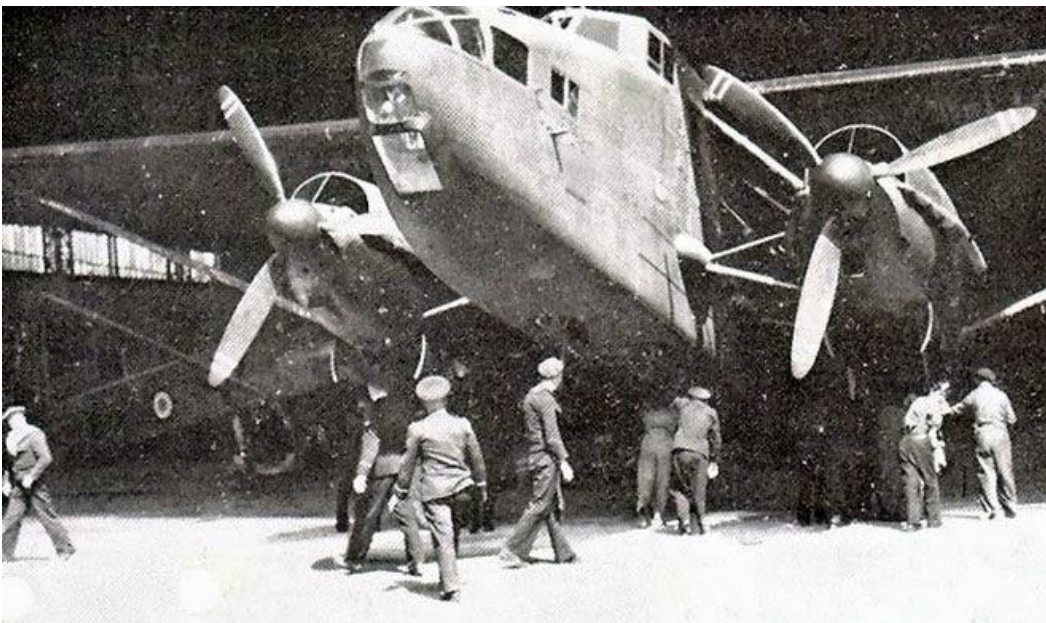


Début 1940, les travaux pour transformer le NC-233.4 « Jules Verne » en bombardier commencent. On le dote de quatre moteurs Hispano-Suiza de 880 chevaux chacun, de réservoirs supplémentaires pour accroître son rayon d'action, un nez vitré avec un viseur, huit lance-bombes et une mitrailleuse « Darne » de 7,5 mm. Puis l'avion prend la direction de Lanvéoc-Poulmic.

cours de la guerre. Aussi, la tenter est sans nul doute une question d'honneur et de panache... Quoiqu'il en soit, le 7 juin, le « Jules Verne » s'arrache péniblement de la piste de Mérignac avec à son bord le capitaine de corvette Daillière, l'enseigne de vaisseau Comet (navigateur), le maître principal Yonnet (pilote), les maîtres Corneillet (mécanicien) et

Scour (radio) et le second-maître Deschamps (mitrailleur bombardier). Ultime surprise avant de voler vers Berlin : l'appareil a embarqué 80 bombes incendiaires de 10 kg chacune... Et comme il n'a pas de soute, on imagine bien l'extrême précaution avec laquelle elles ont été placées à son bord.

Il est 15 h 30 quand le « Jules Verne » prend le cap de Lanvéoc-Poulmic pour ensuite survoler la Manche. L'équipage peut compter sur l'expérience de son navigateur, le LV Paul Comet ayant travaillé, avant



Quand tombe l'ordre d'aller bombardier Berlin, le commandant du « Jules Verne », le capitaine de corvette Henri Daillière, fait ajouter des réservoirs supplémentaires d'une capacité totale de 4.000 litres. Le 5 juin, le bombardier est fin prêt. Le lendemain, il s'envole pour la base de Bordeaux-Mérignac, où la longue piste permettra à l'avion de décoller avec ses 18.000 litres d'essence et ses huit bombes de 250 kg. La mission assignée à l'équipage du « Jules Verne » s'annonce périlleuse. Ne disposant que d'une mitrailleuse pour assurer sa défense, il ne pourra évidemment pas être escorté par des avions de chasse à cause d'une trop faible autonomie pour voler jusqu'à Berlin et en revenir... Et cela alors que, en raison de son chargement, sa vitesse dépassera péniblement les 200 km/h, ce qui en fait une proie facile pour les Me 109 allemands.

Évidemment, ce raid sur Berlin, avec un seul bombardier et 8 bombes de 250 kg ne changera pas le

guerre, pour Latécoère et, à ce titre, traversé plusieurs fois l'Atlantique.

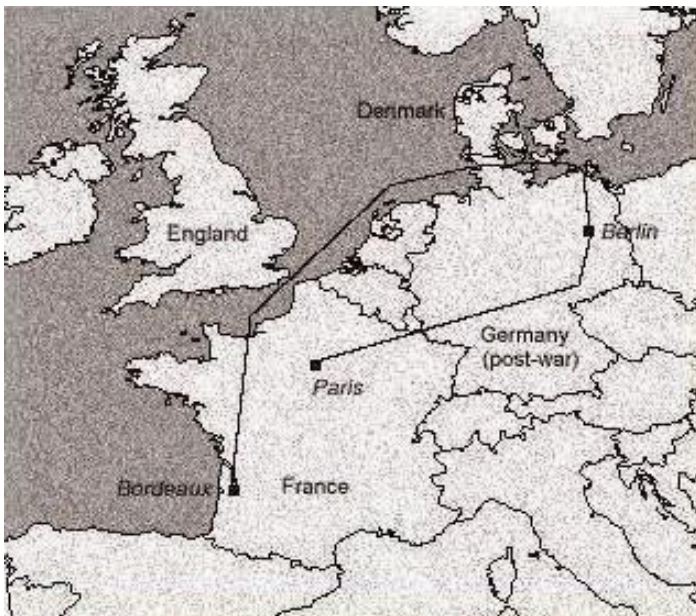
Le plan de vol prévoit donc de survoler la Manche, puis la Baltique et le Danemark avant d'arriver pile sur Berlin.

Dans son livre « Comme des lions », Dominique Lormier rapporte le témoignage du LV Comet : « Je naviguais à vue, sans difficultés, le temps étant absolument clair. Je reconnus l'île allemande de Sylt, ce qui nous permit d'éviter facilement sa très puissante DCA. J'avais un vent très précis, qui me permettait de calculer une vitesse/sol absolument exacte, et nous coupâmes de la Baltique au nord de Berlin, exactement à l'heure prévue. De là, il nous restait à peu près une quarantaine de minutes de vol pour arriver au-dessus de la capitale allemande. »

Et c'est alors que le « Jules Verne » va larguer ses bombes avec autant de précision que possible sur des objectifs ayant un intérêt militaire (les ordres étaient formels : hors de question de bombarder des cibles civiles). Détail important : son arrivée par le nord a trompé la DCA allemande, qui l'a pris pour l'un de ses avions de retour de mission.

Le LV Comet raconte encore : « *Nous exécutâmes alors les manœuvres prévues au-dessus de la ville : plusieurs passages en désynchronisant les moteurs pour faire croire que nous étions plusieurs avions... Cela devait permettre de dire au communiqué français du lendemain que Berlin avait été bombardé par une 'formation de l'aéronautique navale', de façon à faire croire aux Allemands que nous avions plusieurs appareils capables de missions de ce genre* ».

Ses bombes larguées, le « Jules Verne » reprend de l'altitude et met le cap vers la France, non sans avoir échappé à la DCA allemande, alors déchaînée contre l'appareil français, et les chasseurs de nuit de la Luftwaffe, qui, sans radar, ne seront pas en mesure de le retrouver. Le retour sera sans histoire, sauf lors du survol du Rhin, franchi dans les environs de Cologne. Après 13 h 40 de vol, le « Jules Verne » se pose à Orly pour refaire le plein – ses réservoirs sont à sec – et repart ensuite vers sa base de Lanvéoc-Poulmic.



Les marins viennent de faire mentir les responsables nazis, qui assuraient que jamais Berlin ne serait bombardé...



Trois jours plus tard, le Jules Vernes effectuera un nouveau raid en Allemagne, contre les usines Heinkel, à Rostock. Puis il en mènera d'autres en Italie, notamment contre des raffineries d'essence. Après l'arrêt des combats, l'escadrille B5 est dissoute et le Jules Verne restera cloué au sol, démilitarisé, à Marignane jusqu'en 1942. Cette année-là, après l'invasion de la zone libre par les troupes allemandes, et pour ne pas qu'il tombe entre de mauvaises mains, il sera incendié, conformément au souhait du capitaine de frégate Daillière, tué en mission quelques semaines plus tôt à bord d'un Glenn-Martin 167A3, en Afrique, alors qu'il faisait partie de l'armée d'armistice.

Précisions sur Wikipedia : Dans la nuit du 10 au 11 mai, lors du déclenchement de la Blitzkrieg, le Farman F.223 n° 4 « Jules Verne » bombarde des ponts de Maastricht et, lors de son retour, Aix-la-Chapelle. Les nuits suivantes, des missions sur Walcheren, Aix-la-Chapelle, Flessingue et Anvers sont effectuées. Le 3 juin, le F.223 escorte durant la journée le croiseur Émile Bertin qui transporte les réserves d'or de la Banque de France vers la Martinique. .../... Ainsi les corsaires de l'air, comme s'appelaient les membres de l'équipage du commandant Henri Daillière, renouvelleront leurs exploits au cours de leurs 17 missions où le Jules Verne bombardera notamment des usines à Rostock et, le 14 juin, un dépôt de carburant à Marghera, près de Venise, et parviendront à larguer des milliers de tracts antifascistes sur Rome.

Où Mata-Hari débarque chez Franco...

Danielle Décuré devient en 1974, la première des six femmes pilote de ligne françaises (pour plusieurs milliers d'hommes) au sein de la compagnie Air France.

Elle nous offre un extrait de son livre « Vous avez vu le pilote ? C'est une femme ! » (aux éditions Robert Laffont) et nous raconte ses débuts en tant que pilote privé.

- Textes et photos Danielle Décuré -



Dans les stages de formation que j'ai faits, au début, j'ai eu l'impression de retomber en enfance ou d'être un âne qu'on fait avancer avec une carotte devant le museau.

A Challes-les-Eaux, en stage de future instructrice, je tombai, moi, sur un muet. Depuis, il ne s'est pas amélioré puisqu'il est mort. Il ne voulait rien m'apprendre parce que, expliquait-il : « *Il est scandaleux qu'en France on fasse des ponts d'or aux jeunes filles alors que les chefs de famille, qui ont besoin de travailler, attendent à la porte.* »

Il faisait allusion à la bourse de la Vocation qu'avait eue Jacqueline et à mon challenge Hélène Dutrieu.

La bourse de la vocation, je l'avais aussi demandée mais la lettre, peut-être, ne fut pas assez convaincante car, trop orgueilleuse, j'avais l'impression de mendier et cela devait se sentir. J'étais incapable de noircir ma situation pourtant peu brillante. Cet orgueil m'a aussi empêchée de quémander l'appui de célébrités influentes. De plus, j'avais ma petite idée sur la question. Les bourses de la vocation aérienne n'ont pratiquement été données qu'à des jeunes filles. Tiens ! Pourquoi ? Parce que les jurys s'apercevaient bien que les jeunes filles méritantes, ne pouvant ni entrer à l'E.N.A.C. ni dans l'armée, étaient obligées de recourir au "je-sollicite-de-votre-haute-bienveillance."

Au lieu de faire réformer au plus vite la législation pour réparer cette injustice, les riches donnent l'aumône aux pauvres qui doivent dire : « *Merci, vous êtes bien bons* », alors qu'ils fournissent ainsi un billet de faveur pour le paradis.

Et je n'eus jamais la bourse de la vocation. Par contre, j'eus le million d'Hélène.



Hélène Dutrieu est une aviatrice qui battit quelques records au début du siècle ; en particulier elle gagna la coupe Fémina en volant sur 167 km en 2 h 55 mn. La vie des aviatrices a toujours été parsemée d'embûches misogynes, et Hélène Dutrieu écrivait après la coupe Fémina, le 19 novembre 1910 :

« *Il me semblait que les prouesses accomplies par des hommes pouvaient l'être aussi par une femme et, ma foi, j'ai essayé de prouver, au moins à moi-même, que je ne me trompais pas trop et peut-être que je ne me trompais pas du tout.* »

D'elle, il avait été écrit dans L'intransigeant :

« *Saluez, messieurs, c'est un héros. Exprès, je ne dis pas une héroïne, car ce féminin implique du romanesque, de l'aventure, le froufroutement d'une jupe au travers de l'action...* » J'ose à peine dévoiler que cette phrase a été écrite par une femme surnommée Séverine.

Hélène Dutrieu mourut en laissant un pécule destiné à récompenser chaque année ***celle de ses successeuses qui, sur un avion de tourisme, en une seule journée, parcourrait la plus longue distance et plus longue que l'année précédente, entre trois aéroports de trois pays différents.***

En me préparant à gagner, je visais moins le record, dois-je avouer, que les dix mille francs du premier prix. Cet argent représentait la condition de ma survie aérienne.

Il fallait d'abord que je trouve un avion qui me serait prêté. Il fallait ensuite qu'il ait une autonomie nettement supérieure à celle des avions des autres concurrentes.

J'étais une aviatrice de province inconnue ; par contre je connaissais les talents de mes adversaires. Je connaissais aussi des gens qui les connaissaient. En les questionnant discrètement, j'appris quels avions elles « voleraient » (comme disent les Anglo-Saxons) et quelles distances maximales elles pourraient parcourir avec. Mon avion, je le trouvai un peu par hasard en traînant sur un terrain, et son propriétaire, qui l'avait équipé de réservoirs supplémentaires pour un voyage en Afrique, me le prêta par téléphone interposé sans même me connaître. Il y a quand même des « mecs vachement sympas » sur la Terre.

Partant avec cet avion-là, équipé d'un moteur de 182 cv, croisant à 200 km à l'heure, et emportant 440 litres d'essence à brûler, je savais que si aucun incident ne se produisait, je gagnerais.

Première erreur ou plutôt premier risque : je suis partie sans avoir fait moi-même de contrôles de consommation. Je n'avais pas les moyens de payer l'essence pas vraiment utile pour le voyage.

Deuxièmement, je suis partie sans connaître l'avion et ses performances.

J'ai décollé de Genève-Cointrin, légalement, une demi-heure avant le lever du soleil, le 25 juin, le jour le plus long. Je voulais aller à Tanger ou Rabat et de là remonter le plus loin possible au nord à travers l'Espagne et la France. Sans me vanter, c'était intelligemment cogité. Je partais de l'est vers plus à l'ouest, ce qui me faisait gagner de précieuses minutes sur la durée du jour, et je me ménageais un atterrissage de secours en Espagne au cas où des incidents météo, mécaniques ou autres m'empêcheraient, soit de passer au Maroc à l'aller, soit de sauter les Pyrénées au retour.

De plus ce trajet en triangle limitait les frais d'essence pour la mise en place du départ et le retour sur Paris. Enfin, en Suisse et au Maroc on parle français et en cas de difficulté, ça simplifie tout. Mon voyage ne s'est pas déroulé aussi bien que je l'avais mijoté, mais ces précautions m'ont quand même permis de gagner.

Il y a ce jour-là un vent du sud effroyable. « Ca rame. » Sept heures après mon départ, j'aperçois enfin le rocher de Gibraltar et j'ai quelques ennuis avec mes fréquences radio ; impossible de contacter Tanger. Je ne voulais pas me poser sur un terrain sans contact radio préalable, car je voulais être certaine que je pourrais me ravitailler en essence et cela en moins d'une heure pour respecter le règlement de la course. Pas de Tanger-tour. Les jaugeurs des trois premiers réservoirs sont à zéro. Je tiens la main sur le robinet de transfert pour brûler jusqu'à la dernière goutte et ne changer de réservoir qu'au moment de la baisse de régime. C'est un peu dangereux, l'avion n'a qu'un moteur et s'il s'arrête de tourner, il peut ne pas vouloir redémarrer. Je vole jusqu'à Rabat. La tour de Rabat m'annonce qu'il n'y a plus personne sur l'aérodrome pour me donner de l'essence ; c'est l'heure de la sieste. Merde, merde, et merde ! Deux solutions, aller jusqu'à Casablanca ou remonter vers l'Espagne. Mais remonter me fait perdre quelques cinq cents kilomètres et je vois s'envoler une brique sous mon nez. Dans ma tête, les pour et les contre tournent comme le moteur à 2 500 tours à la minute. Bon, je tente Casa – Tilt-Mellil en espérant que le pompiste ne sera pas parti manger son couscous. L'aiguille du quatrième jaugeur maintenant effleure, elle aussi, le zéro. J'espère qu'elle est pessimiste. D'après mes calculs, j'ai théoriquement encore un peu d'autonomie. A chaque tour d'hélice de plus, je repère un champ où je pourrais me poser si elle s'arrête. Je lui parle gentiment : « *Tu ne vas pas me faire ça maintenant, ce serait trop bête.* » Par radio, je contacte Casa. Ils ont dû sentir un trémolo angoissé dans ma voix car, dès mon atterrissage, le commissaire qui doit attester de mon arrivée et de mon départ est là. Un pilote de l'aéro-club m'aide à m'extirper de ma carlingue, débouche les réservoirs, et pompe, pompe à perdre haleine pour les remplir. Il n'y a qu'une pompe à main. On se relaie. Je peux faire quelques pas pour me dégourdir les jambes et le dos raidis par cette première dizaine d'heures de vol, et aller faire un bienvenu pipi bien que je n'aie rien bu depuis la veille et peu mangé. Le contrôleur n'accepte pas mon plan de vol pour la France, prétendant que je ne pourrai pas y arriver avant la nuit. Je n'ai pas le temps de discuter et dépose un plan de vol pour Madrid, bien décidée à aller plus loin ; parce que je savais que Genève-Casa-Madrid, ce n'était pas du tout cuit contre une de mes rivales, Michèle, très entraînée en rallyes et futée.

Cinquante-quatre minutes après l'atterrissage, je redécolle. Là, les éléments sont pour moi. Le vent qui m'empêchait d'avancer le matin, me pousse. « Ca fonce. » Je passe la zone de Madrid sans m'annoncer. Je téléphonerai à l'atterrissage pour qu'on ne lance pas le dispositif de recherches. Les Pyrénées. Elles sont belles ce soir. Je me détends. La France est juste derrière. Victoire, je sais qu'il suffit maintenant que j'aie à Biarritz, que Michèle ne me battra plus. Je passe la dernière chaîne et, ô détresse, la face nord des Pyrénées sert de mur contre lequel vient buter une masse nuageuse, épaisse et impénétrable à mon petit avion. Le soleil tombe dans l'Atlantique, il reste à peine une demi-

heure de jour. Réfléchir vite, ne pas prendre de risques même pour des sous. J'avais, quelques minutes plus tôt, aperçu dans une vallée un grand champ bordé de hangars qui ressemblait à un terrain d'aviation.

Je le repère sur ma carte, c'est Logroño, mais je ne suis pas sûre de le retrouver. Je n'ai guère le choix, il faut que je le retrouve. 180° par la droite. Ouf, le voilà. Je fais un passage, je me pose. Des jeeps se précipitent autour de mon avion. Je suis cernée ; je suis tombée sur un terrain militaire espagnol. J'ai l'impression qu'ils me prennent pour une espionne. Je ne parle pas un mot d'espagnol, eux ne parlent ni Anglais ni Français. J'essaie de leur faire comprendre que je suis en compétition en leur montrant mes cartes préparées. Il me faut d'urgence téléphoner à Madrid et voir le commandant de la base pour qu'il tamponne mon barogramme et atteste de mon heure d'arrivée. Ils sont bouchés ces Espagnols. Ils ne comprennent rien et ne voient pas que je suis épuisée. Maintenant que j'ai pulvérisé le record précédent avec mes 2 900 km et que j'ai virtuellement gagné mon million de centimes, je ne vais quand même pas le laisser s'envoler pour une question de formalités.

Enfin, un type avec ses galons arrive. Son allure tellement méditerranéenne me fait lui parler en Italien. *Miracolo !* Il sourit, il comprend. Il m'emmène à son bureau, il appelle Madrid, il appelle partout, il tamponne. Maintenant, tout m'est égal. Autrement dit, pour conserver un ton de littérature d'aérogare, je m'en tamponne aussi.

Je n'ai plus qu'une envie : un lit.

Hélas, on ne peut pas me laisser sortir de la base avant que la douane et la police ne soient venues également apposer leurs petits tampons. Or, on est samedi soir, ils ne pourront pas venir avant lundi. Il faudra rester là. Là où ? On va voir. Qu'importe. Je peux m'allonger par terre, dormir, ronfler. Quand même, après de longues palabres, on m'emmène en jeep à l'hôtel du coin. Consigne au patron de ne pas me laisser sortir. J'en serais bien incapable d'ailleurs. Je suis abrutie.

Le lendemain matin, un beau soldat brun vient me chercher. Le commandant de la base m'attend avec un café. On s'est

renseigné : je ne suis pas une dangereuse Mata-Hari internationale. On me fait alors visiter les hangars pleins de rutilants JU 52 ... dignes du musée.

Je prépare mon tagazou (synonyme de coucou). Un autre beau soldat brun, soudain tout intimidé, m'offre une gerbe de fleurs et je quitte le parking telle la générale elle-même, sous les yeux alignés de toute la base venue assister à l'événement de l'année.

Décollage. Palier au ras des marguerites. Ressource à la verticale. Virage. Passage au ras des moustaches...

J'ouvre la verrière. Des fleurs tombent du ciel. La joie pure. Merci. Adios.

La distribution des prix a lieu un mois plus tard dans les salons très XVIII^e du vénérable Aéro-club de France. Pour la première fois de ma vie, je vais chez le coiffeur. La coiffeuse me snobe, elle voit bien que je débarque de ma province. En sortant de ses mains, je ne me reconnais plus ; j'ai pourtant la dernière coupe qui se fait mais je m'aimais mieux avant. Pour terminer la métamorphose, je me vêts d'une robe que je crois chic et je vais à la cérémonie. Oh que je suis mal à l'aise ! Je préfère être seule dans mon avion aux prises avec une météo foireuse plutôt que recevoir des félicitations auxquelles je ne sais quoi répondre. Je n'ai pas encore l'audace de dire que je n'accomplis rien d'exceptionnel puisque j'essaie seulement de faire ce qui me plaît. Madame la Comtesse fait son petit discours, s'embrouille entre dans les nouveaux et les anciens francs, me tend de ses doigts gantés de fil d'Écosse un chèque sur lequel je m'empresse de vérifier sans discrétion le nombre de zéros. J'ai gagné un million (de centimes) et un magnifique objet d'art : une femme ailée et nue en argent jaillie d'une corolle. Charmante. Comme depuis aucune aviatrice n'a fait mieux que moi, j'ai toujours sous les yeux cette fille d'argent qui tente désespérément de s'envoler.

Symbole.



L'auteur, sur Mystère 20 à "Dassault Falcon Service"... et sur Airbus A 300 à "Air France"

Fête Aérienne

Amicale Jean-Baptiste

Salis

*Le temps
des hélices!*

46^{ème} Edition
Aérodrome de Cerny
La Ferté-alais



19 & 20
Mai 2018



Bien sûr, c'est passé, mais je ne pouvais pas vous priver d'une si belle affiche

Ford Mustang « RAF Eagle Squadron »

Après le Pick-up F-150 Raptor de 2017, Ford proposait à nouveau aux enchères une Mustang spécialement préparée à Oshkosh. Cette unique Mustang GT « RAF Eagle Squadron » a effectué ses premiers tours de roue lors de la course de côte du Festival of Speed de Goodwood (Angleterre).



Les détails jaunes sont parfaits

Depuis plusieurs années déjà, Ford participe au show aérien d'Oshkosh (Wisconsin), et propose aux enchères un modèle spécialement préparé. Des enchères dont les gains sont destinés au programme éducatif de l'association *Experimental Aircraft Association AirVenture*.

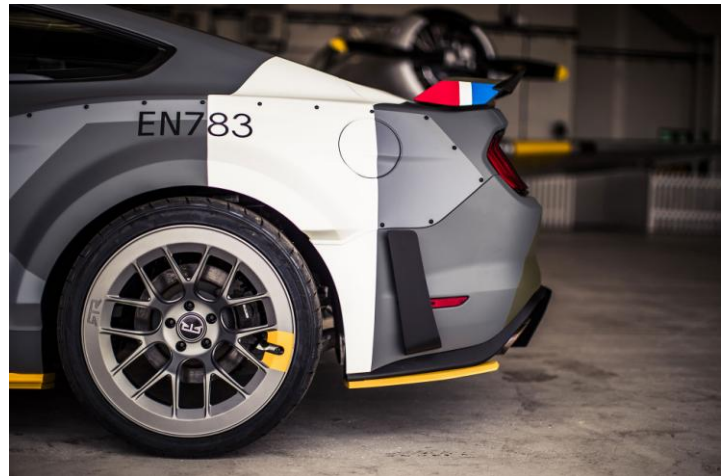
Alors pourquoi donc présenter cette Mustang à Goodwood ? Ford a tout simplement souhaité cette année célébrer à sa manière les 100 ans de la Royal Air Force. Une opération d'importance, Ford étant considéré comme un constructeur local en Grande-Bretagne en raison de sa présence de très longue date. Mais Ford reste américain, et a donc choisi de rendre un hommage particulier à l'Eagle Squadron, une



On adore cet intérieur cuir vieilli...

escadrille de la Royal Air Force qui accueillait au début de la seconde guerre mondiale des volontaires américains, avant l'engagement des États-Unis dans la guerre.

Cette Mustang GT Eagle Squadron adopte donc une livrée qui évoque le Spitfire de l'escadre : tenue de camouflage et détails en jaune vif. Plus la cocarde qui trône sur les portes et les emblèmes à effigie de l'aigle, symbole de cette escadre américano-anglaise. Les ailes élargies et rivetées sont signées par le spécialiste RTR qui a réalisé le véhicule. Elles sont en fibre de carbone, et abritent les jantes 20 pouces. A l'intérieur, outre la sellerie spécifique, le détail le plus marquant restera le levier de la boîte de vitesse



(manuelle). Sa zone décor est en effet réalisée à partir de métal issu d'un F-35 Lightning...

Sous le capot, le V8 5.0 Coyote de la Mustang GT est dopé par un compresseur. Il revendique 700 cv et 827 Nm. Devant lui, une calandre lumineuse du plus bel effet... Les ailes élargies en carbone rivetées accentuent l'agressivité de la bête.

Un bien bel engin, sauf que, décidément, je n'aime vraiment pas cette nouvelle calandre !

Les nouvelles couleurs du Rafale Solo Display

En même temps qu'il a changé de pilote, le démonstrateur de l'Armée de l'air a changé de couleurs pour la saison 2018. Sébastien Nativel (Babouc) remplace Jean-Guillaume Martinez (Marty).



Un paysan qui rêvait de piloter finit par construire son propre avion

Un article repéré par nos amis D. Vegas et J.P. Lanier
Source AFP 28 octobre 2018



Un paysan (*) chinois passionné d'aviation depuis l'enfance rêvait de piloter un avion mais désespérait de jamais y parvenir: il s'est décidé à construire lui-même son propre aéroplane, au milieu des champs.

Zhu Yue a presque terminé sa réplique grandeur nature d'un Airbus A320, garée sur un petit bout de tarmac cerné de champs de blé dans le nord-est de la Chine (**).

M. Zhu, qui n'a pas achevé ses études secondaires, a débuté en cultivant de l'ail et des oignons puis travaillé comme soudeur dans une usine de la petite ville de Kaiyuan. L'an dernier, il a compris qu'il risquait bien de ne jamais pouvoir concrétiser son rêve de piloter un avion. «J'ai atteint le milieu de ma vie et j'ai réalisé que je ne pourrai pas acheter d'avion, mais que je pouvais en construire un», explique-t-il à l'AFP.

Son projet a englouti toutes ses économies, plus de 2,6 millions de yuans (374.000 dollars ***).

Il s'est inspiré d'une réplique d'un Airbus A320 de la taille d'un jouet, au 1/80ème. S'appuyant sur des photos trouvées sur internet, il étudie les dimensions et parvient, moyennant quelques erreurs, à fabriquer en taille réelle le fuselage, les ailes, le cockpit, les moteurs et la queue. Au total, il utilise 60 tonnes d'acier.

Il se fait aider par cinq autres paysans, également fanatiques d'aviation: «d'un côté, ils gagnent de l'argent,

de l'autre ils réalisent un rêve et accomplissent quelque chose», observe M. Zhu.

Son Airbus artisanal, qu'il vient d'agréer d'un cockpit-maison équipé de répliques d'instruments de navigation et d'une passerelle pour grimper à bord, n'est en fait pas destiné à voler. M. Zhu a décidé d'en faire un restaurant.

«Nous installerons un tapis rouge pour que chaque convive se sente comme un chef d'État», explique-t-il.

A bord, au lieu des 156 sièges habituels ont été installés 36 sièges de première classe pour les clients.

M. Zhu ne sait pas encore s'il leur servira des hamburgers avec des frites ou de la nourriture chinoise, mais il espère bien que son avion sera bientôt rempli de passagers affamés.

(*) Ndlr : un « paysan » chinois capable d'investir 374 000 \$; l'AFP n'aurait-elle pas dû utiliser plutôt le terme de « patron d'une exploitation agricole » ? D'ailleurs, avec cette somme, il me semble qu'il aurait pu s'acheter un appareil pas trop ancien et se payer son brevet, même en Chine.

(**) Mais il a été construit en ville et a sans doute dû être ensuite transporté sur son lieu de future exploitation.

(***) Trois fois moins selon cette source plus complète <https://www.dailymail.co.uk/news/peoplesdaily/article-5191139/Chinese-farmer-builds-Airbus-A320-90K.html>

N'empêche : c'est beau de pousser ses rêves à leur maximum. Notre ami Gérard Gaillard pourrait s'en inspirer pour encore améliorer son simulateur d'Airbus ! J'ai eu le plaisir de le revoir la semaine dernière à Brive. Son appareil est toujours plus beau et il a toujours autant de succès dans les salons.

Qu'est ce qui est kaki, ne vole pas et coûte un pognon de dingue ?

Publié par le site « L'usine nouvelle » le 12 juillet

Deux hélicoptères militaires sur trois ! En 2017, sur les 467 machines, 300 étaient immobilisées au sein des armées ou chez les industriels. Dans le même temps, les dépenses de maintenance ne cessent de croître à près de 6% par an.



Il permet de se projeter, d'observer, d'attaquer, de venir en appui aux troupes au sol... Sans hélico, les militaires ne peuvent pas faire grand-chose", explique Dominique de Legge. Selon le sénateur, l'indisponibilité du matériel empêche de réaliser la moitié des missions les plus exigeantes.

Le rapport met en lumière les raisons de cette situation : une sur-sollicitation des machines du fait de l'intensité des opérations extérieures, des flottes hétérogènes, une organisation du MCO complexe et peu efficace...

Le parc compte une douzaine de flottes distinctes (Gazelle,

Le constat est sans appel. Seul un hélicoptère sur trois est aujourd'hui en mesure de décoller. C'est la conclusion accablante du rapport du sénateur Dominique de Legge rendu public le 12 juillet, au terme de son contrôle budgétaire sur le parc des hélicoptères des armées. En 2017, sur les 467 machines, 300 étaient immobilisées au sein des armées ou chez les industriels. Pièces de rechange indisponibles, manque de mécaniciens, opérations d'entretiens ou de mise à niveau expliquent cette indisponibilité catastrophique.

Dans le même temps, les dépenses associées à leur maintenance en condition opérationnelle (MCO) ne cessent d'augmenter : elles ont cru de plus de 56% entre 2009 et 2017. Le coût de la maintenance de la flotte s'élève à 645 millions d'euros, soit 1,5% du budget des armées. Le rapport critique le vieillissement de certaines flottes : les Puma de l'armée de terre ont 43 ans d'âge moyen, l'Alouette III de la marine 45 ans.

Des missions annulées

La situation est d'autant plus préoccupante que les hélicoptères sont indispensables aux missions.

"L'hélicoptère c'est le couteau suisse de l'armée de Terre.

Fennec, Puma, Caracal, Tigre, Alouette III, Pedro Panther, EC225...). Les industriels, privés comme étatiques, en prennent pour leur grade du fait de leur manque de coordination, d'une qualité questionnable et inégale de leurs prestations, de marges confortables...

Homogénéiser la flotte

Pour redresser la situation, la ministre des Armées a frappé du poing sur la table. Florence Parly a lancé un plan de modernisation du MCO aéronautique en s'appuyant sur une nouvelle direction de la maintenance aéronautique directement placée sous la tutelle du chef d'état-major des armées.

Parmi les premières mesures : la responsabilisation accrue des industriels à travers des contrats plus longs et élargis au périmètre d'une flotte complète. Pour homogénéiser la flotte, le rapport préconise d'accélérer l'entrée en service du futur hélicoptère interarmées légers (HIL) qui doit remplacer à terme six flottes actuelles. Toutefois, contraintes budgétaires oblige, la loi de programmation militaire a repoussé les premières livraisons de 2024 à 2028.

La bataille de la maintenance n'est pas prête d'être gagnée.



Le jeu des 7 erreurs

*Sept différences ont été ajoutées entre les deux versions de cette photo de F4-U Corsair.
À vous de les découvrir.*



La photo du mois



Le Mirage 2000 est rarement photographié en si imposante compagnie.

Reconnaissez-vous ce faux Concorde et pouvez-vous imaginer la scène qui se déroule ici ?

Devinettes

1/ Où se trouve ce mémorial ?



2/ Que porte cet homme, photographié en 1908 ?



3/ Une voiture remorquant un avion, ça a un petit côté déjà vu. Qu'est-ce qui fait l'originalité de cet exploit réalisé à Melbourne avec un B-787 alors qu'un Cayenne a déjà remorqué un A 380 deux fois plus lourd ?



4/ Quelle est cette arme portée par ce charmant membre d'un escadron de défense sol-air ?



Les Solutions

Jeu des sept erreurs :

1/ La roulette de queue s'est décalée à droite, 2/ les reflets des roquettes sur l'intrados de l'aile ont disparu et 3/ Le numéro sur la trappe de train est devenu 55. 4/ La demoiselle a plus de cheveux à droite, 5/ un brevet de pilote sur son blouson, 6/ un soutien-gorge plus généreux 7/ et une chaussure gauche toute blanche.

La photo du mois :

Jeudi 09 février 2017, deux bombardiers stratégiques russes Tu-160 Blackjack ont survolé les eaux internationales et se sont approchés d'une centaine de kilomètres des côtes françaises, sans jamais pénétrer notre espace aérien. Après avoir été interceptés et escortés par les chasseurs Norvégiens puis Anglais au large de leurs territoires respectifs, deux 2000 et deux Rafale de l'armée de l'air les ont pris en charge avant de les confier à des F-18 espagnols.

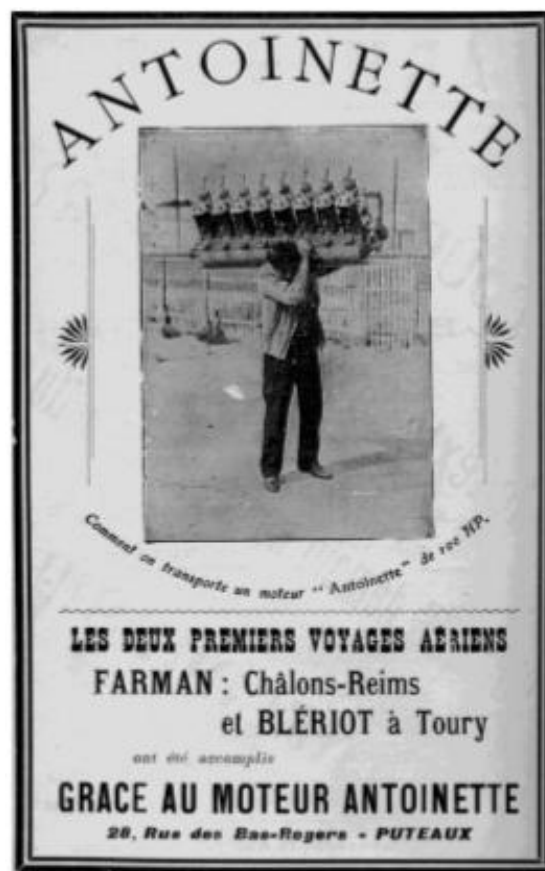
Si quelqu'un peut nous traduire ce qui est écrit sur le Tu-160... Peut-être « si vous arrivez à lire ceci, c'est que vous êtes trop près ! ».

Devinettes :

1/ À Douvres, où il indique l'endroit où Blériot s'est posé en 1909.

2/ Un moteur Antoinette de 100 HP, comme dit la pub de 1907 d'où est extraite la photo.

3/ La voiture est une Tesla X P100D, un SUV **électrique**. Le reportage ne dit pas si elle s'est arrêtée après 300 m volontairement ou si elle avait épuisé ses batteries... Le poids indiqué est la masse maxi autorisée en remorquage.



4/ Ces deux membres de la cellule anti-drones sont équipés pour elle d'un « dispositif de brouillage des signaux de télécommande » et pour lui d'un « fusil à pompe armé de cartouches spécifiques ».



En 2012, un Toyota Tundra avait remorqué une navette spatiale de 68 tonnes sur 400 mètres.

En 2006, c'était un VW Touareg qui avait déplacé les 150 t d'un 747.