



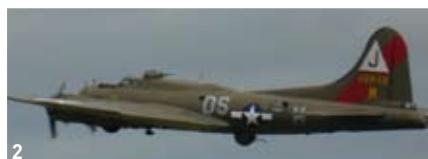
LE PAPY BOEING TONE **MARS 2009 - N°5** BULLETIN MENSUEL Air'Europe Club Toussus le Noble

IN THE MOOD OF DUXFORD

LAST PART. Par Patrick Grué



1. Supermarine Spitfire 2. Boeing B17
3. Chance Vought F4 A Corsair



1

2

3

A près une nuit bien méritée, la patrone des lieux nous mitonne au petit matin un de ses «breakfasts» que nous ne sommes pas près d'oublier. Un taxi nous amène vers 10h sur «Duxford airfield». L'immense parking commence à se remplir de visiteurs. Près du tarmac, quelques personnes sont encore occupées à installer des tentes et à se mettre en tenue, façon «ées 40». Ici, on ne regarde pas l'histoire de haut, on la vit.

Nous nous promenons le long du tarmac où se côtoient B-17, B-25, Spit, Hurricane, P-40, P-51. Les mécaniciens commencent à préparer les machines : plein de carburant et derniers réglages. Puis vers 11h, une voix se fait entendre dans les hauts-parleurs: le commentateur nous annonce le menu du jour, puis un autre commentateur prend le relais toujours en anglais. Sa voix nous est familière, c'est notre Bernard Chabbert national. Le monde aéronautique est petit.

The Show must go on

Le show commence par la présentation en vol des avions d'entre-deux-guerres. Les Hawker Fury et Bristol Gladiator ouvrent le bal. Ces biplans métalliques sont dans un état irréprochable. Il paraît que ce sont les seuls exemplaires en vol dans le monde. Puis vient le tour que tout le monde at-

tend. Les Rolls-Royce Merlin et Griffon font cracher quelques flammes de leurs pipes d'échappement pour nous rappeler que ces avions s'appellent toujours Spitfire (littéralement:-feu). Les principales versions

du Spit sont là : du Mark II de 1940 au Mark XIX de 1945, en passant par les Mark V, VIII, IX et XIV. Emotion garantie. Les Hurricane démarrent également leurs RR Merlin, puis les P-51D leurs V12 Allison. La plupart des avions britanniques appartiennent au BBMF (Battle of Britain Memorial Flight). Ici, c'est une institution et le peuple britannique lui voue un culte quasi religieux. C'est leur symbole de la résistance

Le mot du Président

75 ANS, le 2 mars le club a fêté ses 75 ans. Quelles pouvaient être les ambitions de Marcel Mérat et Maurice Arnoux, les fondateurs de l'Aéroclub du Canton de Sceaux quand ils ont décidé de fonder un aéroclub?

Sans aucun doute et ceci malgré l'absence totale d'archives datant de cette époque, on peut légitimement penser que leur première volonté fut la formation de pilotes. Ces deux anciens aviateurs de la grande guerre, avaient cette passion pour l'aviation et ils voulaient en faire profiter les jeunes de leur époque.

La seconde motivation à laquelle on puisse penser: était de pouvoir offrir à leurs collègues, anciens pilotes, une structure et des avions avec lesquels ils pouvaient continuer à voler pour un prix raisonnable. Notamment pour ces anciens pilotes de 1914-18, du corps de réserve qui devaient garder leur qualification en effectuant des heures de vol à

leur frais.

Aujourd'hui il me semble que ces valeurs à l'origine de l'aéroclub sont toujours celles qui nous animent. La formation des jeunes pilotes est un de nos objectifs, que ce soit pour leur loisir ou comme une première étape d'un parcours professionnel. Nos instructeurs se dévouent à cette tâche.

Permettre à nos membres de voler sur de bons avions, en toute sûreté car bien entretenus, ceci pour des tarifs qui doivent rester les plus bas possibles, est une préoccupation permanente du bureau.

Il nous semble que par tous nos actes nos essayons de maintenir la volonté des fondateurs. En outre, nous voulons y ajouter l'amitié et le plaisir de nous réunir pour profiter de notre passion. Ayons une pensée chaleureuse pour tous ceux qui, au cours de ces années, ont maintenu ces valeurs et souhaitons encore au moins 75 ans de vie à notre aéroclub, pour notre plus grand plaisir à tous.

Bon anniversaire Air'Europe Club et bons vols à tous.

PR



La photo du mois

nous vient de Duxford elle aussi.
« qu'est ce qu'il ne faut pas faire pour se gratter le nez !!! »

face à l'envahisseur german. Les autres appareils appartiennent à des collectionneurs privés comme Stephen Grey et sa «Collection». L'excellent état des machines s'explique en partie, pour le BBMF, par la participation de la RAF en hommes et moyens matériels. La majorité des pilotes et mécaniciens sont des volontaires en détachement pour quelques années au BBMF. Evidemment, ça aide !

Le décollage par trinôme est du plus bel effet sur la piste en herbe. Les huit Spit s'envolent puis se regroupent en formation « à 1500 ft au-dessus du terrain. Quelques évolutions musclées, accompagnées de quelques averses, nous rappellent que nous sommes bien en Angleterre. Puis, tous les chasseurs se mettent à décoller. C'est le grand cirque ! La chorégraphie est parfaitement huilée et on en prend plein les mirettes et les tympans. Imaginez un instant plus d'une vingtaine d'avions en formation au-dessus de vous. C'est bien un « de la bataille d'Angleterre. Camera au poing, nous mitraillons !

Quelques passages à grande vitesse à 50 ft du sol nous rappellent également que nous ne sommes plus en France ... mais quel bonheur de voir passer ces avions à plus de 600 km/h sous les tentes (c'est une image bien sûr).

Quelques avions se posent puis c'est au tour des lourds. Les deux fortresses volantes B-17G démarrent leurs quatre Wright 9 cylindres en étoile de 1300 cv. Le tarmac est envahi d'une épaisse fumée blanche, mais quel spectacle ! Puis le B-25 et le B-26 s'y mettent aussi. Le théâtre opérationnel du Pacifique n'est pas oublié avec la participation d'un F4-U Corsair et d'un F4F Wildcat aux couleurs de la Nouvelle-Zélande, ainsi que d'un F8F Bearcat et d'un F6F Hellcat aux couleurs de l'US Navy. Quelques « comme un Yak-3 aux couleurs russes, un Messerschmitt 109E venant jouer le «échant» et un Curtiss H-75 aux couleurs françaises, viennent compléter la collection.

Trois démonstrations par jour sont prévues pour les chasseurs. Autant vous dire que

vous en avez pour votre argent (30 livres l'entrée). Nous quittons finalement le terrain vers 19h, repus, après un petit passage à l'un des nombreux musées.

Last night in Cambridge

Nous prenons une bonne pinte de bière dans un pub encore plus déluré que le précédent. Un groupe de six étudiantes anglaises, déguisées de manière à attirer le genre masculin, fêtent je ne sais quoi en vidant le plus de cocktails possibles sous nos yeux français plutôt habitués à voir ce genre d'exercice sous tutelle masculine. Ah, ces anglaises ...

Nous dinons (hélas sans les filles) dans un restaurant bon chic bon genre qui nous fait oublier l'immonde «& chips» avalé par la force des choses sur le terrain. Un conseil : évitez d'en manger, ce n'est que du gras !

Flight Plan to Le Touquet

Nous devons nous lever tôt ce dimanche car le show continue et nous devons partir avant 9h. Dépôt du FPL, pleins effectués et me voilà aux commandes du petit Spit en bois et toile, aligné sur la 24 dure. Le temps est meilleur que vendredi, avec quelques Sc à 1500 ft. Un peu crispé sur le manche, je mets les gaz, et salue tout le monde par quelques battements d'ailes au décollage. Un dernier «you soon» à la radio et nous voilà à nouveau sur la fréquence de Londres. Le trajet est le même qu'à l'aller avec une belle météo cette fois-ci. Nous passons Lydd au FL55 puis c'est la descente paisible sur Le Touquet.

Le Touquet - TSU ... non Chartres

Au Touquet, nous prenons les dernières infos (météo et NOTAM) en ce 13 juillet, jour de l'éventuelle répétition du défilé aérien. RAS. Le retour sur Toussus s'effectue sans problème, jusqu'à l'écoute de l'ATIS qui, à notre grande surprise, nous annonce que le terrain est fermé. Ben voyons ! Après une tentative infructueuse avec le contrôleur, il faut se résigner à un déroutement. Chartres fera l'affaire. Finalement, c'est Joseph Moruno qui vient nous chercher en voiture (merci Jo!). Le KT sera récupéré 2 jours plus tard.

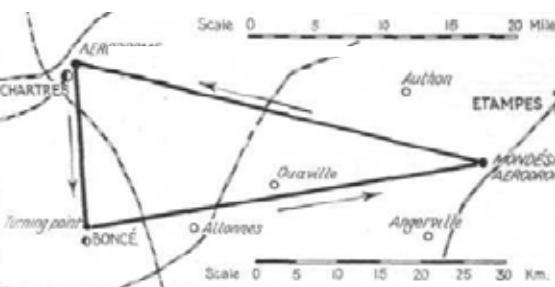
Quelle aventure, mais quel beau spectacle ! See you soon, Duxford ... ●

AERO-CLUB DU CANTON DE SCEAUX

MAURICE ARNOUX

1933 - 34 LES ANNÉES DU SUCCÉS

Par Patrick Raymons



Apartir de 1933, Maurice Arnoux va noircir les tablettes de la FAI des records de vitesse sur avion léger qu'il établira et battrà régulièrement, notamment au cours des compétitions auxquelles il participera comme la coupe Deutsch de La Meurthe 1934.

Les premiers records de vitesse battus par M. Arnoux datent de 1933. En mai, sur 100 km, avec un FARMAN 7 et un moteur de 14Och il atteint 303,39 km/h puis en novembre sur son FARMAN 357 doté d'un moteur Bengali de 120ch avec G. Brabant comme passager il bat les records sur 500 km (225,70 km/h) et 1000 km (225,70km/h).

L'année 1934 verra naître une collaboration fructueuse de plusieurs années entre Maurice Arnoux et les avions Caudron soit avec le C-560 immatriculé F-ANAK doté d'un moteur Bengali de 140ch qu'il acquiert, mais également avec les avions de course du constructeur qu'il pilote comme amateur en compagnie d'aviateurs célèbres de l'époque tels Hélène Boucher et André Delmotte qui, eux étaient pilotes professionnels de Caudron - Renault.

La coupe Deutsch de La Meurthe de 1934.

Lancée par Mlle Suzanne Deutsch de la Meurthe, passionnée d'aviation comme son père, cette épreuve de vitesse sur 2000 km en deux manches se déroulait sur un circuit partant du terrain d'Etampes. Les trois branches du circuit de 100 km reliaient: les terrains d'Etampes et de Chartres puis le village de Bancé. Elle était dédiée aux avions légers de faible puissance (moins de 8l de cylindrée). Ces avions préfiguraient



1. Circuit de la coupe
2. Rafale C-450 de M.
Arnoux 3. Etampes le
jour de la course 4.
Rafale F-ANAK

les avions de chasse et avaient des performances croissantes notamment grâce aux progrès de l'aérodynamisme.

La compétition était présidée par le Ministre de l'Air et elle débuta ce 27 mai à 9h devant plus de 20spectateurs, Detré, qui remporta la première coupe en 1933 avec un Potez à la moyenne de 322 km/h, décolla le premier avec son Potez-532. Puis, au rythme d'environ un avion toutes les 10 secondes les sept autres concurrents s'élancent. Maurice Arnoux part en 6ème position avec son C-450 au n°13, derrière les pilotes officiels Caudron: Delmotte, Lacombe et Monville qui volaient sur les célèbres tous nouveaux «C-460». Ces avions étaient dotés de moteurs Renault 6 cylindres dérivés du célèbre 4 cylindres en ligne Bengali. Ils pouvaient développer jusqu'à 325 ch à 3250 t/mn, mais pendant la course, ils tournèrent à 2900 t/mn pour 290 ch maximum.

Maurice Arnoux est en tête après cinq tours, il augmente sa moyenne à chaque tour. Il va dépasser les 400 km/h en réalisant 14'59" sur un tour. A l'issue de la première manche il aura 2'23" d'avance sur Delmotte et 10' sur Lemoine sur Potez. Il a parcouru ces mille premiers kilomètres à la vitesse de 393, km/h battant ainsi le record du monde de vitesse pour avion léger sur 1000 km.

La seconde manche débute à 13h, il part en tête, Delmotte refait, seconde après seconde, son retard jusqu'au dernier tour

où, victime d'une panne, il est obligé de se poser en pleine campagne. Après un peu plus de cinq heures de course, Maurice Arnoux termine les 2000 km à la moyenne de 389 km/h, le second est Massotte à 24 mn sur Caudron C-366 à moteur Régnier de 220 ch et le troisième est Monville à 47 mn sur Caudron C-460.

Puis ce fut le succès public, d'autant plus qu'il est le «général de l'étape». Il est reçu par le Président de la République Lebrun, venu assister à l'épreuve l'après-midi.

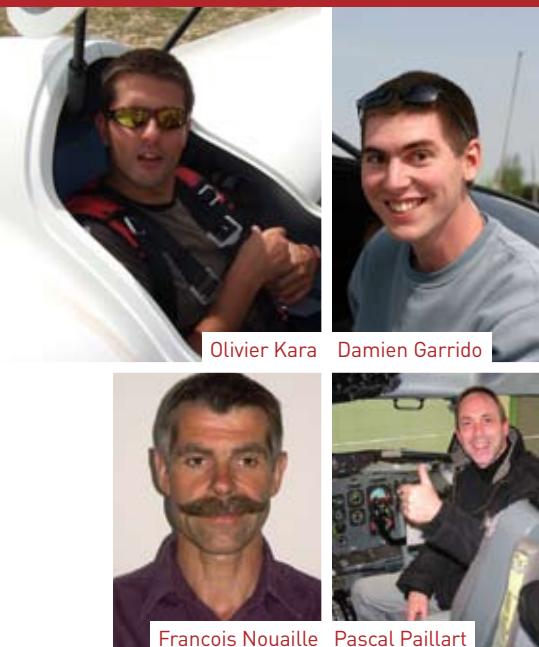
1934 l'année des records

Cette année-là, il continua à battre des records mais sur son Caudron C-560, avec G. Brabant à bord. Sur un circuit compris entre Etampes-Mondésir et la ferme de la Marmagne, le 11 Août, il battit le record de vitesse pour les avions légers de 2ème catégorie (moins de 6l de cylindrée) sur 1000 km à 266,48 km/h. Le 25 Août ce sera celui du 100 km à 292,16 km/h.

Bien sûr ces records étaient destinés à être battus. En Août, également, à Istres, Hélène Boucher ravis les records établis lors de la coupe Deutsch de la Meurthe sur le même Caudron C-450 n°13.

Ces succès de l'année 1934 firent la célébrité de Maurice Arnoux auprès de ces contemporains. Les années qui suivirent furent du même tonneau. Nous le retrouverons notamment dans le cadre des 12 heures d'Angers, des coupes Zénith, Deutsch de la Meurthe ou Dunlop. ●

Air' Europe Club, Bat 221, aérodrome de Toussus le Noble 78117 Chateaufort. Tél: 01 39 56 20 06



UN NOUVEAU PILOTE BREVETÉ

TOUTES NOS FÉLICITATIONS
À OLIVIER QUI A PASSÉ
BRILLAMENT SON PPL
LE 24 FÉVRIER ET BIENVENU
DANS LE MONDE DES PILOTES!
Par Olivier Kara

Tout commence par un rêve de gosse, et le père d'un copain de primaire qui m'emmène un dimanche sur un terrain où je suis fasciné par la ronde des planeurs et remorqueurs.

Ensuite, passant souvent mes étés dans le sud, j'ai l'occasion de voir évoluer ces jolis pélicans jaunes (Canadiens bien sûr...). Mais comme chacun sait : beaucoup d'appelés, peu d'élus.

Tant pis, si je ne deviens pas pilote de Canadair, l'hydravion m'intéresse beaucoup, mais avant d'avoir une qualif hydro, il faut que je passe le terrestre.

Là encore, ayant eu de bien piètres performances en maths/sciences dans ma scolarité, ça risque d'être chaud et en plus, je ne roule pas sur l'or...

Mais en y regardant de plus près, c'est quand même idiot de pas se lancer, et un jour, une amie me dit «qu'est-ce qui t'empêche d'apprendre à piloter?»

C'est vrai ça, qu'est-ce qui m'en empêche? J'en parle au boulot et là, une collègue connaît un pilote et instructeur (Georges Bielek).

RDV est pris, un vol d'initiation et quelques semaines plus tard, premier vol d'instruction. La suite, comme le début, ressemble à beaucoup d'autres histoires: 2 ans plus tard (presque jour pour jour) un FE me dit que je peux annoncer à mes proches qu'ils comptent un pilote parmi eux!

Et le futur? Déjà de bons vols à l'ACTN, une qualif vol de nuit peut être un stage à Biscarrosse ou au Québec pour la qualif Hydravion, et plein d'autres rêves...!

qui partagent sa passion.

Un souhait: passer l'IR dès que la réglementation sera adaptée aux pilotes privés.

Bienvenue à François Nouaille.

François à 48 ans et 300h de vol. Cadre commercial, il vole habituellement à Andernos et à volé à Chavenay et Saint Cyr. Il a choisi l'ACTN pour voler plus régulièrement avec un collègue de travail.

Bienvenue à Damien Garrido.

Damien à 22 ans, il est étudiant en 3ème année de licence de biologie. Mais sa passion c'est l'avion, il rêve de devenir pilote professionnel en passant par la filière cadre d'Air France. Damien nous aidera à tenir la permanence à l'aéroclub le Samedi, qu'il en soit remercié.

DE NOUVELLES TÊTES BRULÉES AU CLUB

Bienvenue à Pascal Paillart.

Pascal a 49 ans il a obtenu sa licence de PPL le 30 juillet 2008 et a 80 heures de vol. Il n'attend que le beau temps pour réaliser de belles navigations et de bons moments de convivialités au sein de l'aéroclub avec ceux



LE QUIZZ DU MOIS

Question n° 9 : Les Caudron «» dessinés par l'ingénieur Riffard se distinguent très souvent par les moteurs qui les propulsent. Quelle est la différence majeure entre les deux types de Caudron C-450 et C-460?

Question n° 10 : Le père de Suzanne Deutsch de la Meurthe, Henry, était aussi un passionné de sports mécaniques et notamment d'aviation. A quel épisode du développement de l'aviation en France son nom est-il lié?

Réponses du Quizz n°4

Question n°7 : La coupe Dunlop se déroulait sur 2820 km. Le règlement intérieur imposait aux participants de réaliser les étapes à une vitesse moyenne proche de 75% de la vitesse maximum de l'avion V0, soit : $V=0,75 \times V_0 - 4$. Le vainqueur de la coupe volait sur un Morane Moth dont la vitesse maximum était 200 km/h : il devait donc réaliser ce tour de France en 19h 19mn. Maurice Arnoux avec son Farman 234 dont la vitesse maximum était de 186 km/h devait donc faire le tour en 20h 49mn.

Question n°8 : Le circuit de la coupe Deutsch de la Meurthe était triangulaire. Il faisait 100 km. Les trois branches reliaient : les terrains d'Étampes et de Chartres puis le village de Bancé.

Les Bons Conseils de Dominique et René : « Moi la balise 406 mhz »

« Je voudrais vous parler encore de moi. Mon français n'est pas encore au point et j'ai mal traduit ma notice dans le précédent numéro. Le buzzer ne se déclenche pas quand les batteries sont vides, mais uniquement pendant les tests et en cas d'enclenchement de l'émission. Aussi si vous m'entendez sans raison : ne touchez à rien et prenez contact avec mon mécano. »