

LATE 300 aircraft - fonds DGAC



EDITO

Certains ne perçoivent pas toujours l'intérêt de préserver, même si « Recycler » est dans toutes les bouches.

S'il est évident pour tous qu'un aéronef rare en parfait état puisse bénéficier du label « monument historique » du ministère de la culture, il ne faut pas pour autant s'en satisfaire. Ces heureuses machines ne doivent pas cacher la forêt d'autres, qui portent, elles aussi, notre capital historique, et comment !

Le patrimoine aéronautique, quel que soit son niveau de rareté ou de qualité, doit avoir une place, et une grande : un Stampe, un Bijave, un Bréguet feront plus qu'un Mustang pour pénétrer le cœur du « Français moyen », le passionné, celui qui reste ému par « l'aviation de papa ».

Tous les jours, dans l'ombre des ateliers, l'inconfort des hangars, le luxe feutré des couloirs de l'administration, travaillent avec acharnement et entêtement les ouvriers de la Collection. Défenseur d'un décret, restaurateur d'un aileron, conservateur d'une aile ou d'un carnet de route, ils font, pour nous, un énorme et indispensable effort. Qu'ils en soient ici remerciés.

Dans la Collection, chaque compétence doit trouver sa place afin qu'ensemble, nous puissions offrir à l'avenir, le passé.

Le Comité de rédaction

Sommaire

- Traverser la Manche pour les CRNA, CNRAC, CDNR et CNSK - Nigel Stevens
- Pilotes d'avion, faites évoluer votre licence
- Le cauchemar du Choumak - Christian Seveillac
- Commission Mémoire de l'aviation civile - Béatrice de Reynal
- "C'est maintenant" : à lire, à voir, à admirer, à trouver

Facilités pour les voyages trans-Manche pour les avions CRNA, CNRAC, CDNR et CNSK

De récents changements dans les règles transfrontalières entre la France et le Royaume-Uni viennent d'être mis en œuvre. Ce sont les fruits des efforts soutenus de la Fédération RSA et de notre sœur anglaise, la LAA - Light Aircraft Association.

Ces deux organisations sont à l'origine des discussions entre la DGAC et la CAA britannique, qui se sont entendus pour simplifier les règles pour traverser les frontières avec des avions avec une certification restreinte, CNRA, CNSK, CDNR et CRNAC. Ce travail bénéficie à tous les pilotes et propriétaires d'avions de collection et orphelins qui souhaitent visiter le RU, même s'ils ne sont pas membres du RSA. La Fédération RSA et la LAA ont contribué à inclure des recommandations, à améliorer les traductions des documents et à vérifier la liste des aéronefs autorisés par cette position. La DGAC et la CAA ont mis au point des

arrangements de réciprocité de façon à ce que les aéronefs de collection visitant la France puissent bénéficier des mêmes règles.

Les règles s'appliquent à tous type d'aéronefs de conception commerciale produite en usine. Cette définition inclue bien des avions légers, ainsi que ceux utilisés pour l'entraînement militaire, comme les avions de la famille Auster, Chipmunk et Bücker. Pour le moment, les anciens avions militaires lourds ne sont pas encore autorisés.

Précédemment, tous les avions de collection devaient faire une demande, aéronef par aéronef, à chaque vol, 24 heures avant de

pénétrer dans l'espace aérien britannique. Chacun devait payer des taxes. Avec les nouvelles règles, aucune permission préalable n'est requise et les aéronefs peuvent rester jusqu'à 28 jours lors d'un même voyage. Il n'y a pas de limite dans le nombre de voyages annuels et il n'y a plus de taxe à payer.

Les anciens avions militaires ont encore l'obligation de demander l'autorisation avant chaque voyage.

Les détails de cette nouvelle règle sont disponibles sur les sites de la CAA et de la DGAC.

Nigel Stevens

Le cauchemar du choumak

Autant l'avouer tout de suite : je n'ai aucun contact, de près ou de loin, avec le milieu des chaudronniers aéronautiques... Alors pourquoi un tel titre, me direz vous ?

Parce que le choumak (chaudronnier spécialisé aéro) est désorienté dès que la construction d'un avion ne correspond pas aux standards techniques d'une époque.

Dans la nébuleuse regroupant les passionnés de l'aéronautique au sens large, je ne fais pas partie des bâtisseurs ni des manuels. A 12 ans, mes maquettes Heller ou Revell étaient lamentables, pleines d'ébarbures de colle, et jointées à la va-comme-je-te-pousse. Deux ans plus tard, je remisai au placard mes maquettes, le démon de la lecture me prit, et ne m'a plus jamais lâché.

Mon oncle m'avait offert dans la collection bleue de « J'ai lu » les deux ouvrages-phare de Pierre Clostermann, « le grand cirque » et « feux du ciel », et ce fut le grand choc, la découverte de la saga aérienne de la Deuxième Guerre Mondiale. Clostermann, on peut le dire aujourd'hui sans risquer un procès, avait un caractère de cochon et, vers la fin de sa vie, des idées politiques assez extrémistes, mais quel formidable écrivain !

Paradoxalement, ce fut surtout « feux du ciel » qui me toucha au cœur. Ce bouquin, fait de neuf courts textes d'une trentaine de pages chacun, abordant les différents aspects de la guerre aérienne sur le globe, démarre en mai 40 par le récit de la charge désespérée d'un groupe d'avions d'assaut Bréguet 693 allant au massacre face aux colonnes blindées allemandes et à leur Flak, en Belgique, près de Tongres ; à la fin du récit, je pleurais presque...



Catalina Biscia 9 - Photo C Seveillac - DR

Par la suite, et malgré la découverte de l'œuvre philosophique de Saint Exupéry, visionnaire présentant dans les années 40 le futur de l'aéronautique (« un jour les pilotes ne seront plus que des comptables », citation de mémoire), ma passion ira vers les hommes de l'air aussi bien que vers leurs machines, vers les avions fabuleux que furent les Spitfire, Mustang ou Focke Wulf « long nez », sans oublier notre fierté nationale, le Dewoitine 520. Mais quelque chose m'attirait déjà vers les hydravions (les Japonais et les Américains fabriquèrent de remarquables machines), et notamment le PBV Catalina, l'hydravion le plus fabri-

qué durant la guerre, hydravion aux formes si courbes, si féminines, et qui fut – nous y voilà ! – le cauchemar du choumak ! Cette expression, (il faut rendre à César ce qui est à César), est du journaliste et cinéaste Alain Maire, qui veille avec compétence et amour sur le seul Catalina qui reste en France, celui de Franklin Devaux, grand collectionneur d'avions de légende devant l'Eternel. « L'hydravion, le summum de l'aviation romantique », comme le dit très joliment Bernard Chabbert....

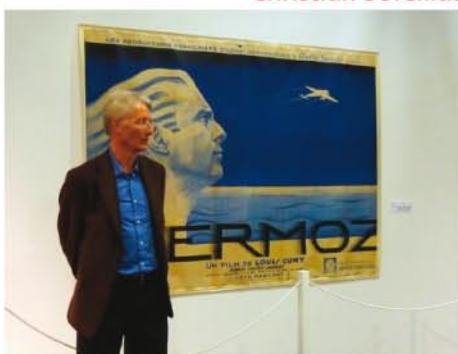
Donc cette passion pour l'hydravion me conduisit, dès avant la fin de ma carrière

professionnelle de directeur de salles de cinéma, à élaborer le scénario de « Latécoère, l'aventure des bateaux volants », sur France 3 Sud en novembre 2008. Parallèlement je recueillais en vidéo les souvenirs de vétérans de l'Aéronautique Navale avec un collègue, Thierry Mathis, passionné comme moi d'aviation et d'histoire, et ce fut « Destins croisés », un long métrage amateur sorti en DVD au printemps 2011... et dont le budget de production est légèrement inférieur à celui du dernier épisode de « Batman » !

Actuellement, je peaufine le scénario d'un film « en devenir » sur l'hydravion d'aujourd'hui et de demain, car, parfois, du passé il faut faire table rase, comme l'a dit un certain Eugène Pottier... mais là nous sommes loin de l'aviation ! J'ai enfin décliné ma passion pour les airs en constituant à ma connaissance la seule collection d'affiches de cinéma à sujet aéronautique qui existe... disons en région parisienne. On ne sait jamais, peut être un jour devrais je batailler ferme en salles des ventes contre un autre fou comme moi, qui aime les affiches sur lesquels les pilotes regardent vers le ciel,

et se penchent parfois sur le visage d'héroïnes énamourées toutes prêtes à leur offrir le repos du guerrier. Mais dans le fond, cinéma et aviation ont toujours eu des destins entrelacés : nés ensemble à la toute fin du 19e siècle, le cinéma et l'aviation ont grandi ensemble et, notons le, ont vu dès le début la France et les USA s'affronter durement, car les intérêts commerciaux sont rapidement apparus vitaux pour ces deux pays, dans ces deux secteurs d'activité. Mais les jeux ne sont pas faits : d'un côté « The Artist » et l'Airbus, de l'autre « Batman » et le Dreamliner.... Faites vos jeux pour les vingt prochaines années !

Christian Seveillac



Pilotes d'avion de collection ou d'intérêt historique, faites évoluer votre licence vers FCL ou Part FCL

Pour vous tous, la licence européenne sera obligatoire à partir du 8 avril 2014 pour voler sur les machines « annexe II ».

Les avions CRNAC sont concernés, mais également les CRNA, les aéronefs qui ont été construits ou reconstruits à >51 %,...

Renseignez-vous :
www.developpement-durable.gouv.fr/Pilotes-d-avions-ou-d-helicopteres,23958.html

Commission mémoire de l'aviation civile

Organisée par Patrick Gandil, cette Commission a pour objectif de traiter les sujets mémoriaux de l'aviation civile, c'est-à-dire bien plus largement que les aéronefs eux-mêmes.



Une nouvelle équipe est constituée de MM. Yves MEUSBURGER, conseiller technique mémoire de l'aviation civile et Joël VERGNE, chef de la Mission mémoire de l'aviation civile, suite au départ en retraite de M. Pierre LAUROUA ancien chef et fondateur de la Mission mémoire de l'aviation civile et qui néanmoins continuera à œuvrer. Une des priorités est de mettre à disposition du plus grand nombre, au sein de la DGAC

via l'intranet, et au grand public l'ensemble des travaux où les associations apportent

une contribution incontournable et de grande qualité.

Les associations, justement, sont au cœur des travaux : on y retrouve avec un immense plaisir des thèmes aussi complémentaires que passionnants : les musées aéronautiques, bien sûr, qui possèdent des fonds techniques, documentaires, etc. Certaines associations s'intéressent à des patrimoines spécifiques – l'hydraviation par exemple – mais aussi, les anciens aérodromes, les hangars et autres constructions historiques inscrites ou pas, les « amicales d'anciens » professionnels ou non, les documents audiovisuels aéronautiques, météorologiques, l'espace aérien....

Bref. Vous comprendrez pourquoi nous y avons notre place. Avec les avions de

La Fédération RSA recense :

- CNRAC = 600 en France
- Orphelins = 600 en France
- CNRA de + 40 ans = environ 1 000 (la moitié en état vol)
- Aéronefs stockés dans les granges ou dans les hangars = environ 1 000
- Stock des musées = environ 300

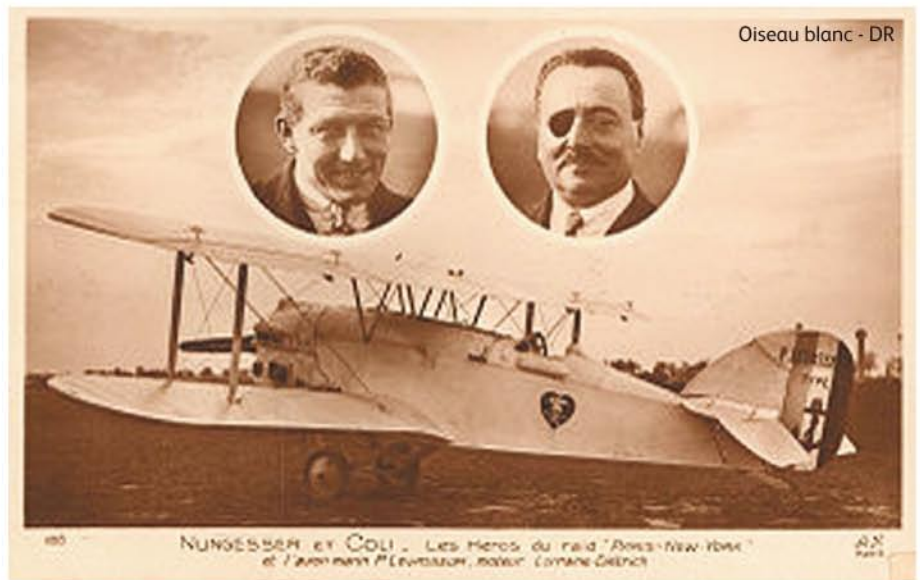
collection, nous représentons la partie visible et montrable de cet iceberg dont personne n'a encore pu mesurer les dimensions de la partie immergée.

Au sein de la **fédération RSA**, votre **Commission Musées Patrimoine aéronautique** et **Commission Mémoire de l'aviation civile** oeuvrent afin que le patrimoine aéronautique dans son ensemble puisse être conservé, préservé, mis à l'abri... avant même de penser le restaurer.

Notre premier travail sera donc de recenser les aéronefs entiers, en pièces, en épave, mais aussi, tous les documents techniques ou humains (courriers, photos, documents liés à une personnalité constructeur d'aéronefs...), les techniques de fabrication et de restauration, d'entretien, et les outils qui vont avec.

Avec la crise, nous savons que bien des éléments d'intérêt seront condamnés, faute de place abritée et faute de moyens pour les mettre à l'abri. Sachez qu'il est possible de trouver des solutions pour préserver ce patrimoine essentiel.

Béatrice de Reynal



BRAVO VICTOR :

Votre Fédération RSA est habilitée pour interagir avec l'intranet de la DGAC «Bravo Victor» qui traite de ces aspects «patrimoine et mémoire». Il est possible de consulter les documents mais aussi d'en partager d'autres.

Contactez-nous : Bernard Pieracci ou Beatrice de Reynal

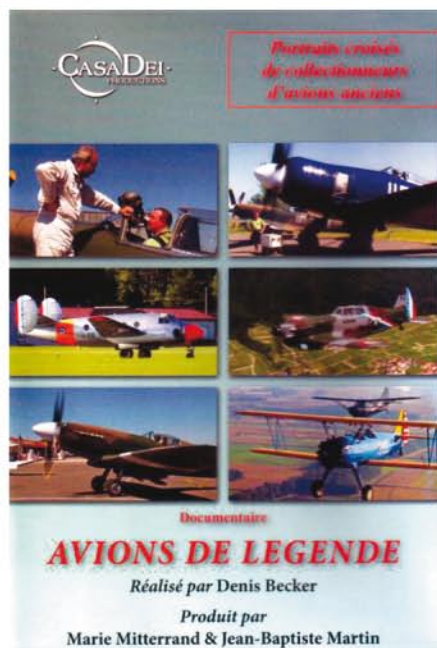
FÉDÉRATION

C'est à lire : "Avions de légende"

"Avions de Légende" va à la rencontre de personnages originaux et passionnés, des collectionneurs d'avions civils ou militaires, des avions qui ont marqué leur époque et ont participé à la grande Histoire de l'aviation du vingtième siècle !

Qu'est ce qui incite ces personnages à tout mettre en œuvre pour faire voler ces drôles de machines, et plus encore à les posséder ? L'appel du ciel, la passion de voler ! Ils sont prêts à tous les sacrifices pour les remettre en état de marche. La restauration d'un avion ancien, c'est une plongée dans l'histoire d'un pays, dans un livre de passions humaines : chaque avion est lié à des événements historiques, parfois tragiques, intéressants à transmettre aux jeunes générations.

Avions de Légende suit Éric Janssonne, un militaire photographe de l'Armée de l'Air de la base aérienne de Drachenbronn dans le Bas-Rhin. Son rêve est en train de se concrétiser : il vient d'acheter une épave de Mauboussin 129, un petit avion militaire français des années 1930. Son but : entreprendre sa restauration, à la hauteur de ses moyens, pour faire voler son "coucou" dans les prestigieux meetings



aériens où se retrouvent les grands collectionneurs. Éric Janssonne a de nombreux amis propriétaires d'avions. Il compte sur eux pour le conseiller dans sa folle aventure et va à leur rencontre tout au long du film :

Le pilote suisse Daniel Koblet et son MS 406, Henri Payre et son Stinson 108, Christophe Jacquard et son Spitfire & son Sea Fury, l'association Les Ailes Anciennes Lorraine et leur Klemm 35D, l'association Montbéliard Dassault 312 propriétaire d'un Flamant...

Partez en voyage dans le monde secret de l'aviation ancienne, au travers des portraits croisés des collectionneurs français, allemands et suisses qui nous ouvrent ce monde si particulier des propriétaires d'avions d'exception.

C'est à lire : "Détermination des caractéristiques d'un avion léger"

Les principes de base de l'aérodynamique n'ont pas évolué depuis 40 ans ou même davantage. L'ouvrage de Didier Marie pose des bases élémentaires, compréhensibles par tous. Cet ouvrage, épuisé depuis les années 85, est réédité « dans son jus », sur papier « universitaire ». Un vrai cours d'aérodynamique qui vous aidera dans l'étude de faisabilité de votre projet.

Voici ce qu'en dit Bela NOGRADY, ingénieur aéronautique et professeur vacataire à l'ENSICA

Quand j'ai commencé la construction amateur, il n'y avait rien en français pour celui qui voulait sortir de la trilogie Delemontez – Piel – Gardan pour les avions en bois et Heinz – Pottier – Colombar pour le métal. Si vous vouliez dessiner l'avion que vous rêviez de construire, il vous fallait parcourir un vrai chemin de croix. Pour les rats de bibliothèque, on pouvait réussir à trouver des recueils d'articles parus dans Aviasport (dans les années 70-80, l'extraordinaire Yves Millien en a réalisé des reliures), ou alors on pouvait glaner dans des manuels scolaires de l'ENAC et des grandes écoles d'ingénieurs. Bref, c'était bien compliqué si l'on n'était anglophone.

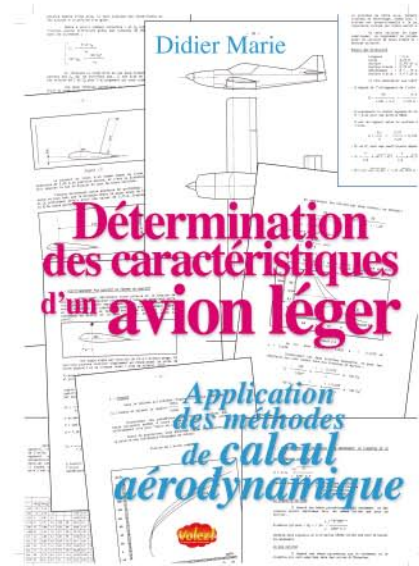
Dans les années 85, Didier Marie, fils du concepteur du Loiret, militaire de son état, avait rédigé une synthèse de la conception aérodynamique (très adaptée à l'avion à faible allongement et vieux profil NACA). Sous la pression enthousiaste des connaisseurs

de ce travail, Volez ! a réédité cet ouvrage, en prenant le parti esthétique d'un texte tapé à la machine à écrire manuelle et d'un papier « à l'ancienne ».

Voici d'abord les réactions de l'ingénieur. Ce qui me déplaît, c'est l'emploi d'unités dépassées, comme le kilogramme pour exprimer le poids, alors que l'unité officielle est le Newton (depuis 1960 !), l'emploi des vieux usages des aérodynamiciens français comme le 100 Cz (le coefficient de portance multiplié par 100, pour « traîner moins de zéros derrière la virgule »), ou le coefficient 16 qu'on retrouve dans les vieilles formules. Le 16, c'est en fait $9,81 / (0,5 \times 1,2255)$, où 9,81, c'est la pesanteur et 1,2255, la masse d'un mètre cube d'air.

Donc, si l'on emploie le coefficient «16», on ne peut pas corriger les formules pour tenir compte de l'altitude. Dommage ! Maintenant, le technicien trouvera dans cet ouvrage des choses inattendues et rares, comme toutes ces formules sur les performances de l'hélice, extrêmement intéressantes.

Et l'amateur, il trouvera un support pour



rendre un peu plus réalistes les projets d'avion dont il trace les plans trois vues. C'est mieux de rêver d'un avion lorsque l'on sait que l'on n'est pas dans un registre complètement onirique. Peut-être alors que le projet rêvé commencera à prendre vie.

Bela NOGRADY

Disponible sur www.volez.com et dans les librairies aéronautiques.

Construire un PIPER CUB en live

Authentique film (1943) sur la construction d'un authentique avion : le Piper Cub à Lock Haven en Pennsylvannie. Les soudures des tubulures, la pose de la toile, les contrôles

qualité, sont réalisés aussi bien par un homme ou une femme. Les essais en vol, notamment la mise en vrille, sont intéressants. www.youtube.com/embed/Q6q1VKsTeKQ

C'est à lire : Saint-Hippolyte-du-Fort

Au début du siècle, de grandes fêtes de l'aviation ont animé Saint-Hippolyte-du-Fort. De 1912 à 1914, la commune organisa les plus grandes manifestations aériennes de la région, accueillant même deux championnats du monde en 1913, année où « le ciel était français », puisque pilotes et appareils français détenaient tous les records et dominaient toutes les compétitions.

A la veille de la Grande Guerre, par l'organisation et le succès populaire de ces grandes fêtes aériennes, St-Hippolyte-du-Fort manifestait son engouement pour un mode de transport récent et son attachement patriotique au travers d'un

Il était une fois Saint-Hippolyte-du-Fort



par Odon ABBAL

sport dont l'intérêt militaire n'allait pas tarder à se révéler.

Odon Abal, l'auteur de « Il était une fois St-Hippolyte-du-Fort ... », s'est attaché à

recréer l'ambiance de ces meetings et à cerner la personnalité des pilotes, les réactions du public, les qualités techniques des appareils utilisés. Il s'est appuyé sur des documents d'archives inédits, sur la

presse régionale et sur des photographies ici reproduites.

Pascal Coularou
librairiecoularou@orange.fr

Annnonce

A vendre à restaurateur désirant sauvegarder ce morceau de patrimoine aéro français, **NORD 3400** à restaurer, avion complet avec un deuxième moteur en container ; manque hélice, fuselage endommagé sur atterrissage dur. Prix à débattre 1000 à 1500 €

Contact : philippe.chenevier@wanadoo.fr • 06 80 75 73 56

Courrier des Collectionneurs • N° 2 - Septembre 2012

Directeur de la publication : Hédi Belage • Rédacteur en chef : Béatrice de Reynal

Comité de rédaction : Alain Flotard, Bernard Pieracci, Michel Ramadier, Christian Ravel, Béatrice de Reynal, Nigel Stevens

Conception graphique : Alix Momcilovic

Crédit photos : CasaDei - Fly IN LFBK - Fonds DGAC - Librairie Coularou - Didier Marie - RSA - Christian Seveillac - Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous les pays.

Cette lettre est éditée par la Fédération RSA • 46, rue Sauffroy - 75017 Paris

T : +33 (0) 1 42 28 25 54 – F : +33 (0) 1 42 29 86 53 • www.rsafrance.com - info@rsafrance.com