



## *La Gazette du 410-Essonne*

Association Nationale des Officiers de Réserve

de l'Armée de l'Air



*Edition spéciale d'octobre 2021*

### Sommaire

[P 1- Le mot du Président](#)

[P 2- W-E à la Ferte-Alais](#)

[P 4- le stand ANORAA](#)

[P 6- le Temps des Hélices](#)

[P 7- L'Amicale Jean Baptiste Salis](#)

[P 8- Cerny et les fêtes aériennes](#)

[P10- Les avions les plus anciens](#)

### *Le mot du président*

Outre les parutions habituelles en cours d'année, la Gazette du 410 s'est engagée à illustrer certains événements marquants de l'actualité militaire ou aéronautique par l'édition d'un numéro spécial dédié. Le traditionnel rassemblement « le Temps des Hélices » sur l'aérodrome de Cerny-La Ferte-Alais est un de ceux-là.

D'abord parce que La Ferte-Alais se situe géographiquement au cœur de notre secteur, devenu par ailleurs « désert aéronautique » depuis la fermeture de Brétigny et que, depuis cinq ans, le 410 est à la manœuvre pour installer et armer le stand, même si - et je les en remercie ici - nos camarades parisiens viennent régulièrement nous apporter leur soutien. Ensuite, parce que l'Armée de l'Air & de l'Espace est devenue au fil du temps un des acteurs majeurs de ce spectacle aérien en particulier cette année. Enfin, parce que ce rendez-vous est une opportunité incontournable de communiquer sur l'ANORAA en général - communication qui reste encore largement à développer aujourd'hui - et sur la réserve en particulier qui constitue notre accroche pour « vendre » notre association et recruter de nouveaux membres.

Crise sanitaire, charges écrasantes, réglementation étouffante, cette légendaire fête aérienne joue aujourd'hui sa survie, comme l'évoque Jean Pierre Lafille dans son article page 9. De plus, elle a fait de nombreux adeptes devenus parfois « concurrents ». Souhaitons qu'elle franchisse ce cap, car n'oublions pas qu'au-delà du spectacle, elle est un acteur essentiel pour la conservation de notre patrimoine aéronautique trop souvent « bradé » en France, contrairement à nos voisins britanniques !

Bonne lecture

LTT (H) Patrick BUGEON, président du secteur ANORAA 410

Directeur de la publication : Lieutenant Patrick BUGEON  
Rédacteur en chef : Lieutenant-colonel Jean-Louis LAMIRE  
Comité de rédaction : Colonel Jean NERON, Commandant Jean-Pierre SIMON,  
Adjudant-chef Marc DUCASTEL  
ANORAA secteur 410 Essonne, Base aérienne 217, 91220 Brétigny-sur-Orge

# Chronique d'un week-end à la Ferte-Alais

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

C'était un retour attendu après l'annulation en 2020 en raison de la crise sanitaire. Pour sa 48<sup>ème</sup> édition, la légendaire fête aérienne sur l'aérodrome de Cerny-La Ferte-Alais, décalée cette année aux 28 & 29 août, a tenu ses promesses. Avec 15 000 spectateurs revendiqués, ce rassemblement enregistre un niveau moyen de fréquentation, loin des records des meilleures années (40 000 spectateurs) et en retrait par rapport aux niveaux annoncés pour d'autres rassemblements aériens sur la même période (Melun...).

Pour le secteur ANORAA 410, il n'était pas envisageable de manquer l'évènement. Aussi, dès le vendredi après-midi les LCL Lamire et Bartoli se sont mobilisés pour installer le « barnum » ANORAA, dont le bon état et la propreté avaient été soigneusement contrôlés auparavant.

Nous avons enregistré largement plus de quarante visites sur le stand durant ces deux jours, visites auxquelles s'ajoutent celles des personnalités qui nous ont fait l'honneur de leur venue : le CEMAAE le Général Lavigne, le Général Sabéné patron



du CESA, le Colonel Castrigno commandant de la F.A 117, le Lieutenant-colonel Martinaud DMD adjoint de l'Essonne, le Commandant Philippe Leu, le Commandant Arnaud Carlier commandant du CIIRAA de Villacoublay, le Capitaine Cyril Gross commandant la SARAA d'Avord, M. JB Moulin principal de collège où le secteur 410 est intervenu. Le Colonel Philippe

Mascia président National de l'ANORAA et son épouse ont également passé une grande partie du dimanche sur le stand.

La recette de cette réussite tient certainement à la conjonction de plusieurs facteurs, à garder en tête et à développer pour les années suivantes.

- Un stand propre et en bon état (c'est bien le minimum). Une signalétique claire et visible (flamme ANORAA, banderoles).
- Un message simple et percutant véhiculé par la banderole : « Devenez réserviste de l'Armée de l'Air et de l'Espace et rejoignez l'ANORAA ».



- Une animation audio-visuelle Film en boucle préparé par le LCL Jean Louis Lamire et location d'un écran 46 pouces par le secteur. Le son et le mouvement étant à l'évidence des facteurs d'attraction suscitant l'intérêt du public. Les thèmes traités : l'ANORAA, présentation de la réserve, voies d'accès et cas concrets de missions pour les réservistes, les SARAA.
- Une documentation papier abondante sur la réserve largement distribuée, ainsi qu'une présentation de l'ANORAA (nouveau flyer recto/verso).
- Sur le stand, des membres de l'ANORAA en recherche de contact et de dialogue permanent avec nos visiteurs, en particulier le LCL Etienne Choain et le CDT Philippe Grisez que je tiens à remercier pour leur démarche proactive. A développer encore plus en 2022.
- Enfin, une quarantaine d'invitations à visiter notre stand ont été envoyées par mail ou par poste à des personnalités choisies (commandants de bases, députés, DMD, conseillers départementaux.....). A noter que tous les visiteurs cités plus haut avaient reçu une invitation (à l'exception du CEMAAE).

Je voudrais saluer ici tous ceux qui se sont relayés pour armer le stand pendant ces deux jours : le LCL Jean Louis Lamire, le LCL Pascal Bartoli, le CDT Philippe Grisez, le LTT Lionel Bodin, sans oublier nos camarades du secteur 430 Paris, son président le LCL Etienne Choain et le LTT Guillaume Uzan. Grâce à leur engagement durant ces deux jours, le succès a été au rendez-vous.

En conclusion, deux journées intenses, un stand et des actions qui auront certainement contribué à rendre l'ANORAA plus visible et à renforcer son image. Une vingtaine de fiches de contact ont été renseignées dont certaines ont déjà été exploitées. La base d'un travail de communication vital pour l'association, à poursuivre et à développer dans d'autres domaines. Merci à tous ceux qui, de près ou de loin, ont œuvré pour ces résultats.

## Le film du stand ANORAA sur le meeting 2021





## Le « Temps des Hélices » 2021, un programme bien rempli



Malgré les contraintes liées à la situation sanitaire, aux difficultés d'organisation concernant les acteurs du meeting en provenance de l'étranger - notamment de Grande-Bretagne - et à la date retenue (fin août au lieu de la Pentecôte), l'AJBS, organisateur de l'évènement, a réussi cette année encore à faire du « Temps des Hélices » un temps fort de la vie aéronautique locale, qui démontre que le spectacle aérien est toujours vivant et - n'en déplaise à certains - « continue à faire rêver petits et grands ».

Parmi les vedettes du spectacle, l'Armée de l'Air et de l'Espace a fait une démonstration en force : la Patrouille de France avec deux présentations samedi et dimanche, le Rafale Solo Display dans sa nouvelle livrée et avec un nouveau pilote, l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air (EVAA) sur Extra 330SC, l'Airbus A-400 M

en présentation tactique.

L'Aéronavale, quant elle, était présente avec un ATL2, des Falcon 10 & 50 et ..... un hélicoptère Alouette III , une des dernières présentations de cet appareil sous les cocardes avant son prochain retrait.

Les Warbirds ont fait leur show traditionnel : T6 et le traditionnel tableau Tora-Tora, T28, Skyraider, Fieseler Storch, JU 52, sans oublier un magnifique Spitfire MK XIX, une des ultimes versions du chasseur de la bataille d'Angleterre. Le Boeing Stearman et le Stampe SV-4, nous ont fait revivre des tableaux des années 30. N'oublions pas que le Stampe - qui a fait une longue carrière dans la formation initiale des pilotes de l'Armée de l'Air (et pas encore « de l'Espace ») et de l'Aéronavale - fut un des avions fétiches de la Patrouille d'Étampes, ancêtre de la Patrouille de France. Les Temps héroïques, une des spécificités du « Temps des Hélices », étaient représentés par le Blériot XI, avion de la traversée de la Manche en 1909, le Morane H, avion de la première traversée de la Méditerranée, l'incontournable Caudron G-III, avion d'Adrienne Bolland. Fidèle des meetings de l'AJBS, la voix de Bernard Chabert et ses commentaires donnaient un relief particulier au spectacle.

On peut regretter l'absence de vraies nouveautés dans les appareils présentés ou dans le spectacle, un défi à relever pour l'AJBS de plus en plus « concurrencée » par des manifestations sur des plateformes environnantes.

## L'AJBS et la Ferte-Alais, petit résumé d'une grande page d'histoire

L'Amicale Jean Baptiste Salis (AJBS) fut fondée par Jean Baptiste Salis qui déposa les statuts de l'association « les casques de cuir » en 1933. L'objet de celle-ci étant de « propager le goût et le sens de l'aviation parmi les foules et plus précisément parmi les jeunes ».

L'aérodrome de La Ferte-Alais est, lui, officiellement créé le 14 juin 1946 au lieu-dit « plateau de l'Ardenet ». En 1965 est créé le « club de la Ferte-Alais » qui a pour objet de « perpétuer l'esprit des temps héroïques de l'aviation française en recueillant le plus grand nombre possible d'anecdotes vécues en vue d'écrire la petite histoire ». Le 15 mars, est créée « l'escadrille du souvenir ».

Le 21 juin 1970 est organisée la première manifestation sur le plateau sous le nom de « fête aéro-folklorique » organisée par le club et « l'escadrille du souvenir ». Présidée par Alain Poher, le programme mêle folklore et variétés présentées par Jean Nohain, à quelques démonstrations aéronautiques. Les journaux de l'époque recensent 5 000 spectateurs. Le club et « Escadrille du souvenir » sont déclarés au JO du 24 octobre 1970. Dans un premier temps, la nouvelle association présente sous sa bannière les avions mis à sa disposition par Jean Salis, fils de Jean Baptiste (Blériot et Caudron G3) et un Bréguet « deux ponts » en exposition statique.

En 1975, l'Amicale aéronautique de Cerny-La Ferte-Alais devient l'Amicale Jean Baptiste Salis (AJBS). Depuis cette date, l'AJBS organise chaque année un meeting aérien lors du week-end de la Pentecôte. Par ailleurs, la société Salis a participé au tournage de plus de 200 films notamment, Le jour le plus long (1962), le Mur de l'Atlantique (1970) ou encore OSS 117 : Le Caire, nid d'espions (2009).

Le Musée Volant présente 70 avions restaurés ou reconstruits pour une trentaine. Certains appartenant à des propriétaires privés.

(d'après Wikipedia)

## Cerny et ses fêtes aériennes

Par Jean-Pierre Lafille,  
Ancien de l'Armée de l'Air, pilote de meetings,  
à l'origine des fêtes aériennes de Cerny - La Ferte-Alais

Engagé dans l'Armée de l'Air à 18 ans, ma fascination pour l'Aviation ayant été la plus forte, je fus, après un sévère entraînement au sein de l'US Air Force, pilote de chasse, instructeur, puis pilote d'hélicoptère avant de quitter l'Armée en 1956, pour entrer, comme instructeur, chez Fenwick. Toujours amoureux des avions, je ne comprenais pas que, mis à part certains conservés dans des musées poussiéreux, pratiquement tous les appareils anciens avaient disparu. Or en 1969, à la foire de Hanovre pour tout dire, il me fut proposé, pour la modique somme de 1.500 francs, un monoplace Peyret « Taupin », certes démonté mais en assez bon état, que j'achetai sans trop avoir réfléchi.

Cet avion, je ne savais pas trop où le mettre. Une opportunité s'offrit à Cerny, où Jean-Baptiste Salis avait naguère créé un aérodrome - l'homme en question venait malheureusement de décéder - laissant vides certains hangars, d'autres restant encombrés de nombreux moteurs, de pièces d'avions anciens et de deux très anciens appareils en bon état. L'un était un Blériot XI en état de vol et l'autre un Wright «Flyer», désentoilé et sans moteur.

Je contactai donc l'un des héritiers, Jean, fils de Jean-Baptiste, qui m'autorisa immédiatement à apporter mon «Taupin», et éventuellement les autres appareils que j'aurais pu acquérir. Or, les épaves d'avions anciens étant assez nombreuses en France, j'eus bientôt une collection de quelques 27 appareils, dont un bimoteur de type DH 89 «Dragon rapide», le F-BGON. Par ailleurs, Jean Salis pouvait utiliser le Blériot XI de son père et put remettre en état plusieurs appareils historiques dont les éléments avaient été stockés par ce dernier.

Le Blériot était déjà présenté dans certaines fêtes aériennes. Alors que je prenais part à d'autres, il vint à l'esprit des nouveaux copropriétaires de l'aérodrome de Cerny, d'organiser notre premier «meeting aérien», en 1971 si je ne m'abuse.

Pour cette première fête aérienne, nous disposions d'un nombre suffisant d'avions, pratiquement tous historiques, mais pas des pilotes nécessaires, puisque j'étais le seul professionnel de l'endroit et que Jean, s'il possédait alors son Brevet élémentaire, ne pouvait que montrer les avions en vol quasi horizontal. Qu'à cela ne tienne, nos tout premiers meetings se firent à deux. Pour cela, il avait été décidé que nos deux mécaniciens, Marcel Bellencontre et son ami Lucien, mettraient les moteurs en route, ce qui devait nous permettre de sauter d'un avion à l'autre sans interrompre le cours des démonstrations. Pour cela, l'atterrissage de l'avion en vol ne devait intervenir qu'après le décollage de son remplaçant. Cela, malgré certaines idées «officielles», ne posait évidemment aucun problème de sécurité, puisque, seulement deux pilotes étaient concernés.

Nos premiers meetings furent couronnés de succès et, étant les seuls possesseurs de nombreux avions anciens, nous fûmes conviés à prendre part à de nombreuses fêtes aériennes dans toute la France.

En 1974, nous disposions d'un parc assez important, si bien que, cette année-là, au meeting de Roanne, je dus effectuer dix-sept vols de présentation, sur des avions dont le plus ancien était le Farman du premier kilomètre, datant de 1908, alors que le plus moderne était un Arado de la seconde guerre mondiale.

Pendant ce temps, chaque année, à la Pentecôte, nous organisons notre traditionnelle fête aérienne, toujours aussi dynamique du fait que le démonstrateur en vol ne se posait qu'après le décollage de son remplaçant. Nous étions alors plusieurs à effectuer des démonstrations, des membres de notre association se trouvant aptes à intéresser le public et, devant le succès croissant de notre manifestation, des pilotes français et étrangers désireux de voler avec nous.

Nous devenions alors intéressants pour la Préfecture et pour la DGAC, ce qui nous amena à devoir engager un Directeur des vols et amena la Préfecture à nous imposer de nombreux frais, dont la plupart étaient parfaitement inutiles, mais rendus obligatoires par une administration dont le chef, menaçait de ne pas signer le décret autorisant notre manifestation.

Nous intéressions aussi de nombreux collectionneurs étrangers qui, devant notre succès, désiraient venir participer à une fête apte à faire aimer l'Aviation ancienne. Je dois dire que, parmi ces étrangers, les Britanniques furent les plus nombreux, un grand nombre d'avions de la dernière guerre mondiale ayant été préservés, chez eux, par plusieurs collectionneurs.

Le dynamisme de nos programmes et la variété des appareils présentés firent que notre fête aérienne de la pentecôte réunit, année après année, de plus en plus de spectateurs, et d'ailleurs aussi de plus en plus de participants. Parfois, des conditions météorologiques fâcheuses ne permirent pas de bénéficier de l'affluence que nous aurions souhaitée, mais jamais le public ne nous abandonna, parfois en pataugeant même dans la boue de notre aérodrome démunie de toute surface autre qu'un gazon apte, en cas de pluie trop violente, à se transformer rapidement en une mare de boue.

Actuellement, notre meeting qui, pour la première fois, pour cause de coronavirus, dut être oublié en 2020, puis ne put être organisé à la pentecôte 2021, ne nous permet pas de gagner le moindre centime, alors que son organisateur, l'AJBS (Le temps des hélices), croule sous des frais divers, dont le moindre n'est pas le prix de location de bureaux qu'elle a dû construire elle-même, certes sur des terres ne lui appartenant pas.

Je sais que les instances gouvernementales détestent voir des démonstrations du genre « Adémaï » car, disent-elles, un meeting aérien ne doit pas devenir « du cirque », mais je suis certain que ce genre de manifestation doit être ainsi, le cirque étant l'un des rares spectacles ne faisant appel qu'à des acrobates, des dompteurs et des clowns de très haut niveau, particulièrement soucieux de faire monter l'adrénaline chez les spectateurs, tout en exigeant une sécurité totale, aussi bien des acteurs que des spectateurs.

Nous espérons que notre fête aérienne de 2021 ne sera pas la dernière. Elle ne le sera d'ailleurs certainement pas car, si notre association venait à disparaître, certains vautours se feraient un plaisir de reprendre, bien sûr à leur compte, la notoriété mondiale de notre meeting.

# Quelques particularités du vol sur les avions les plus anciens

Par Jean-Pierre Lafille

Les avions les plus anciens, disons ceux d'avant 1914, avaient été conçus par des sortes d'aventuriers, certes parfois dotés de brevets d'ingénieurs, mais quelque peu ignorants des problèmes de portance, de traînée et, surtout de stabilité. Avant que Henry Farman ne découvre la nécessité de laisser les avions accélérer à un faible angle d'attaque, donc à traînée minimale, personne n'avait encore compris que, à plus de quelque 14 degrés d'incidence, aucune aile ne fournissait une portance suffisante, alors qu'elle freinait tellement qu'aucun moteur ne pouvait permettre d'obtenir la vitesse nécessaire au décollage. Pire encore, les pionniers qu'étaient Clément Ader et Alberto Santos-Dumont n'avaient pas encore compris la nécessité de décoller face au vent.

Certes, à partir de 1908, tout cela avait été compris, mais les appareils de l'époque, le plus souvent démunis du moindre aileron - ce genre d'élément étant remplacé par le gauchissement des ailes - avaient des caractéristiques de vol extrêmement particulières. D'une part, ils étaient généralement centrés très en arrière, ce qui les rendait particulièrement instables. Par exemple, le Wright "Flyer" biplace sur lequel j'ai eu la chance de voler, se mettait à cabrer quand on réduisait la puissance. Cela était dû, d'une part à son instabilité, d'autre part au fait que sa gouverne de profondeur, située à l'avant, était trop proche de l'aile, donc de son centre de poussée, et enfin que les moyeux des hélices, situés assez haut entre les deux ailes, créaient un moment cabreur quand, le moteur ayant été mis au ralenti, les propulseurs étaient transformés en freins aérodynamiques

Le Farman du premier kilomètre, pour sa part, possédait deux vitesses critiques, l'une étant celle du décrochage, très brutal avec les profils creux de l'époque, et l'autre étant celle au-dessus de laquelle l'avion se mettait à piquer sans la moindre possibilité de le remettre à l'horizontale, à moins de réduire la puissance et d'espérer que sa vitesse accepte de diminuer rapidement. Ces deux appareils-là étaient donc assez particuliers, mais tous ceux qui les suivirent, jusqu'au début des années 1930, avaient généralement la triste réputation de ne pas sortir de vrille. Cela provenait certes d'un centrage généralement trop arrière, mais aussi de ce réflexe, d'ailleurs toujours actuel pour de nombreux pilotes, de contrer au gauchissement ce qui aurait dû l'être à l'aide de la gouverne de direction.

Ces deux avions ne volent plus, tout au moins chez nous, mais ceux que nous possédons, Blériot XI ou Morane type H, possèdent une caractéristique ennuyeuse pour le commun des pilotes. En effet, leur vitesse étant assez réduite (à peu près 80 Km/h pour le Blériot, tous les virages se font suivant un rayon suffisamment faible pour que l'aile extérieure au virage possède une vitesse, donc une portance très supérieure à celles de l'aile intérieure. S'il est donc facile d'incliner la machine en utilisant la commande de gauchissement, le retour à la ligne droite ne peut se faire qu'à l'aide de la commande de direction. C'est la raison pour laquelle plusieurs Blériot XI furent cassés, naguère, par des pilotes, certes suffisamment expérimentés mais peu au courant des caractéristiques particulières de machines sur lesquelles leurs créateurs avaient, certes, appris à voler, mais à la suite d'essais peu encourageants, puis hésitants à quelques décimètres d'un sol trop dur pour assurer une reprise de contact sans casse.

Les avions anciens ne sont finalement, malgré leur instabilité, pas difficiles à piloter, mais ils sont tellement différents des appareils modernes qu'ils en deviennent particulièrement faciles à casser.



Devenez membre de

## L'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace (ANORAA)

Vous êtes **ancien officier d'active** de l'Armée de l'Air, **officier de réserve** sous ESR / honoraire **ou encore civil** motivé par tout ce qui concerne l'Armée de l'Air & de l'Espace, la défense ou le monde aéronautique

**Adhérez ou faites adhérer au secteur ANORAA-Essonne**

participez à la vie d'une association ouverte, proactive, entreprenante



- Association loi 1901 créée en 1926, forte de **2 500 membres**.
- Fédère tous les officiers de réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace, quel que soit leur corps d'origine

- Concourt au **soutien de la défense** en général, au **soutien de l'Armée de l'Air & de l'Espace** en particulier, au développement du **lien entre les armées et la nation** en menant toutes actions visant à entretenir **l'esprit de défense**.
- Participe aux actions de l'Armée de l'Air & de l'Espace en faveur de **la jeunesse et de l'égalité des chances** : enseignement du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et conférences de « présentation Défense » dans les établissements scolaires, escadrilles jeunesse .....
- Un **réseau de compétences** socialement et professionnellement diversifiées.

➡ Contact, LTT (H) Patrick Bugeon : [bugeonpatrick@gmail.com](mailto:bugeonpatrick@gmail.com) 07 66 53 54 51