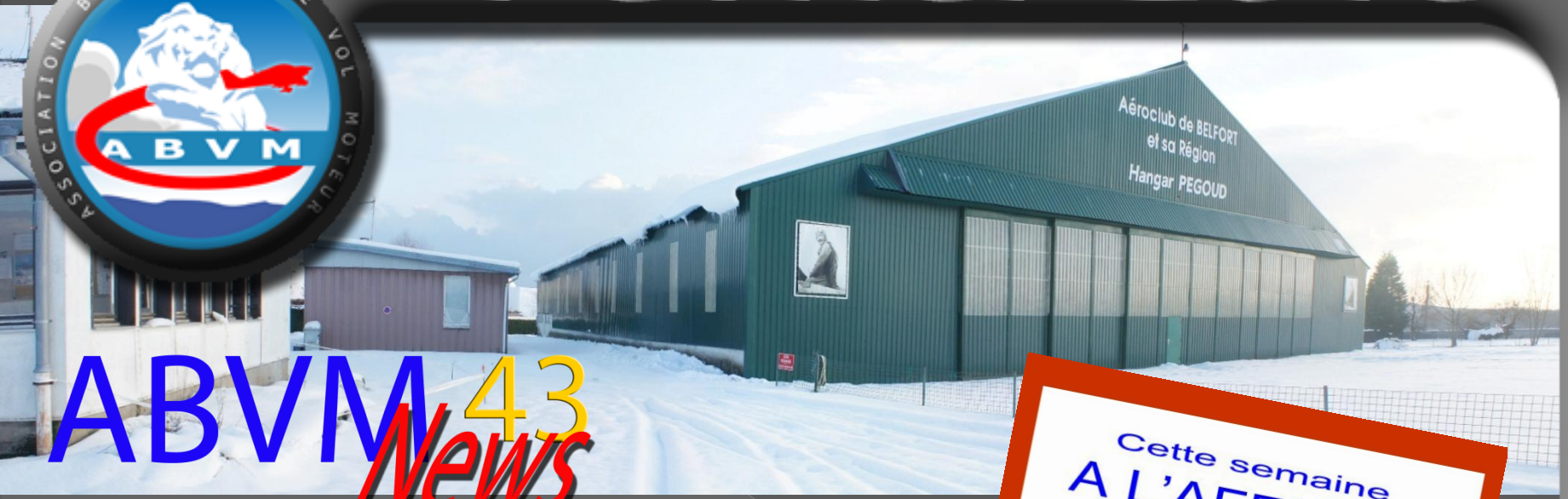
Février 2013



ABVM News 43

DANS CETTE EDITION

L' interview du mois : Gilles Pouillaude
Vœux de l'ACBR
Le F-4U Corsair par Antoine Gauchet
Relevé dans la presse par Alain Rognon
En direct du Musée
Les infos club

L'INTERVIEW DU MOIS
Gilles Pouillaude par Antoine Gauchet

Gilles Pouillaude est passionné d'aéronautique depuis son plus jeune âge. Sa bibliothèque est aussi riche que ses connaissances en histoire de l'aviation. C'est pourquoi je le sollicite régulièrement pour obtenir les données techniques nécessaires à l'écriture de mes articles. Il a également collaboré à la préparation de trois films que Marc Dumas et moi-même réalisons.

Bien que tu ne possèdes pas le brevet de pilote, tu es très présent dans le milieu aéronautique, peux-tu nous en dire plus ?

J'ai attrapé le virus de l'aviation dès l'âge de 5 ans avec un premier livre offert par mes parents, que je conserve pieusement dans ma bibliothèque. J'ai ensuite assisté à mon premier meeting sur la Base Aérienne 116 de Luxeuil à 8 ans. Dans les années 80, j'ai eu la chance de participer au début de la restauration d'un Nord 1100 "Noralpha", resté exposé de longues années devant un magasin de Belfort. Faute de moyens financiers, cet avion est parti vers une association financièrement plus solide que la nôtre afin qu'il retrouve son élément naturel. Au fur et à mesure de meetings et de lectures, ma passion s'est enrichie grâce à des revues traitant de l'histoire, de "beaux" livres, de bandes dessinées, de VHS et autres DVD. J'ai aussi eu ma "période maquettes" qui m'a valu la chance de remporter quelques prix. Cette expérience m'as aussi permis de travailler comme documentaliste pour un illustrateur "des choses de l'air" et de participer à l'iconographie de quelques livres. Ma passion pour la photographie aéronautique est née aux alentours de mes 15 ans avec un petit appareil photo prêté par mes parents. Maintenant, j'en fais mon métier, travaillant en free-lance, comme auteur-photographe, à mon propre compte.

En effet, on te croise souvent sur les terrains d'aviation avec ton matériel photo. Comment se passe une séance photo?

L'interview du mois, Gilles Pouillaude

Je commence donc par préparer mon matériel, je nettoie tout et je m'assure que les cartes mémoire sont vides et les batteries remplies. Une fois arrivé sur les lieux, je me déplace le long des pistes afin de ne jamais faire deux images identiques. De la même manière, je multiplie les prises de vues afin de jouer avec les différents éclairages de mon sujet. Une fois rentré à mon domicile, je fais un premier tri, pour supprimer les "déchets" (flous, mauvais cadrages, …). Puis, si besoin, je les retravaille à l'aide d'un logiciel adapté.

Te déplaces-tu parfois à l'étranger afin de photographier des avions ?

Oui, chaque année j'effectue une dizaine de reportages photo dans l'hexagone et dans les pays limitrophes. Je fréquente les aérodromes, les aéroports, les salons aéronautiques, les meetings aériens ainsi que les bases aériennes comme celle de Payerne où je vais régulièrement "shooter" les F/A-18 "Hornet" suisses.

Et dans quel lieu où pays aimerais-tu te rendre à l'avenir ?

Mon rêve absolu est d'assister au meeting d'Oskhosh aux États-Unis. Imaginez, on parle de 12000 aéronefs de tous types et d'un million de spectateurs pour une semaine de folie! J'aimerais également me rendre à Machynlleth en Grande-Bretagne, pour photographier l'entraînement très basse altitude des chasseurs de la RAF et de l'USAFE.

photo JY VAN-TDR

Quel appareil rêves-tu de photographier ? Et pourquoi ?

Je regrette de ne pas avoir connu l'activité aérienne des américains lors de leur présence sur le sol français. J'aurais pu mettre dans ma boite les "Sabre", "Super Sabre", "Voodoo" et autres "Starfighter". De cette époque, il reste heureusement quelques belles machines à voir, dont beaucoup en Europe.

J'envisage d'effectuer prochainement un voyage en Allemagne pour faire un reportage sur le repaire des derniers F-4 "Phantom" de la Luftwaffe, un avion mythique pour moi.

As-tu déjà réalisé des prises de vues aériennes ?

Rarement. J'ai fait quelques vols avec Joël Courtot, à bord du "Charlie Mike" au-dessus de la région des Mille Etangs et du lac de Gérardmer, il y a quelques années. Lors d'une visite à Habsheim, j'ai eu l'occasion de partir faire des tours de piste à Bâle-Mulhouse où étaient présent deux 747, images inoubliables !

Quel est ton meilleur souvenir lié à l'aviation ?

J'en ai tellement, que ça se bouscule un peu dans ma tête !!! (rires). Par exemple en 2005, à Marville, j'ai eu la chance de déjeuner avec Jack Krine et deux pilotes de F-16 Belges qui nous ont gratifié de leurs expériences respectives. J'ai également eu le plaisir de rencontrer l'as des as français de la seconde guerre mondiale, Pierre Clostermann, et son acolyte Jaques Remlinger en 1994.

L'interview du mois, Gilles Pouillaude

Mais mon plus beau souvenir reste l'arrivée d'un "Super Constellation" aux couleurs du MATS (Military Air Transport Service), à Bâle-Mulhouse. Cet appareil participait au cinquantenaire du Pont Aérien de Berlin en 1998.

photo JY VAN-TDR

As-tu d'autres projets liés à l'aviation ?

Oui, bien sûr. Beaucoup de voyages, des milliers de clichés et aussi une deuxième vie pour faire tout ça! (rires).

L'aviation militaire évolue et les drones ne passionnent pas vraiment les spotter, comment imagines-tu l'avenir ?

L'avenir ? Parlons-en, il sera sans doute peuplé d'engins sans pilotes. Je regretterais les meetings d'antan, où volaient encore il n'y a pas si longtemps Mirage F-1, Mirage III, Mirage IV et autres Crusader. Je prédis l'avenir des Meeting Nationaux de l'Air uniquement composés d'engins sans pilote, tous décorés de la même manière, sans âmes, moroses. Seuls mes clichés, que je conserve précieusement, seront là pour me rappeler que j'y étais ! Alors, j'en profite. Pleinement. Seul ou avec des amis, je foulerai encore longtemps les tarmacs et les bords de pistes avec mon boîtier, toujours prêt à déclencher.

Vous pouvez voir le travail de Gilles Pouillaude à l'adresse suivante :

www.flickr.com/photos/41138717@N07/

photo Gilles Pouillaude

Vœux de l'ACBR du 23 janvier

Lors d'une petite cérémonie qui se tenait dans les locaux de la salle communale de Chaux, Alain Chambrelent a présenté les vœux de l'ACBR. Les maires des trois communes étaient présent, André Piccinelli, Bernard François et Jean-Claude Hunold, maires respectivement de Chaux, Lachapelle-sous-Chaux et Sermamagny, ainsi que Guy Miclo conseiller Général.

Ce fut l'occasion de présenter les activités de chacun des cinq clubs présents sur l' aérodrome, d'évoquer la place que nous pouvons prendre dans le développement de notre région, et d'affirmer notre volonté de nous intégrer dans notre environnement en établissant des liens fort avec les acteurs locaux, communes, entreprises, associations, services de secours ….. Sans oublier la mission d'exploitant de l'aérodrome qu'assure l'ACBR.

En fin de réunion, un pot de l'amitié a été proposé, l'occasion d'échanges très fructueux.

Février 2013

LE F-4U CORSAIR *par Antoine Gauchet*

Histoire :

Le Corsair était un avion chasse américain fabriqué pour l'US Marine Corps et l'US Navy. Le premier prototype vola le 29 mai 1940 mais il fallut 2 années de plus pour achever sa mise au point. Il se différenciait des autres appareils par ses ailes en forme de W. Les jambes du train principal étaient placées sous les cassures de celles-ci pour réduire leur longueur. Grâce à ce système, le pilote avait une meilleure visibilité vers l'avant car l'avion était moins cabré. En revanche cette architecture le rendait sensible au vent de travers.

Il fut déployé dans le Pacifique en 1943. Là-bas, il s'illustra notamment avec le Marine Fighter Squadron VMF-214 commandé par «Pappy» Boyington. Le Royaume-Uni et la Nouvelle-Zélande s'en servirent aussi durant la seconde guerre mondiale. Les Anglais furent d'ailleurs les premiers à l'utiliser comme chasseur embarqué. Les Etats-Unis firent appel à lui une dernière fois durant la guerre de Corée pour effectuer des missions d'appui sol.

Le Corsair fit également partie des chasseurs de l'Aéronavale française de 1953 à 1964. Il fut donc engagé dans les guerres d'Indochine et d'Algérie et participa à la crise de Suez.

Il fut produit à 12 583 exemplaires par trois entreprises : Chance Vought (F-4U Corsair), Goodyear (FG-1 Corsair) et Brewster Aeronautical (F-3A-1 Corsair)

Développement :

En 1945, Goodyear créa le «Super Corsair». Mis à part sa verrière en goutte d'eau, son fuselage était semblable à celui du Corsair. La grande nouveauté était son moteur 28 cylindres en

quadruple étoile Pratt & Whitney «R-4360» de 3000 ch. Il y avait le F2G-1 «terrestre» et le F2G-2 conçu pour l'aéronavale.

Caractéristiques :

Envergure : 12,49 m
Longueur : 10,16 m
Hauteur : 4,60 m
Poids : 5 460 kg (à vide: 3 950 kg)
Motorisation : 1 moteur en double étoile 18 cylindres
Type : Pratt & Whitney R-2800-8 «Double Wasp» de 2 000 ch
Vitesse max : 685 km/h

Photos : Wolodymir Nelowkin, Fabien Campillo

Antoine Gauchet

ABVM News

Février 2013

Relevé dans la presse par Alain Rognon

L'ALSACE.fr

Du 06 /01/ 2013

Faits divers

Habsheim : un avion perd son hélice et atterrit dans un champ

le 06/01/2013 à 15:01 par F.T.

Vu 4498 fois

Imprimer | Favoris | A+ | A- | Facebook | Twitter | Envoyer à un ami | 0 | Notez cet article :

L'EST RÉPUBLICAIN

Du 31 /12/ 2012

Les parachutistes de la Vèze couverts d'or à Dubaï

Performance exceptionnelle, les parachutistes sont revenus avec trois médailles d'or et une cinquième place au dernier championnat du monde à Dubaï. Au club, la joie est immense. En région Photo DR

L'EST RÉPUBLICAIN

Du 03 /01/ 2013

Les Fins
À tire d'aile vers 2013

■ Les parapentistes viennent de se poser sur le plancher des vaches.

Le 31 décembre, quand l'année 2012 s'est envolée vers 2013, le ciel du Val s'est animé en couleur comme un beau jour d'été. Conditions exceptionnelles pour une Saint-Sylvestre qu'on rêvait en blanc. Jaunes, vertes, bleues, blanches, rouges, les toiles ont tournoyé dans un espace aérien ensoleillé.

Les parapentistes de Charquemont et du Beugnon se sont élancés des hauteurs du Mont Vouillau et des Frenelots, histoire de profiter des derniers courants ascendants de l'année. La manche à air à la cime d'un sapin leur a donné le feu vert du décollage.

Frissons aériens

Les dernières semaines de décembre auront été propices aux frissons aériens. Les parapentistes s'étaient peu avant offert un vol au-dessus d'une mer de nuage, en larguant la voilure à partir du Mont Vouillau. Les images filmées par la minicamera fixée au casque sont visibles sur le site « Les Ailes de la Cendrée ». Une occasion pour les internautes de faire une descente aérienne vers le bas.

Lors du gros coup de neige début décembre, les 60 centimètres de poudreuse n'ont pas freiné les ardeurs de ces aventuriers des airs qui ont gravi, barda sur le dos, la pente du communal des Frenelots pour s'offrir un vol de quelques minutes. « Dans ces conditions, la principale difficulté au décollage est de prendre son élan et de replier les jambes », signalent les parapentistes.

Les deux plus hauts sommets du Val deviennent des sites prisés pour tous les amateurs de vol libre. « Les Ailes de la Cendrée » de Charquemont, « Les Ailes » de Morteau et du Beugnon et même les Bisontines y viennent de plus en plus souvent, en quête de sensations fortes.

L'EST RÉPUBLICAIN

Du 27 /01/ 2013

■ Jules Stœcklin, toujours souriant, dans sa tenue d'aviateur.

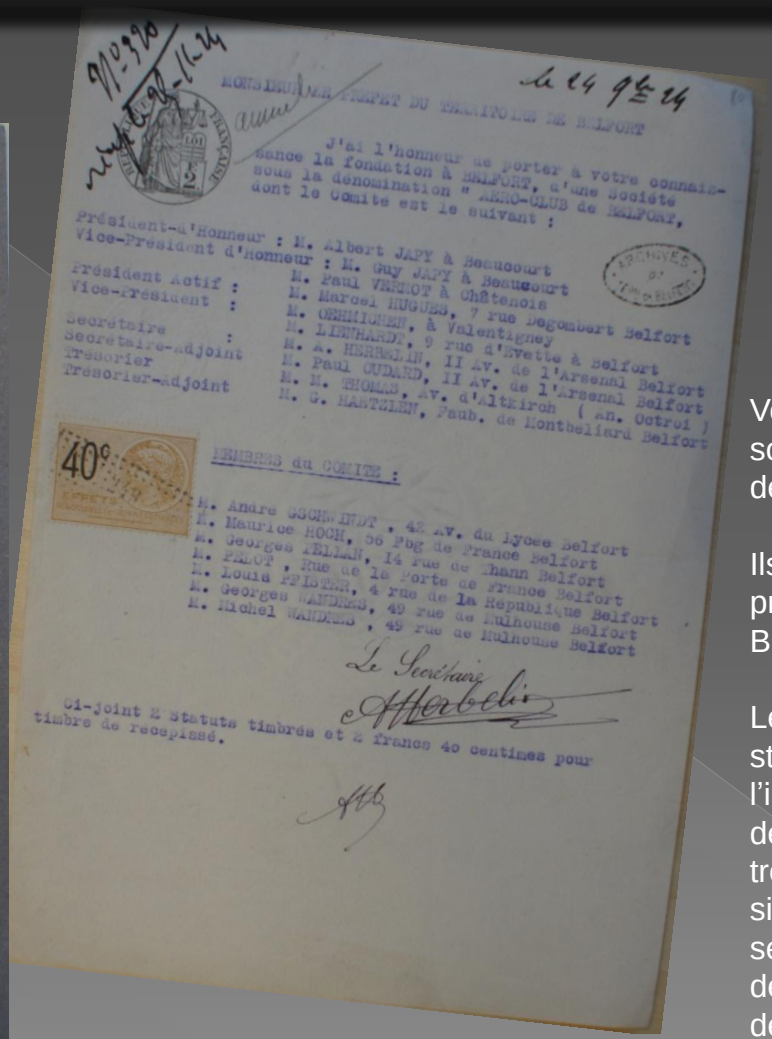
Portrait

Jules Stœcklin, l'avion était sa passion

Torpes. Les anciens du village se souviennent tous de Jules Stœcklin, un enfant de Torpes qui, bien que disparu trop jeune en 1958, a laissé une trace dans les mémoires.
Né le 9 novembre 1920 à Torpes il fait ses études à l'école d'Horlogerie à Besançon. Atteint très jeune par le virus de l'aviation, il apprend à piloter à l'aérodrome de Thise. La guerre ne l'empêche pas d'assouvir sa passion. Réfugié en Espagne au moment de l'occupation, il rejoint rapidement les Forces françaises libres en Angleterre.
Il y aurait rencontré Jean De Montrachy, propriétaire du château de Torpes. Jules Stœcklin s'engage alors comme mécanicien dans la Royal air force. Il la quittera après 6 années de service avec un certificat de bonne conduite et de bonne moralité pour le second maître pilote qu'il est devenu, délivré par le capitaine de vaisseau Ferrane.
En 1945 il est de retour à Torpes. Mais il ne souhaite pas travailler dans les papeteries où travaillaient ses parents. Jules Stœcklin trouve un poste de pilote dans le civil qui le conduit en Indochine où la guerre ne lui facilite pas la tâche dans son Dakota. Le danger ne lui fait pas peur. Il a plutôt peur pour Loann une jolie Tonkinoise qu'il a épousée à Saigon en 1950 et qu'il envoie aussitôt dans sa famille à Torpes.
De retour dans son village en 1953, il trouve de nouveau un emploi de pilote mais en Algérie et toujours dans une période difficile puisque les combats y sont quotidiens. Dans son avion de fabrication tchèque, optimiste, il garde toujours sa bonne humeur.
Mais le 19 février 1958, silence radio, on perd la trace de son avion qui se dirigeait vers Alger.
Jules Stœcklin ne reverra plus ni son épouse ni ses amis de Torpes.
L'un d'entre eux, le jeune Yves militaire dans la zone de Tebessa aurait pu l'accompagner, témoin cette carte postale reçue le 14 décembre 1957 où Jules lui écrivait : « Dès que j'en ai l'occasion, je te prends à Tébessa, nous irons fêter la classe. »

Février 2013

EN DIRECT DU MUSEE



Voici deux documents qui sont les actes de naissance de notre aéroclub.

Ils sont déposés en préfecture du territoire de Belfort depuis 1924.

Le premier est le livret des statuts, édité en 1924 par l'imprimerie André Herbelin de Belfort, éditeur qui se trouve aussi être le signataire, comme secrétaire de l'association, de la lettre de déclaration de l'association.

Disponible dès février dans la section « Les Curiosités » du musée

ABVM News

LES INFOS CLUB

nouvel inscrit : Yves BESCOND

Assemblée Générale Ordinaire: le 23 mars 2013

Journées Portes Ouvertes en partenariat avec la FFA: les 6 et 7 avril 2013

Journée Portes Ouvertes ACBR: le 28 avril

Concours atterrissage avec le Club de Bâle: le 4 mai 2013

Barbecue: 29 juin 2013

Photos et dessins: Gilles Pouillaude, JY Van , Antoine Gauchet, Marc Dumas.
Collaborateurs de cette édition: Sylvie Charbonnier, Alain Rognon, Antoine Gauchet, Maryse Perrez, Alain Chambrelent , Joel Courtot. Site Internet développé par Sylvie Charbonnier

Réalisation de ABVM News: Marc Dumas – 2013