

**GRAND MEETING
DU CINQUANTENAIRE**

aéro club
du val d'is
TIL-CHATEL

Aérodrome de
Til-Châtel

**DIMANCHE
18 Mai 2014**

10 h 30 - 18 h 30

PHOTO KATSUHIKO TOKUNAGA

1964-2014 : 50 ANS DE PASSION



LE BIEN PUBLIC



Le mot du président

Ici, sur ce bout d'herbe...

L'aviation fait rêver et fascine. En France plus qu'ailleurs : plus de 600 aéro-clubs, 41000 pilotes, un chiffre qui place la France juste derrière les États-Unis pour le nombre de pilotes ! Oui Blériot, Clément Ader ont laissé des traces ! il y a 50 ans, sur ce terrain de Til-Châtel, une poignée de passionnés ouvraient la voie. L'enthousiasme n'est jamais retombé et entre plaisir de voler et naissances de vocations, Til-Châtel n'a pas perdu l'esprit de ces pionniers. Venus un jour fouler l'herbe de cet aérodrome, ils ont réalisé leur rêve : voler. Là haut, de la balade du week-end, au vol au-dessus de la campagne bourguignonne ou lors d'escapades plus lointaines, ils ont découvert toute la magie de cette autre dimension. Certains sont encore allés plus loin dans leur passion en devenant pilote de chasse, pilote de ligne, ou encore, comme Jacques Bothelin, créateur et patron de la patrouille Breitling. Ici, sur ce terrain, de grands noms du sport aérien ont aussi trouvé un espace qui leur a permis de briller en compétition : Aude Lemordant et François Le Vot, champions du monde de voltige en titre, Olivier Masurel, vice-champion du monde 2011 et aujourd'hui entraîneur de l'équipe de France Advanced.... Grands champions mais toujours aussi proches, amicaux et disponibles avec tous les membres du club. Car tous ici sont réunis par la même passion accrochée au bout de leurs ailes, qu'elles soient d' ULM ou d'avion. Une passion qu'ils espèrent partager avec vous aujourd'hui. Alors, que la fête soit belle !

Jean GARREAU
Président de l'aéro-club

La fête heure par heure

10h 30 à 13h 45 :	Baptêmes de l'air
De 14h à 18h :	Présentations en vol
De 18h 15 jusqu'à 20h :	Baptêmes de l'air

Baptêmes de l'air

Inscrivez-vous au stand situé devant le club house. Muni de votre ticket, présentez-vous au parc avion. Un commissaire vous guidera jusqu'à votre appareil.

<u>Tarif spécial meeting :</u>	une personne :	45 €
	deux personnes :	35 € par personne
	trois personnes :	25 € par personne

Prudence !

Ne franchissez pas les barrières vous séparant du parc avion sans être accompagné d'un commissaire. Surveillez bien les enfants ! Un pilote ne verrait pas forcément un enfant s'approchant du champ de l'hélice.

L' aéromodélisme



Si l'aérodrome de Til-Châtel est surtout connu pour l'activité de son aéroclub, il ne faut pas oublier les belles réalisations du club modéliste, également installé sur la plateforme. La construction et le pilotage de modèles réduits (de moins en moins réduits, d'ailleurs !) est un loisir gratifiant auquel s'adonnent une cinquantaine de passionnés. Pour ce meeting, sera présenté ce qui se fait de mieux dans le monde de l'aviation radiocommandée. Une maquette de F86 Sabre! Cet appareil est l'œuvre d'un couple de modélistes suisses, membres d'honneur du club de Til-Châtel, Mireille et Henri Wild. Réalisé à l'échelle 1/3, cet appareil de 4 m d'envergure pèse 60 kg. Ses deux turbo-réacteurs lui fournissent une poussée totale de 32 kg. Son électronique embarquée gère de nombreuses fonctions (train rentrant, largage de réservoirs, aérofreins, freins de roues, ouverture verrière, retransmission des paramètres de vol etc...). Mireille et Henri ont mis 4500 heures pour le construire et il a été homologué par la DGAC en 2004.

Le Waco et le Stearman

Quand on évoque des avions anciens, on pense inmanquablement aux biplans. Deux ailes supplémentaires accroissent la portance, ce qui était bien utile quand on ne disposait pas de moteurs à la fois légers et puissants. Mais

ces ailes génèrent aussi une forte traînée aérodynamique. Le trait commun à ces appareils est donc leur faible vitesse d'évolution. Ce qui pourrait

être un inconvénient pour des voyages au long court devient un avantage en meeting où nous avons bien le temps d'admirer ces gros oiseaux surgis du passé. Le WACO était un avion à la fois sportif et cossu, et le Boeing Stearman était un appareil d'entraînement des pilotes américains militaires. Ces deux ancêtres sont présentés en patrouille par leurs

propriétaires MM Cyril Touzet et Jean-Marc Viard.



Le planeur Mosquito H 303 B



Planer sans bruit, comme un oiseau, en profitant des "ascendances", ces courants d'air animés d'une vitesse verticale, est un plaisir sans cesse renouvelé dont profitent les adeptes du "vol à voile". Et le spectacle de ces machines majestueuses qui évoluent avec grâce au dessus de nos têtes constitue toujours un moment magique. Le planeur présenté ici est produit par la firme allemande Glasflügel. Avec son envergure de 15 m, il affiche une finesse de 42, c'est-à-dire que, partant d'une hauteur de 1000 m, il peut parcourir 42 km avant de toucher le sol ! Il sera présenté à

ce meeting par Henri Rondey, pilote membre du Centre Dijonnais de Vol à Voile.

Le ZLIN 526 et le Bücker Jungmann

Le ZLIN 526, biplace en tandem d'origine tchèque, fit son premier vol en 1966. Sa structure en tubes d'acier (gonflés à l'azote pour détecter d'éventuelles criques !) est habillée d'un revêtement en aluminium. Ses ailes, pratiquement sans dièdre, présentent une assez forte flèche. Son moteur Walter Minor est un six cylindres en ligne refroidi par air développant 160 CV. Les



performances en voltige de l'appareil, inattendues au regard d'une aussi modeste puissance, doivent beaucoup à l'hélice à pas variable automatique qui présente un excellent rendement. Cette machine est présentée par Bénédicte Blanchard qui sera accompagnée en vol par Anthony Bezarid aux commandes d'une autre vedette de l'aviation d'entraînement, le Bücker Jungmann.



L'ARS 300



L'entreprise "Aéro Restauration Service", installée à Darois est, on le sait, spécialisée dans l'entretien et la rénovation d'appareils rares ou anciens. Mais, ce que l'on sait moins, c'est qu'avant d'être le patron unanimement apprécié de cette entreprise dynamique, Bruno Ducreux était un pilote qui avait commencé une carrière de voltigeur. D'ailleurs, il présente souvent les appareils de ses clients en meeting. Pas étonnant qu'il ait fini par donner

corps à une envie qui le démangeait depuis longtemps : construire un avion de voltige français susceptible de concourir au plus haut niveau. Ainsi est né "l'ARS 300", appareil encore à l'état de prototype mais déjà très prometteur, à en croire les champions qui l'ont essayé. Il est présenté par son constructeur.

La construction amateur

Il existe encore en France un réseau dense de constructeurs amateurs qui fabriquent eux-mêmes leur avion dans leur garage. Le plaisir de s'installer à bord d'une machine patiemment construite de ses mains est inégalable. Voici trois de ces machines ayant effectué leur premier vol à Til-Châtel.

Un Falco (dessiné dans les années 50 par Stelio Fratti) et construit par Serge Dabulewicz, un Edelweiss, dessiné par Roland Durable et construit par André Zanot, et un BB Jodel, construit par le propre fils du concepteur des Jodel, Jacques Delemontez. Ils sont présentés ensemble respectivement par Philippe Duclos, ancien présentateur de Mirage 2000, ancien pilote de ligne et instructeur à Til-Châtel, Daniel Cheylus, ancien instructeur sur Mirage 3 et Jacques Delemontez.



Simon ROY et le CR 100

En 2013, ont eu lieu à Til-Châtel les championnats de France de voltige sur appareil biplace. L'un de nos adhérents, Simon Roy, a particulièrement brillé puisqu'il est devenu Champion de France de la catégorie. Formé au club et resté fidèle à celui-ci, Simon travaille la voltige de haut niveau avec les formateurs de l'Association Dijon-Voltige et utilise l'appareil de cette association. Il s'agit d'un Dyn'Aéro "CR 100". Cet avion biplace, conçu pour la formation



à la voltige, possède une aile sans dièdre en carbone, des gouvernes puissantes et est mû par un moteur de 180 ou 200 CV selon les versions. Il permet de passer toute la voltige académique (premier et second cycle) et constitue une porte d'entrée vers les monoplaces surpuissants qui permettent de concourir dans les grandes compétitions internationales. Simon présente donc un programme libre sur cet appareil qui démontre à la fois les capacités du pilote et celles de la machine.

Le Pilatus PC7



La conception d'un avion d'entraînement militaire répond à un cahier des charges très strict. L'appareil doit être sécurisant pour des pilotes novices, mais, en même temps, ses performances et l'ergonomie de son poste de pilotage doivent préparer les élèves à leurs futurs avions de combat. Ce défi a été relevé avec succès par la firme suisse Pilatus qui produit - entre autres - le PC 7. Cet appareil très manœuvrant , mû

par un turbopropulseur de 600 CV , est présenté par Daniel Cheylus, ancien pilote de chasse (Mirage) , ancien instructeur sur Mirage, et actuellement Instructeur Ultra- légers à l'aéroclub de Til-Châtel.

Les répliques de warbirds



Acquérir et restaurer un appareil mythique comme le Spitfire ou le Focke Wulf n'est pas chose aisée, ni techniquement, ni financièrement. Une autre solution consiste à... construire une réplique. Et, pour éviter de devoir se procurer un énorme moteur, pourquoi ne pas réduire les dimensions de cette réplique ? De la sorte, on obtient une machine dont la silhouette est en tous points semblable à l'original, dont le domaine de vol est également proche de celui de l'original mais dont le coût d'entretien est plus faible . Nous verrons donc,

en présentation les deux ennemis jurés de la bataille d'Angleterre, réduits tous les deux : le Spitfire et le Focke Wulf. Ils sont présentés ensemble par leurs propriétaires -constructeurs MM Quincy et Wim van den Brand.

Le Supermarine Spitfire

Présenté souvent comme le vainqueur de la bataille d'Angleterre, cet avion mythique soulève toujours une émotion particulière lorsqu'il est présenté en vol. Sa ligne superbe, très épurée, ses ailes elliptiques, la puissance qui se dégage de son moteur Merlin de 2300 CV, ses performances hors du commun



(plus de 600 km/h) en font toujours, 75 ans après la sortie du premier prototype, une machine d'exception. C'est un passionné bien connu dans la région, Christophe Jacquard, qui l'a acquis, l'a fait restaurer et le présente.

L' EC 135



Modèle-phare de la firme Eurocopter, l' EC 135 remplace peu à peu les Écureuils au sein des escadrons de la Gendarmerie Nationale. Doté de deux turbines développant 780 CV chacune, de commandes de vol électriques, d'une tête de rotor sophistiquée à quatre pales , d'un rotor anti couple logé dans un fenestron, il représente ce qui se fait de mieux en matière d'hélicoptères polyvalents. Adapté aussi bien à un usage civil que militaire, son domaine d'utilisation est très

large : surveillance, sauvetage, emports de charges etc.. Il est présenté par l'escadron de Gendarmerie basé à Longvic qui fréquente régulièrement notre plateforme pour ses entraînements.

L' EVAA

L'École de Voltige de l'Armée de l'Air (EVAA), comme la Patrouille de France, fait partie des équipes de présentation de l'Armée de l'Air et participe, à ce titre, à de nombreux meetings internationaux au cours desquels elle démontre le haut niveau d'expertise de nos pilotes. En 2013, l'EVAA a particulièrement brillé puisque François le Vot (photo ci-contre) est devenu champion du monde unlimited (la catégorie reine de la discipline) , battant les redoutables Russes et Américains. Cette victoire nous a fait d'autant plus plaisir que François a été un adhérent de notre aéro-club entre 1996 et 2002 période au cours de laquelle il pilotait des Mirage 2000 sur la BA 102. Aujourd'hui, retenu par un autre meeting, il ne sera pas présent à Til. C'est un autre pilote qui va nous démontrer le savoir-faire de ces voltigeurs désormais équipés d'Extra 330.



La patrouille REVA

Créée en 1993 par un pilote de Mirage, le Lt Col Weber, la patrouille REVA réalise des présentations très esthétiques avec trois appareils inspirés du concept "Vari Eze" développé dans les années 70 par Burt Rutan aux Etats-Unis. Ces machines, rebaptisées "ACROEZ" sont des formules "canard", c'est-à-dire que, contrairement à un avion classique, le plan porteur (les ailes) est placé à l'arrière de la machine, une petite aile avant (le canard) assurant la stabilité. Le bilan aérodynamique est très satisfaisant (finesse de 22, proche d'un planeur) de sorte qu'avec une faible motorisation (moins de 150 CV), ces appareils peuvent effectuer des évolutions très amples, dignes de machines beaucoup plus puissantes.



Le Sea Fury



Successeur du Hawker Typhoon et du Hawker Tempest, le Fury fut conçu en 1942 par le célèbre Sidney Camm en réponse à un appel d'offres émis par la RAF, visant à remplacer le Tempest. La version navale (Sea Fury) ne fut mise en service qu'en 1947 à une époque où les avions à réaction commençaient à supplanter les avions à hélice. Il fit néanmoins pratiquement jeu égal avec les jets, tant étaient élevées ses performances (plus de 750

km/h en pointe !). Il restera dans l'histoire comme le plus abouti des chasseurs à hélice. Celui qui est présenté appartient à la collection de Christophe Jacquard qui pilote lui-même ce magnifique warbird.

Aude Lemordant

Aude est passionnée d'aviation depuis l'enfance. Pilote de planeur dès l'âge de 14 ans, elle intègre, après le BAC, la prestigieuse ENAC dont elle sort pilote de ligne à 21 ans ! Profitant des opportunités offertes par son métier, elle se met à la voltige et s'inscrit pour la première fois en compétition en 2005. Ensuite, ses progrès sont fulgurants : trois fois championne de France, vice championne du monde en 2011 et enfin la consécration en 2013 avec le titre de championne du monde unlimited (le plus haut niveau). Au Texas, où se déroulait la compétition, même l'intouchable Svetlana Kapanina, la grande rivale russe, n'a rien pu faire. Nous sommes d'autant plus heureux d'accueillir Aude qu'elle a passé près de nous de nombreuses heures d'entraînement dans le ciel de Til-Châtel. Ce 18 mai, elle évoluera sur son Extra 330SC aux couleurs de Breitling et Total.



La Patrouille Breitling



Basée à Dijon-Longvic et composée de sept jets L39 (appareils d'entraînement des pilotes de chasse des pays de l'Est), la patrouille Breitling présente un spectacle digne des meilleures patrouilles mondiales. Les méthodes d'entraînement de ses pilotes (issus de l'armée de l'air) sont très inspirées de celles de leurs collègues de la Patrouille de France avec lesquels ils se retrouvent fréquemment dans les grands meetings internationaux . Le leader de la formation, Jacques Bothelin, a fait ses premiers pas dans la voltige aérienne sur l'aérodrome de Til-Chatel au début des années 80. C'est donc avec un immense plaisir que nous saluerons cet artiste du vol en patrouille et ses six équipiers.

