



BULLETIN DE LIAISON DU SECTEUR 460 YVELINES

ANORAA

Bulletin numéro 4

Juin 2011

1 - Le mot du président :

Les vacances d'été arrivent, elles marquent la fin de l'année scolaire et par la rupture qu'elles créent, rythment nombre de nos associations.

Cette année ne nous a pas épargnés car malheureusement cinq de nos amis de l'ANORAA Yvelines nous ont quittés.

Eric Andrup

Jacques Devaux

Roland Robert

Gérard Barthélémy

Alain Faure

Ils resteront présents dans nos mémoires et nos traditions de cérémonies de souvenirs, du devoir de mémoire sont notre témoignage de reconnaissance, d'amitié .et un soutien pour ceux qu'ils laissent.

Dans cet esprit nous étions présents à la cérémonie de transfert de tombe du parachutiste Maurice Blasenbauer à Versailles, aux obsèques de Jean Boulet , grand ancien des hélicos et au dépôt d'une plaque ANTAM sur la tombe de notre ami Roland Robert.

Cette année nous voyons aussi NOTRE Airraid 2011 prévu du 20 au 22 mai sur la base de Cazaux se déroulera sans nous, CBSP de l'ANORAA et ANSORAA de la base de Villacoublay, puisqu'il en a été décidé ainsi . Notre présence à ce raid était la manifestation et une reconnaissance de notre rôle , de notre place, dans la réserve et dans l'armée de l'air..., conçu il ne faut pas l'oublier par les réserves de la base de Villacoublay , planifié alors le dernier week-end de janvier, statistiquement le plus froid de l'année (ne dit on pas à la légion ' à entraînement difficile combat facile et à entraînement facile combat difficile') cette manifestation a glissé dans le calendrier et dans les responsabilités ...pour arriver à notre remerciement pour bons et loyaux services.

Dans le cadre de nos CBSP, pour ne citer le dernier trimestre, nous étions entre autres présents le samedi 26 mars au forum des métiers organisé par le collège Descartes de Fontenay le Fleury et aux manifestations des JNR (parcours citoyen pour des collégiens en forêt de Meudon le 4 mai , participation au rassemblement du 7 mai au Bourget)

Mais quittons ce sujet affligeant pour aller dans le domaine des sorties : trois visites très intéressantes ont marqué cette année : RTE.ERDF et AREVA (deux visites organisées), visites exceptionnelles, enrichissantes où nos hôtes n'ont pas ménagé leur effort de communication. Une autre est programmée au moment où ce bulletin sortira : Thalès Elancourt. Seule ombre : nous voyons toujours les mêmes visages pourtant certains d'entre les habitués des visites et sorties seraient prêts à laisser volontiers leur place lors de visites à effectif réduit à de nouveaux.

Pour finir ce petit mot je rappelle que pour plus de réactivité nous communiquons par courriel (en particulier pour les visites) .Ceux qui ne reçoivent pas ou plus nos courriels peuvent se manifester à l'adresse : resair460@hotmail.fr.

2 – Composition du comité de secteur :

Suite à l'AG du 16 mars 2011, le comité du secteur 460 Yvelines est composé de :

CDT Georges AGRISSAIS (président)	LCL Daniel DENQUIN	LCL Michel MOT
COL Pierre-Alain ANTOINE	CNE Jean-Louis FANJEAU	CNE Jean-Marie PERRIN
SLT Gérard BARD	CNE Jean LARDILLIER	CDT Jacques ROCHER
SLT Yvette CROISIAU	CDT Jean-Luc LEFEBVRE	LTT André SERRY
LCL Michel DARGELOS	LTT Brigitte CHEVILLARD	LCL Michel TUAL

3– Devoir de mémoire : Le para Blasenbauer enfin dignement inhumé :

Nous étions nombreux le 29 janvier 2011 au cimetière des Gonards à Versailles pour accompagner le transfert du corps de Maurice Blasenbauer.

Cette cérémonie était le résultat de l'opiniâtreté de son camarade de combat Norbert Boré qui ayant appris en février 2009, par le directeur de la maison de retraite où était Blasenbauer que son camarade, qu'il avait retrouvé et s'apprêtait à rencontrer était décédé depuis peu et inhumé au carré des indigents du cimetière des Gonards.

Norbert Boré activa nombre d'organismes : proches des milieux militaires mais aussi mairie de Versailles, pompes funèbres générales de Versailles...

Ses efforts aboutirent à cette cérémonie du 29 janvier du transfert dans une sépulture digne de ce soldat deux ans après son décès.



Né à Versailles le 11 avril 1917, Maurice Blasenbauer y est décédé le 13 Janvier 2009.

Incorporé en mai 1957 , il rejoint le 6ème RPima de Bayonne. Breveté para à la BETAP de Pau il participe aux combats en Algérie du 24 janvier 1958 au 28 septembre 1959 .Il laisse le souvenir d'un para colo tout à la fois jovial et calme , dynamique et discret , courageux, volontaire, au tir PM redoutable d'après son ancien chef de section.

Il fallait à ce soldat de France une sépulture digne.

4 – Un de nos grands anciens des voilures tournantes, le pilote au 17 records du monde,. est parti :

Le 13 février 2011, décédait à Aix en Provence Jean Boulet. Né à Brunoy (Essonne) le 16 novembre 1920 , sa carrière est intimement liée à l'aventure des hélicoptères français..

Notre président, ancien des hélicos était présent à ses obsèques et nous a communiqué une remarquable synthèse de la biographie de Jean Boulet par Etienne Quatrelivre de l'AHA... Nous nous devons de l'inclure dans ces pages avec quelques illustrations récupérées sur le NET



erostories.org

L'un des tous premiers pilotes d'hélicoptères nous a quitté

Jean Boulet né en 1920 à Brunoy (Essonne) entre à l'école polytechnique en 1940 avec un certain André Turcat et ensuite à "Sup Aéro" de 1942 à 1944.

Breveté pilote de chasse N°32 793 aux USA en 1945, il quitte l'armée l'année suivante pour rentrer à la SNCASE où il est ingénieur pilote chargé de suivre les futurs essais des hélicoptères en cours de développement. Il retourne se former aux USA et devient le 8^{ème} français breveté pilote d'hélicoptères par l'administration américaine (FAA) le 23 février 1948. Il réussit le premier "décollage " (30 cm) du SE3101 puis effectue le premier vol de SE 3000 extrapolation du FA223 allemand.

Prêté à la SNCAN pour essayer le Nord 1710 il échappe de peu à un grave accident dans le crash de cet appareil lors du 11^{ème} vol.

Rappelé par la SNCASE, il obtient le brevet N°12 de pilote de réacteur en 1952. Il effectue les vols de réception des "Vampires " et "Mistral". Au cours de l'un de ces vols, il est obligé d'utiliser le siège éjectable et devient ainsi le premier pilote français à s'être éjecté.

En 1953, il choisit de rester sur appareils à décollage vertical et devient Directeur des essais en vol de la division Hélicoptères. Il établit un premier record du monde sur SE3120 "Alouette I" en couvrant 1252 km en 13h56mn.

La société ayant la licence de construction du Sikorski S55 "Eléphant joyeux" en 1954, il obtient le brevet de pilote professionnel d'hélicoptères N°3 et devient instructeur sur ce type de machine.

En 1955, il obtient le brevet de pilote d'essais avions N°148.

Le 12 mars 1956 il décolle pour la première fois la SE 3130 "Alouette 2" avec laquelle il établit plusieurs records d'altitude jusqu'à 8 209 m.

En décembre 1956 avec le drame de Vincendon et Henri, il réalise , avec Henry à deux "Alouette 2" le sauvetage d'Alexis Santini, de l'adjudant Blanc ainsi que des guides de haute montagne suite au crash du Sikorski H34 dans le massif du Mont Blanc.

En 1957, la SNCASE devient Sud-Aviation . Avant le salon du Bourget est créé un appareil caréné le "Gouverneur".

En 1958, avec le SE 3150-001 "Alouette 2" équipée du rotor et de la turbine de la future "Alouette 3", il établit le record d'altitude à 10 984 m.

Il effectue en 1958 le premier vol du SE 3160 "Alouette 3" et, ensuite ; en Inde, avec l'exemplaire 002, il se pose à 6004 m avec 2 personnes et 250 kg de matériel à bord.

En 1959, il effectue le premier vol du SE3200 "Frelon" qui sera abandonné pour le "Super Frelon" SE 3210 dont le premier vol a lieu le 7 décembre 1962.

Cette même année, il obtient le brevet N°12 de pilote d'essais d'hélicoptères qui n'existait pas auparavant. Il établit sur base 3km, 15 à 25 km et 100km plusieurs records du monde de vitesse respectivement à 341 km/h, 350 km/h et 334 km/h.

Il réalise ensuite les premiers vols des SA330 "Puma" et SA 340 "Gazelle" SA341 avec "fenestron" puis du SA 315B "Lama". Le 21 juin 1972 il atteint 12 442 m , record toujours invaincu, et réalise la plus longue autorotation .

En 1974 et 1976 il pilote des "Hydroptères" sur l'étang de Berre, mais, faute de crédits, ces appareils sont abandonnés.

En 1975 il quitte les essais en vol et devient chargé de mission auprès de la Direction.

Il a effectué plus de 9000 heures de vol au total dont 8000 sur hélicoptères.

Il a reçu de très nombreuses récompenses des instances aéronautiques nationales et internationales.

Saluons ce grand "MONSIEUR" qui a participé, avec ô combien de succès, à la réussite et à l'essor des hélicoptères français.

C'était un homme au grand cœur qui a toujours aidé ses collaborateurs et certains se rappellent les belles carrières qu'il leur a permis de réaliser.

Il nous a quittés dans sa 91ème année . nous saluons sa mémoire et présentons à sa famille et ses amis nos sincères condoléances et l'expression de notre sympathie attristée.

Etienne Quatrelivre



SE 3101-01
web.lerelaisinternet.com



SE 3000
aerostories.free.fr



Focke-Achgelis Fa 223 Drache (Dragon)
aviation-militaire.kazeo.com



Nord 1700 Norelic
Aviafrance.com



Mistral
aerostories.free.fr



SE 3120 Alouette1
Acam.asso.fr



SE31230 Alouette2
phalsbourg-heli-airshow.com



SNCASE "Gouverneur"
Aviastar.org



SE 3150-001
web.lerelaisinternet.com



SE3160 Alouette3
lesvieillestigesalat.blogspot.com



SE 3200 frelon
aerostories.free.fr



SE 3210 Super frelon
Airliners.net



SA 330 Puma
aeromil-yf.pagesperso-orange.fr



SA 340 Gazelle
probertencyclopaedia.com



SA 341
defencetalk.com



museeairespace.fr



SA315 B Lama
Heliforum.com



alouettelama.com

5 – Les patrouilles acrobatiques:

Une nouvelle rubrique pour votre feuille de liaison du secteur 460 de l'ANORAA des Yvelines. Nous parlerons des patrouilles acrobatiques.

La Patrouille d'Etampes

A tout seigneur, tout honneur, c'est en 1931 qu'est présenté en France la première démonstration aérienne en patrouille. Les pilotes de ce groupe étaient des moniteurs de l'École de perfectionnement au pilotage d'Etampes. Ils évoluaient sur des Morane-Saulnier MS-230. Les résultats sont si brillants que cette patrouille est désignée pour participer aux meetings nationaux et internationaux.

Parallèlement, dès 1934, à Dijon, « la patrouille Weiser » (du nom du leader), effectue des missions de voltige en patrouille. Elle met en œuvre jusqu'à 18 appareils. Elle est équipée de Morane-Saulnier MS-225 et de Spad 510. Une de ses spécialités est de voler les avions attachés par des cordes. Cette performance fait sa renommée.

En 1937, la Patrouille d'Etampes fait mouvement sur la base de Salon de Provence et devient « la Patrouille de l'École de l'air » nouvellement créée. En effet, l'armée de l'air est née officiellement le 2 juillet 1934.

La deuxième guerre mondiale interrompt les activités des différentes patrouilles acrobatiques.

Dès 1946, le capitaine Perrier, ancien pilote de la Patrouille d'Etampes, reforme une patrouille de voltige avec des moniteurs de l'École de chasse de Tours, elle se nommera « la Patrouille de Tours ».

Cette formation retourne à Etampes en 1947. Le Ministre de l'air lui donne officiellement le nom « d'Escadrille de Présentation de l'armée de l'air ». Dotée de douze Stampe SV4, sa mission est de représenter l'armée de l'air dans les manifestations aéronautiques nationales et internationales.

Les patrouilles des escadres de chasse

Les « Stampe » de l'escadrille de présentation de l'armée de l'air sont présents dans les meetings jusqu'en 1953. En parallèle, des patrouilles acrobatiques formées au sein des escadres de chasse, dotées depuis peu d'avions à réaction, se font, à leur tour, remarquer. Elles sont équipées de DH-100 « Vampire » ou de F-84G « Thunderjet ».

En 1950, à Dijon, la 2^{ème} escadre de chasse vole sur « Vampire », suivie en 1951, par la 4^{ème} escadre stationnée à l'époque en Allemagne, à Friedrichshafen am Bodensee. La 3^{ème} escadre elle, s'entraîne à Reims sur F-84G.

De ces patrouilles d'escadre va naître en 1953, la Patrouille de France. La petite histoire attribue à l'enthousiasme du commentateur du meeting, Jacques Noetinger, l'invention de ce patronyme. C'était lors d'un meeting à Alger-Maison-Blanche. Ce nom prestigieux est donc porté pour la première fois par la patrouille de la 3^{ème} escadre, sous les ordres du commandant Delachenal.

En 1954, les premiers avions à réaction de construction française sont mis en service dans l'armée de l'air.

De 1954 à 1963, cinq escadres de chasse mettent en œuvre la Patrouille de France : la 2^{ème} escadre de Dijon sur Ouragan et Mystère IVA, la 12^{ème} escadre de Cambrai en 1955 et 1956 sur

Ouragan et Mystère IVA, la 4^{ème} escadre de Bremgarten en 1956 sur Ouragan, la 2^{ème} escadre de 1957 à 1961 sur Mystère IVA et la 7^{ème} escadre de Nancy en 1962 et 1963. Ces escadres se voient confier la tâche de perpétuer les traditions de la Patrouille de France et de présenter le matériel aéronautique de fabrication française.

La Patrouille de France à Salon de Provence

En 1964, la Patrouille de France sur avions de combat est dissoute du fait des restrictions budgétaires.

Or l'Ecole de l'air de Salon de Provence a, depuis 1937, formé sa propre patrouille de démonstration avec les anciens de la Patrouille d'Etampes. Cette « Patrouille de l'Ecole de l'air », reformée en 1957 sur CM-170 « Fouga-Magister », donne l'occasion à l'Etat-major de faire perdurer la Patrouille de France. Par lettre message en date du 10 février 1964, le Ministre des Armées, Monsieur Pierre Messmer, décide : « *J'ai l'honneur de vous faire savoir que cette patrouille s'appelle désormais Patrouille de France* ».

Pendant 13 ans, le Fouga-Magister fait le bonheur du public. La dernière présentation de la Patrouille de France sur cet avion se déroule à Salon de Provence le 16 septembre 1980.

A partir de 1981, la Patrouille de France se produit pour la première fois avec sept Alphajet. Dès 1982, la Patrouille évolue à huit appareils. Depuis, ce chiffre n'a pas changé. Chaque année, la Patrouille de France débute sa saison dès la fin avril pour terminer sa tournée au début du mois d'octobre ; Chaque année, trois pilotes quittent la Patrouille et trois nouveaux la rejoignent. Souvenons-nous, en plus des meetings en Europe, du défilé historique au dessus de la ville de New-York en 1986 ou les tournées en Asie en 2000 et 2004 où elle a visité la Chine, l'Inde ou la Malaisie. Le Moyen-Orient n'a pas été oublié avec, en particulier, Abu-Dhabi. Tout le monde se souvient également de la tournée en Amérique du Sud mais aussi en Amérique du Nord, au Canada et aux Antilles.

Ambassadrice de la France et de l'armée de l'air, elle effectue en moyenne une cinquantaine de prestations par an.

Col (H) Pierre-Alain Antoine

6 – Nuit des ailes :

Le secteur, en relation avec l'ANSORAA Yvelines, a initialisé les démarches pour réaliser cette soirée début octobre 2011.

7 – Site du secteur :

Le secteur possède un site : <http://resair460.free.fr/> pensez à vous y connecter.

Nous rappelons bien sûr sur les adresses des sites

de l'ANORAA (site officiel) : <http://www.anoraa.org/>

de la BA107 : <http://www.ba107.air.defense.gouv.fr/>

