

TEXTE : GAËTAN LAURENT
PHOTOS : NICOLAS GUET



Plus de 70 pilotes et 88 jets étaient présents à Melun-Villaroche. Pas de doute, cette rencontre est en train de devenir LE meeting où il faut être !

UN RASSEMBLEMENT HORS DU COMMUN... JETS OVER MELUN 77

L'association Mach2.2 présidée par Eric Collin supervise chaque année l'organisation de plus de 33 rencontres et stages dédiés aux jets dans l'hexagone. Depuis 2014, la plateforme de Melun attire de très nombreux jetistes et est devenue un des plus importants rassemblements pour ces fondus de sensations fortes et de belles machines. MRA vous immerge au cœur de ces moments intenses d'échanges et d'élégance aéronautique qui se déroulent en parfaite convivialité.



Ne vous fiez pas aux apparences, le Diamond d'Aviation Design peut voler lentement, mais il est aussi extrêmement rapide comme son allure racée le laisse présager!

Le F104 Starfighter d'Etienne Bedossa fait oublier que le grandeur se posait vers 330km/h. Les approches sont lentes et le vol est envoûtant... comme cette monture mythique.





Ce Grumman F9F Panther à la finition remarquable était présenté par l'anglais Richard Spreadbury. Les vols étaient d'un réalisme époustouffant !



Des vols à couper le souffle pour le SU30 de catégorie B. Piloté par Gilles François. Emmené par deux réacteurs de 16kg dotés de la poussée vectorielle, cet appareil reproduit magnifiquement le cobra et autres vrilles à plat sous le regard ébahi des autres pilotes



Conçu par Jean Pierre Zardini (ZN line), le Wizard fait partie des modèles destinés à la compétition

UN LIEU UNIQUE : LE SITE DE VILLAROCHE

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la société Gnome et Rhône, devenue SNECMA, s'installe à Melun Villaroche. Siège de l'assemblage et des tests des réacteurs civils et militaires, le site de Seine et Marne est encore aujourd'hui le plus important de France. Pour les passionnés, il abrite, notamment un musée ouvert au public où les moteurs SNECMA anciens et modernes se côtoient, comme le M88 du Rafale qui trône à côté de l'Olympus 593 du Concorde. N'hésitez pas à aller le visiter, vous serez subjugués par l'évocation des plus belles heures de l'histoire aéronautique de notre pays.

Au centre de cette plateforme se situent évidemment deux pistes dont la plus courte (1800 m tout de même) nous a été réservée pour l'occasion: un sacré atout pour rassurer les pilotes aux machines les plus exigeantes. Le plafond de vol avait été remonté pour l'occasion à 500m afin de permettre à chacun de s'exprimer en toute sécurité sans gêner les vols « habités » qui, comme nous, profitaient d'une météo exceptionnelle ! Enfin, soulignons que le site de Melun est facilement accessible depuis les grands axes et jouit d'une situation géographique idéale qui permet aux pratiquants de la moitié Nord de l'hexagone de rejoindre les lieux dans des délais assez courts. Tous les ingrédients sont donc réunis pour faire de ce rassemblement un meeting hors norme.

UNE RENCONTRE HORS NORMES...

Après l'énorme succès de 2014, cette année fut l'année de tous les records. Malheureusement cet événement qui devait être public afin de partager l'odeur du kérosène (et les coups de soleil !) avec les passionnés de lampes à souder et de métal hurlant a été tardivement reclassé en rencontre amicale... c'est vraiment dommage car le spectacle valait le déplacement, mais rien n'est perdu pour l'année prochaine.

Nous avons compté plus de 70 pilotes présents et 88 jets à cette manifestation. De



Le Rafale d'Eric Rantet (Aviation Design) est un véritable bijou, au sol comme en vol. Les courbes de l'avion sont parfaitement reproduites à l'échelle 1/5 pour obtenir une machine de 3m20 et 35kg au décollage. Les écrans du cockpit sont animés comme ceux du grandeur et la radio fait entendre les communications avec le contrôle...



Mach 2.2 se chargeait d'inoculer le virus du jet aux volontaires qui pouvaient s'essayer au pilotage en double commande du Boomerang de l'association



Habitué des rencontres, Franck et Ryan Schroeder évoluent côte à côte aux manches de leurs Aurora de conception anglaise

nombreux étrangers avaient fait le voyage dont 3 pilotes anglais, deux luxembourgeois et un allemand. Chaque jour, plus de 100 vols ont été comptabilisés, imposant à chaque pilote une discipline rigoureuse : durée de 6 minutes maximum pour chaque vol, mise en route de l'avion suivant à la sortie du train du précédent, etc... Les vols à plusieurs étaient bien sûr encouragés, mais peu pratiqués eût

égard aux risques d'abordage bien réels pour des machines de plus de 6000€ en moyenne.

Six avions de catégorie B étaient présents notamment : le Rafale au quart d'Eric Rantet (Aviation Design), le Rafale et le Mirage 2000 de Franck Schroeder, le Sukhoi 35 de Gilles François, le F104 d'Etienne Bedossa.

UN PLATEAU ALLÉCHANT ...

Deux catégories de machines se partagent traditionnellement le ciel lors de nos rencontres : les jets trainers et les maquettes (avec un souci des détails plus ou moins prononcé).

Les trainers représentent environ un



Le Phoenix d'Aviation Design n'est pas qu'un jet de début. A en juger par les 300km/h atteints par cette machine, on comprend que le débutant apprend « rapidement » avec cette monture élégante, aux qualités de vols impressionnantes



Piloté de main de maître par Eric Branicki, ce Mirage 2000 au 1/5 possède les qualités du grandeur. La démonstration splendide, toute en incidence est soulignée par les fumigènes de bout d'aile... Un régal pour les connaisseurs et les amateurs !



Seul de son espèce dans l'hexagone à notre connaissance, ce CT-114 Tutor allie prestance et élégance dans les mains de Jean Pierre Acquaviva. L'original est construit par la société canadienne Canadair sous le nom CL-41 et est rebaptisé CT 114 Tutor par l'armée royale



Propulsé par deux Merlin 90, ce Sukhoi 30Mk de conception artisanale (Jean Paul Brandon et Jean Pierre Meyer) est piloté sur des trajectoires harmonieuses par votre serviteur. Pour une longueur de plus de 3m, l'appareil pèse moins de 15kg à vide...

tiers des modèles présents et sont souvent des jets dotés d'excellentes qualités de vol, capables d'enchaîner les programmes de voltige académique ou simplement de voler à de très grandes vitesses. Le Futura de Tomahawk est le parfait exemple de ce genre de jet capable d'imiter un F3A avec une précision maximale. Le Phoenix d'Aviation

Design et l'Ultra Lightning de CARF équipés de motorisations adaptées sont de véritables racers aux trajectoires diaboliques. Bien sûr les jets de début étaient présents comme le Boomerang de l'association Mach 2.2. Cet avion permet aux volontaires d'attraper rapidement le virus du jet en essayant la discipline en double commande.

Ce magnifique AERMACCI M-346 était piloté par Florent Colombet. Dérivé du YAK 130, cet avion d'entraînement possède des qualités de vols incroyables



Coté maquettes, si les avions français habituels étaient largement représentés (Fouga CM170 Magister, Mirage 2000, Rafale), certaines machines étaient assez insolites pour constituer un pool d'avions aussi volumineux que diversifié. Les Rafale étaient présents en nombre, de l'échelle 1/9 (Christen Diffusion, Gaëtan Laurent) à l'échelle 1/3 (Franck Schroeder) en passant par le 1/7 (Thomas Muller et Fabrice Lecrinier). Les Mirage 2000 étaient aussi représentés avec le magnifique modèle d'Eric Branicki ou encore le Mirage 2000 RDM de Franck. Notons la présence simultanée assez rare de 3 Sukhoi (longueur : 3m) tous équipés de canards mais aux standards différents : le Sukhoi 35 de Jean Marc Robert, le Sukhoi 37 de Gilles François et le Sukhoi 30Mk de votre serviteur.

Un appareil n'est pas passé inaperçu, il s'agit du F104 Skymaster 1/5 d'Etienne Bedossa: un appareil de plus de 20kg avec 1m30 d'envergure et 3,35 m de long. Ces mensurations laissent perplexe et pourtant les trajectoires sont élégantes et majestueuses. Grâce aux volets et bords de bord d'attaque fonctionnels, les atterrissages sont presque trop lents pour être réalistes.

Dans le registre des jets assez rares sur les

terrains, nous avons pu apprécier l'AerMacchi M346 (dérivé du Yak 130) de Florent Colombet et fabriqué par C&C Models. Le vol peut être très lent grâce à une surface importante réduisant la charge alaire pour un avion de 18kg au décollage et recommandé pour un réacteur de 10 à 14kg de poussée. Enfin notons pour finir la présence d'un planeur Opus détourné du F3F et équipé d'un moteur Jetcat de 2,4kg. Inutile de préciser que la vitesse est l'objectif recherché et que la cellule est dimensionnée en conséquence. La preuve nous a d'ailleurs été faite d'un lancé raté avec un « atterrissage » très dur : aucune conséquences tant le fuselage et les ailes full carbone sont solides. Ensuite, les vols tendus peuvent laisser place au silence des arabesques d'un planeur traquant les pompes...jusqu'à entendre le réacteur redémarrer. Eh bien oui, le montage électronique (kill-switch sur la voie des gaz) permet de couper et surtout de rallumer la micro-turbine en vol lorsque l'altitude devient critique. Une bonne anticipation est toutefois nécessaire afin de permettre à la séquence de démarrage de se dérouler (entre 1 min et 1min30).

A REFAIRE... AVEC DES SPECTATEURS !

Le dimanche passa aussi vite que le samedi ; des centaines de litre de kérosène furent brûlés et on ne déplora finalement qu'un crash durant le weekend. Il intervint durant le vol d'essai du superbe CM170 Fouga Magister de Stéphane et fut causé par une perte de verrière quelques instants après le décollage qui entraîna une prise d'air fatale dans le fuselage. En résumé, le millésime 2015 fût largement aussi bon que les précédents avec plus de 200 vols réalisés dans le week-end. Rendez-vous est donc pris pour l'an prochain avec, nous l'espérons, de nombreux jetistes locaux prêts à s'investir pour créer une structure capable d'organiser un vrai meeting ouvert au public. Car chacun le sait, "plaisir non partagé n'est plaisir qu'à moitié." ■



Assez peu répandu, ce Storm d'Aviation Design possède un look bien à lui (quel nez !) et un vol agréable



Naturellement, tout meeting de jets qui se respecte doit accueillir au moins un Viper Jet...

