Les Ailes historiques du Rhin
Le Bulletin…

Année 2017

Hiver

Le mot du président

En pilotage, la glissade consiste à croiser les commandes pour ajuster un plan d'approche final. Et en Alsace, il est de coutume de se souhaiter une bonne « glissade » dans la nouvelle année. Que cette période soit donc propice à tous les rattrapages et ajustements de plans nécessaires pour cette finale 2017, et retrouvons-nous à l'occasion début 2018 pour nous préparer à une nouvelle saison : poursuite des travaux sur notre réplique de D520, avec l'horizon d'une mise en croix dans l'année, démarrage de l'installation d'un atelier, et bien sûr notre programme annuel d'activités aux côtés de l'aéroport de Strasbourg : Evaday le 25 mars puis les Journées du Patrimoine en septembre. Avec peut-être un petit voyage d'étude à la clé, cap à l'Est cette fois ? Restez à l'écoute, bien au chaud, mais comptez sur nous pour compter sur vous, et affûtez vos gants de travail et vos outils…

H. Payre

Assemblée Générale ordinaire :

C'est une nouvelle fois dans les locaux de nos amis de l'A3P (Association des propriétaires privés du Polygone) sur le terrain de Strasbourg-Polygone, que se déroulait l'assemblée générale des "Ailes historiques du Rhin", le 2 décembre dernier.

L'occasion pour notre président de revenir sur l'exercice 2016-2017 avec la présentation du rapport moral, puis ce fut le tour du réviseur aux comptes et du trésorier pour le rapport financier. Après avoir voté les quitus pour l'exercice passé, l'assemblée a procédé au renouvellement des membres du Conseil d'Administration.

Pas de sortant, deux membres actifs rejoignent le CA, Franck Pouvreau et Ghislain Rouot. Le nouveau Conseil d'Administration ainsi constitué s'est réuni de suite, afin de décider de l'organigramme du Bureau :

Henri Payre – Président

Etienne Winkelmuller – Trésorier

Petya Tasheva - Secrétaire

Quentin Orso - Vice Président Haut Rhin.

Journées Européennes du Patrimoine :

Notre association a décidé de participer une nouvelle fois aux Journées Européennes du Patrimoine, dont le sujet était cette année : "jeunesse et patrimoine". Le Costes & Bellonte a donc ouvert ses portes, de 10h. à 18h., le dimanche 17 septembre.

Une belle réussite, car sur la journée nous avons accueilli plus d'une centaine de visiteurs, des curieux et des passionnés, venus seuls ou en famille, pour découvrir les activités des "Ailes". L'occasion aussi pour les membres présents, pour les uns d'expliquer le travail effectué autour du projet Dewoitine D520, et pour les autres de présenter l'histoire de l'aviation en Alsace au travers de l'espace muséographique.

Le petit nouveau dans notre collection, le "Pou du Ciel", par sa taille, son âge vénérable et sa silhouette, a suscité aussi beaucoup d'interrogations de la part de nos visiteurs. Il a vraiment volé ? Ce n'était pas dangereux ? Fabriqué avec du bois et des clous ??

La météo plus qu'automnale était, quant à elle, vite oubliée après une petite visite au stand café-gâteaux. Alors merci à tous, visiteurs et membres de l'association pour cette belle journée.

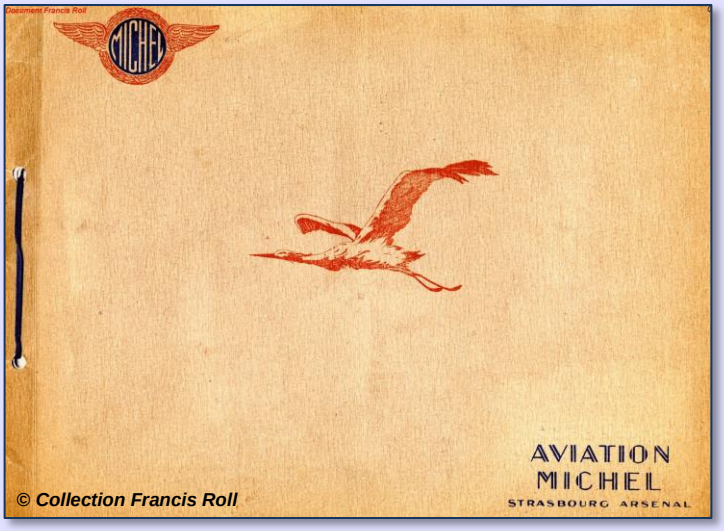
Aviation Michel…

Images d'une aventure industrielle strasbourgeoise

(Par Henri Payre)

Par l'intermédiaire d'amateurs des automobiles Mathis, notre association est tombée sur quelques documents relatifs à une société strasbourgeoise dénommée Aviation Michel. Si les informations dont nous disposons sont encore parcellaires, on peut tout de même tenter de retracer à grands traits l'itinéraire de la société et de son fondateur.

Si cette société ne peut être comparée en importance aux autres constructeurs automobiles de l'époque que furent Lorraine, Bugatti ou Mathis, il semble tout de même qu'elle ait eu une activité industrielle relativement importante et variée.



© Collection Francis Roll

Le catalogue "Aviation Michel"

© Collection Francis Roll

Né en 1895 à Strasbourg, Auguste Michel semble avoir été employé à divers postes, et probablement en tant que pilote, par les ateliers Albatros Werke en Allemagne vers 1916 – 1917. Notons au passage qu'Albatros avait débuté ses activités dès 1909 en important des appareils français pour les construire sous licence (*Farman, Sommer, Antoinette*).

🡐 Auguste Michel en 1916.

Pilote sur Albatros ?

Mais où ?

A l'issue des hostilités, il est revenu dans sa ville natale pour y fonder Aviation Michel, l'entreprise s'installant alors dans les ateliers de l'ancien arsenal de Strasbourg. Ces bâtiments se trouvaient dans le quartier de l'Esplanade entre la cité administrative toujours en place (*aujourd'hui Cité Gaujot*), la Place du Foin encore existante et la rue du Château d'Eau, aujourd'hui Rue de Palerme. Les bâtiments de l'arsenal et le Château d'Eau ont été démolis sans laisser d'autres traces que quelques éléments architecturaux (*frontispice*) qui ont été transférés dans un quartier militaire à Mutzig.

© Collection Francis Roll

"Aviation Michel" à l'Arsenal de Strasbourg 🡑

L'entreprise a démarré ses activités en récupérant dans un premier temps des stocks de moteurs d'avions de la première guerre pour se charger de leur révision. Elle disposait d'importantes quantités de divers moteurs, Mercedes, Rhône, Fiat, Hispano-Suiza, Lorraine ou encore de moteurs Liberty, production américaine de masse lancée rapidement après l'entrée en guerre des Etats-Unis.

Moteur Liberty 12

Atelier machines-outils à Strasbourg

A partir de cette activité de révision, elle se lance ensuite dans la conception et la fabrication en propre de moteurs pour automobiles, canots automobiles puis pour l'aviation. Le constructeur avait plusieurs objectifs en tête : simplifier la construction, obtenir une grande interchangeabilité des pièces et permettre un entretien facile. Certains de ces moteurs disposaient de caractéristiques évoluées : commande desmodromique éliminant les ressorts de soupape, refroidissement à air ou à eau selon le cas, vilebrequin et bielles montées sur roulement à rouleaux (et donc vilebrequin assemblée par morceaux, d'après le brevet Hirth). Ses moteurs d'avion équipèrent des appareils Caudron, Farman ou De Havilland.

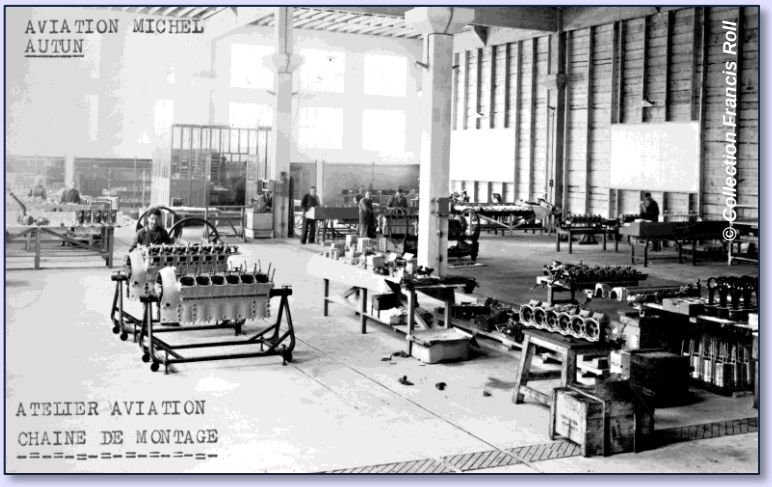
Inauguration d'un Caudron Michel à l'Aéro-club d'Alsace. - ➔

(Auguste Michel est sans doute au premier plan à droite, tenant son chapeau de la main gauche).

Sur ordre du Ministère de la guerre français qui lui avait imposé de s'y replier, la société créa dans les années 20 des ateliers à Autun. Entre autres activités, elle y révisait des moteurs Jumo 211 ou 213, blocs d'une taille respectable, et était capable de les transformer en moteurs marins.

Vers 1940-1942, Auguste Michel cherche à regrouper ses activités à Strasbourg et demande le repli des employés alsaciens d'Autun à Strasbourg et leur réinstallation dans leurs logements encore existants. Auguste Michel faisait valoir la capacité de sa société à intervenir sur moteurs Junkers ; sans doute a-t-il travaillé avec les usines Junkers dont les bancs d'essai existent encore à la Plaine des Bouchers (bâtiments « Junkers », rue du Maréchal-Lefebvre).

On dispose de peu d'informations sur la suite de ses activités, entre Autun et Strasbourg ; des machines-outils spécialisées dans le travail sur moteur semblent avoir été développées à Autun puis, vers la fin de la seconde guerre mondiale, quelques difficultés financières semble-t-il et les classiques litiges sur la propriété des actifs, comme c'est la règle après les périodes d'hostilités.



Au plus fort de son activité, la société Aviation Michel a employé environ 500 personnes. Auguste Michel décède en 1951 et la société s'éteindra, ses activités à Autun étant absorbées en 1955 par la société Mecavia qui fabrique ensuite des tracteurs agricoles mais aussi des pièces pour la Caravelle.

Chaine de Montage

Atelier Aviation à AUTUN

Nous ne disposons pas encore d'un historique détaillé et complet de cette entreprise, et toute information complémentaire qui pourrait nous être communiquée serait intéressante pour poursuivre notre étude de cette société, témoin d'une activité industrielle d'une certaine importance au cœur même de Strasbourg.

Publicités parues dans la presse spécialisée des années 30.

© BNF

La saga Stinson, une histoire de famille… et de femmes !

(Par Henri Payre)

Aujourd'hui, lorsqu'un aviateur prononce le nom « *Stinson* », il pense aussitôt au Stinson « Reliant », l'un des appareils les plus emblématiques de la marque. C'est d'ailleurs ce que donne une recherche rapide d'images sur les avions Stinson effectuée sur Internet. Venant en seconde position, on peut lui associer le Stinson Sentinel, appareil militaire d'observation et d'évacuation.

Stinson Reliant

Stinson Sentinel

Certes, le Reliant est un appareil spectaculaire de par la configuration particulière en ailes de mouette de sa voilure et parce qu'il appartient à cette catégorie des avions de l'âge d'or, aujourd'hui qualifiés de « Classiques » de l'aviation. Certes, le Sentinel est lui aussi un avion très réussi, utilisé sur plusieurs théâtres d'opérations militaires et aujourd'hui très apprécié des collectionneurs.

Mais ces deux appareils ne sauraient représenter qu'une toute petite partie de l'histoire de ce constructeur américain. Histoire qui, nous semble-t-il, mérite d'être racontée pour notre association puisque la flotte de nos membres a compté deux appareils de la marque, dont l'un, le superbe Voyager de notre ami et membre Heinz Bittermann, est d'ailleurs toujours présent dans l'association.

Les deux Stinson Voyager des Ailes historiques en vol en Belgique, en compagnie d'un 3ème Voyager suisse. ➔

Mais avant d'en venir au Voyager, dernier-né de la marque développé après la seconde guerre mondiale, il nous faut remonter aux sources de ce qui fut une étonnante saga l'aéronautique américaine, tant sur le plan industriel qu'humain, et nous reporter au début du XXe siècle, quelque part dans le Sud des Etats-Unis.

Nous y retracerons l'existence d'une femme, Katherine Stinson, qui aura été l'initiatrice de cette aventure familiale. Si, à la différence d'autres membres de sa famille, elle ne devait pas faire toute sa vie carrière dans l'aéronautique, c'est elle qui aura été à l'origine, par sa personnalité, sa détermination et son talent, de l'un des plus importants constructeurs aéronautiques américains. Tout cela pour avoir voulu financer ses études de piano en faisant de l'avion… D'autres auraient choisi de faire l'inverse, mais pas Katherine Stinson !

Née le 14 février 1891 à Fort Payne, dans l'Alabama, Katherine est la première des quatre enfants d'Edward et Emma Stinson. A l'âge de 19 ans, les études de piano de Katherine étant bien avancées, son professeur Mlle Magruder estima que pour poursuivre son éducation, il fallait qu'elle se rende en Europe. Seulement, il fallait pour cela réunir les fonds nécessaires, les finances familiales étant fragiles et les parents séparés depuis plusieurs années, et la perspective d'économiser en tapant des textes à la machine ou en travaillant dans un grand magasin n'enchantait guère, qui calculait à juste titre qu'il lui faudrait des décennies pour économiser les sommes nécessaires.

🡐 *Katherine Stinson*

A cette époque, donc vers 1910, les choses dans le domaine de l'aviation étaient déjà avancées et évoluaient très rapidement, dans un bouillonnement intense d'échanges et de création de nouveaux modèles vite démodés par des avancées décisives. Sept ans seulement auparavant, le Wright Flyer avait fait ses premiers vols sur les dunes de Kitty Hawk, suivi par des modèles plus évolués, les Modèle A puis B, ceux-ci étant rapidement dépassés par les créations d'autres constructeurs qui se lançaient dans l'aventure industrielle, Farman, Blériot ou Voisin en France, Curtiss aux Etats-Unis. Les appareils ne pouvaient parcourir que des distances limitées et étaient démontés puis transportés par la route vers des champs, hippodromes ou stades s'improvisant champs d'aviation et donc, pour les découvrir, il fallait se rendre à ces spectacles d'aviation qui fleurissaient un peu partout, où l'on pouvait admirer les prouesses des nouveaux héros du ciel, les « barnstormers » qui étonnaient les foules avec leurs manœuvres hardies du haut de leurs quelques dizaines d'heures de vol, parfois moins.

Petite parenthèse ici sur l'origine du mot « barnstorming » bien connu en aviation : il décrit au départ une tradition remontant au 19e siècle qui consistait pour des troupes de théâtre itinérantes à louer des granges (barn en anglais) pour y présenter leur spectacle, le mot « storming » pouvant se traduire par « prendre d'assaut, ou investir ». Pour donner une image, le théâtre de Bussang, dans les Vosges, pourrait être ce qui évoque le mieux cette tradition du « théâtre à la campagne ». L'activité consistant à « prendre d'assaut » un champ pour y présenter un spectacle d'aviation se répandit tellement que l'expression « barnstorming » a fini par être quasiment exclusivement du ressort de l'aéronautique.

Or, les premiers pilotes de ces appareils étaient payés à prix d'or, jusqu'à 1000 $ par jour – soit trois années de salaire moyen – une somme donc considérable pour l'époque, due à l'engouement du public pour ces apparitions et à la rareté des pilotes et des machines pour les assurer. Katherine avisant un jour un article du *Jackson Daily Herald* évoquant ces honoraires mirobolants se dit que là était la solution pour financer ses études de musique. Avant de devenir concertiste ou professeur de piano, il fallait donc apprendre à piloter un avion. Logique imparable que la détermination de Katherine allait transformer en réalité.

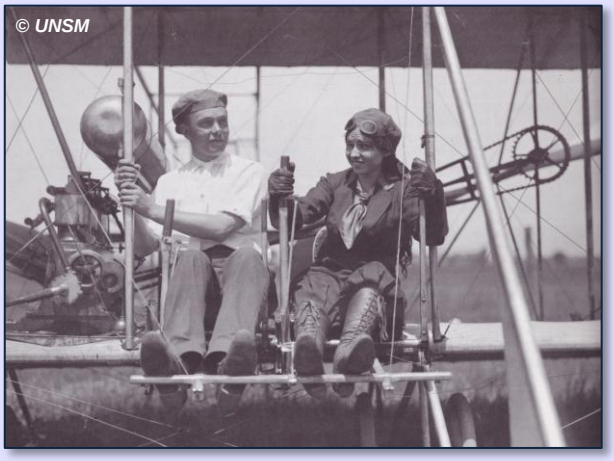
La première occasion d'expérimenter les choses de l'air se présenta avec la possibilité de monter dans un ballon à air chaud, d'où elle put faire l'expérience de la liberté et du plaisir d'observer la terre, les champs et les fermes depuis l'altitude. On peut imaginer le récit que fit l'intrépide aînée auprès de sa mère Emma et de ses frères et sœurs Marjorie, Jack et Eddie – dont nous aurons l'occasion de reparler....

Il fallait donc réunir les 500 $ nécessaires pour apprendre à piloter. Katherine sut faire preuve de conviction au point de décider sa mère qu'il lui fallait, comble du paradoxe tout de même, vendre le piano qu'elle avait gagné dans un concours pour apprendre un art qui lui permettrait d'acheter 20 pianos en une semaine. Chose dite, chose faite et, enfin munie des fonds nécessaires, Katherine se rendit à St Louis sur le terrain de Kinloch Field, où se trouvait l'école de pilotage de Tom Benoist.

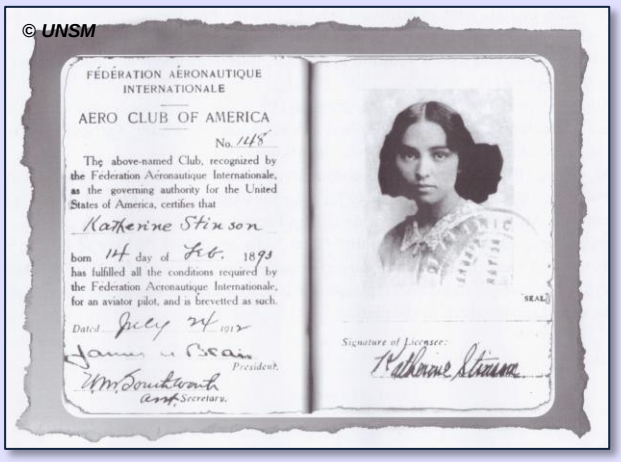
Plutôt sceptique à l'idée de confier les commandes à cette frêle créature de 50 et quelques kilos et qui malgré ses 19 ans en paraissait 16 et que l'on devait appeler quelques années plus tard « l'écolière volante », Tony Jannus, l'instructeur de l'école, décida qu'il fallait étouffer dans l'œuf les velléités aéronautiques de ce « petit lutin » comme il l'appelait affectueusement, en l'emmenant dans l'appareil de l'école, un Benoist Type XII (*1*), pour procéder à des manœuvres qu'il imaginait déstabilisantes. L'histoire veut que Katherine, persuadée qu'il était en train de perdre le contrôle de l'appareil, lui criait de redresser la machine, tandis que lui pensait qu'il était en train de remporter son pari de l'effrayer à jamais. Sitôt le vol terminé, Katherine demandait pourtant à recommencer. Mais Jannus et Benoist finirent par dire à Katherine qu'elle était trop gracile pour piloter ces grosses machines et que, même si elle y arrivait, elle finirait par attraper une pneumonie.

Tout cela ne pouvait bien sûr que renforcer le désir de Katherine d'apprendre à voler et celle-ci, furieuse, se rendit plus au nord, à Chicago, ville où l'aviation était en pleine effervescence. Les premiers vols avaient eu lieu dans le parc public Grant Park (*2*) puis, l'endroit s'avérant inadapté, sur le nouvel aérodrome Cicero Field… Notons au passage que l'existence de ce dernier aérodrome devait beaucoup à un certain… Octave Chanute, né en France mais devenu citoyen américain et qui, bien qu'ingénieur des chemins de fer, s'était intéressé à l'aviation et avait inventé les « Chanute Gliders », qu'il avait essayé jadis sur les collines au sud du Lac Michigan. Ajoutez à cela les présentations aériennes d'un certain Glenn Curtiss dans la région de Chicago, il ne fallait que quelques investisseurs pour décider de créer ce terrain d'aviation où nous retrouvons donc notre Katherine en mai 1912.

Elle y fut très bien accueillie par Max Lillie, suédois installé aux Etats-Unis, dont l'école exploitait des Wright B. Jugeant que la jeune femme avait la dextérité, l'esprit de décision et la réactivité nécessaires, Lillie laissa Katherine faire son premier solo… après seulement quatre heures et dix minutes de vol. Ayant réussi quatre jours plus tard le vol test des 500 pieds (*3*), Katherine fut ainsi la quatrième femme à obtenir le brevet de pilote aux Etats-Unis, brevet délivré par la Fédération Aéronautique Internationale.



Katherine et Max Lillie



Licence de pilote de Katherine Stinson

---

1 A noter que Tom Benoist et Tony Jannus devaient fabriquer plus tard le premier hydravion à avoir été utilisé en service commercial, le Benoist Type XIV.
2 Grant Park, sur la rive sud du Lac Michigan et qui a été d'une certaine façon le précurseur du célèbre aérodrome de Meigs Field que j'ai eu le plaisir de survoler à la tombée de la nuit avec Heinz… en Stinson Voyager !
3 Cette hauteur au-dessus du sol est aujourd'hui le minimum réglementaire pour voler en avion…

Katherine passa le reste de l'été à pratiquer pour retourner visiter son père et le reste de sa famille à l'hiver suivant, prétendant poursuivre ses activités aéronautiques pour financer ses études musicales.

Katherine préparant son Wright B

Katherine savait en réalité qu'elle ne ferait jamais de piano mais qu'elle allait toujours davantage s'investir dans l'aviation… activité dans laquelle allait la rejoindre quelques années plus tard, et de façon inattendue, les autres membres de sa famille…

(A suivre…)

Sources bibliographiques :

- Katherine Stinson, The Flying Schoolgirl, Debra L. Winegarten, Eakin Press, Austin, Texas.

- Katherine Stinson Otero, High Flyer, Neila Skinner Petrick, Pelican, Gretna, Louisiana.

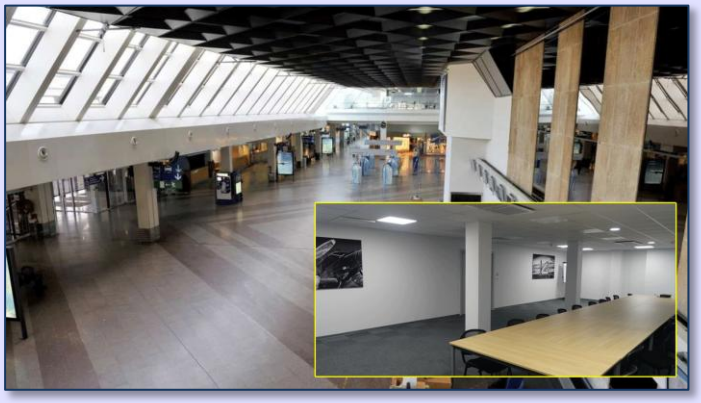
- Stinson Aircraft Company, John Bluth, Arcadia Publications, Charleston, South Carolina.

- The Stinsons, John Underwood, Heritage Press, Glendale, California.

3ème Bours'Aéro du Rhin

Organisée par l'association les
Ailes historiques du Rhin

Bours'aéro du Rhin



Après une année blanche en 2016, c'est grâce au soutien de l'Aéroport de Strasbourg, que nous remercions une nouvelle fois ici, que nous avons pu organiser une nouvelle édition de la Bours'aéro du Rhin, le dimanche 1er octobre. La 3ème du nom a bénéficié d'un cadre tout entier dévolu à l'aviation, puisqu'elle s'est déroulée à la fois dans l'aérogare de l'aéroport et dans son Centre d'affaires du 1er étage avec vu sur le tarmac.

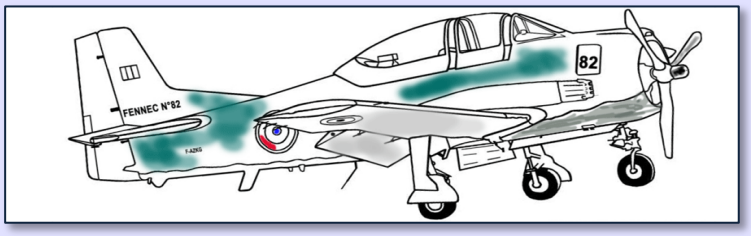
Une vingtaine d'exposants (*des particuliers, des associations et des professionnels*) ont répondu présent, proposant un panel complet d'articles aéronautiques : livres, revues, bandes-dessinées, instruments, bazar aéronautique, peintures, maquettes, objets de décoration, etc.

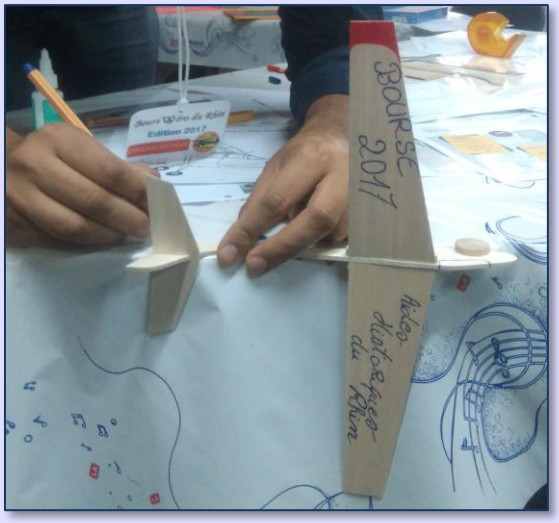
Le samedi 30 septembre a été consacré à la mise en place des stands dans les salles du Centre d'affaires ainsi qu'au transport depuis le hangar Costes & Bellonte du "Pou du Ciel" pour son installation dans le hall de l'aérogare.

Le dimanche matin tout était en place à 7 heures 30 pour accueillir les exposants et dès 10 heures les premiers visiteurs investissaient les lieux. Dès l'entrée dans l'aérogare, le "Pou" et deux stands "hors gabarit" attiraient le regard des passagers en attente de leur avion et invitaient petits et grands à accéder à la Bourse.

"Bellair Design" d'Eric Bello **&** ***"MHM" de Marc Hauss***

Au 1er étage, on trouvait à l'entrée du Centre d'affaires, le stand accueil pour les exposants et les visiteurs, ainsi que le stand animation "enfant". Ce dernier proposait aux plus petits le coloriage d'avions, et pour les plus grands, le pliage d'avion en papier ou mieux encore le montage d'un planeur en balsa. Tout ce qu'il faut pour susciter des vocations précoces.





Les visiteurs pouvaient découvrir les divers exposants répartis dans les salles Alpha, Bravo, Charlie et Delta du Centre d'affaires. L'occasion de chiner de-ci de-là un article "aéro", de trouver le livre tant recherché, de céder à l'envie d'acheter une peinture, d'obtenir la dédicace d'un bande-dessinée par son auteur, ou de s'équiper en instruments introuvables ailleurs… Bref le plaisir de parcourir une bourse spécialisée. Pour certains aussi, l'occasion de rencontrer des passionnés, de prendre des contacts ou de discuter autour d'un sujet commun, l'aéronautique.

Les stands de la bourse en quelques photos :

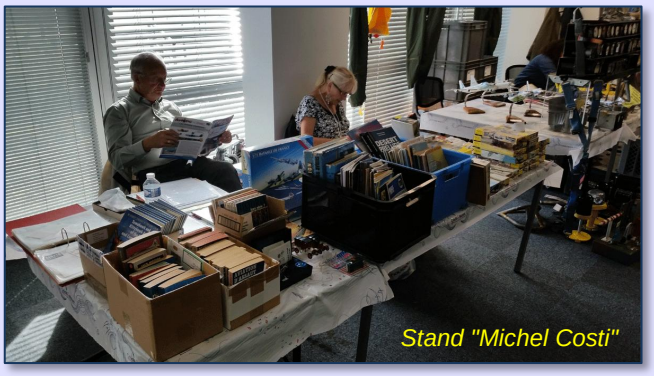
Stand "La machine volante"

Stand "Lionel Cordeiro"

Stand "Nicolas Kempf" et ses BD "Envols"

Stand "Point-Fixe"

Stand "Philippe Machuron"


Stand "Michel Costi"

Stand "EM37 Editions"

Stand "Nicolas Heitz-Brandt"

Stand "Yankee Romeo"

Stand "Marc Hagenstein"

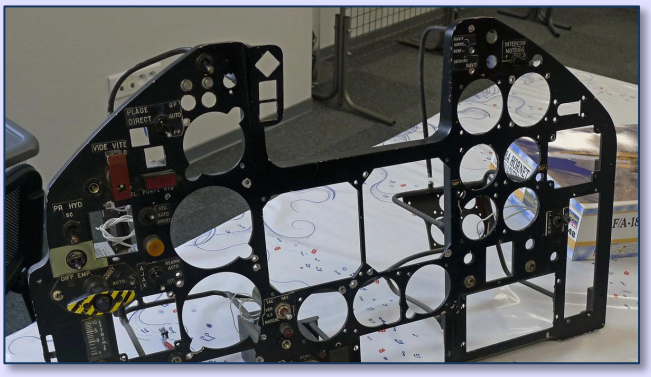
Stands "Francis Muller" & "Tugdual Laouenan"

Stands "Charles Marbach" & "Daniel Corroy"

Stand "Jean-Christophe Gillot"

Stand "HISTOLIB"

Stands "Marc Bloch" & "Quentin Orso"



L'association proposait aussi une pause gourmande dans l'espace Galley, avec le stand café-grenzel traditionnel, ses gâteaux "maison" et son coin détente. La "boutique des ailes" quant à elle présentait quelques articles au public. Les recettes réalisées vont contribuer au financement de nos divers projets en cours au Costes & Bellonte.

Vers 18 heures, la bourse fermait ses portes, les exposants, pour le plus grand nombre, très satisfaits de leur journée, certains toutefois regrettant une fréquentation moins importante que lors des éditions précédentes. Il nous restait alors à redonner aux lieux leur aspect habituel, vers 21 heures tout était en place et le Pou du Ciel de retour dans son nid. Pour chacun des membres présents, malgré la fatigue d'une très longue journée, c'était un sentiment général de satisfaction, celui d'avoir mené à bien l'opération "Bours'aéro". Un challenge grandement facilité par le soutien déterminant de la Direction et des personnels de l'Aéroport de Strasbourg, et ce tout au long des étapes de l'organisation et lors du déroulement de la bourse.

Alors rendez-vous pour une 4ème édition en 2018 **?** La question est posée, malgré les demandes d'inscription déjà formulées par certains exposants pour une prochaine édition. Il nous faut en effet constater que nous avons eut, cette année, quelques difficultés à réunir les effectifs nécessaires au déroulement de la bourse (*mise en place, bourse et démontage*). Encore merci aux bénévoles qui ont vraiment tous assuré tout au long de la manifestation ! Ainsi qu'aux exposants qui ont une nouvelle fois répondu présent.

Merci à nos Partenaires pour leur soutien :

Aéroport Strasbourg

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Crédit Mutuel
LA banque à qui parler

Vu sur le net :

A consommer avec modération !

Aux Etats-Unis tout est bon pour faire le show aérien, alors pourquoi ne pas simuler, lors d'un meeting, le vol d'un avion par un spectateur en état d'ébriété. Ce spectacle est un grand classique pour Kyle Franklin alias "Ben Whabnoski", qui a réalisé son numéro cette année encore à Oshkosh sur son Piper PA-18 Super Cub.

Vidéo © AirshowStuff ➔

"Tiger Moth" à l'honneur :

Créée en 2005 la patrouille "Tiger 9" composée comme son nom l'indique de "Tiger Moth" était en présentation le 15 octobre au "Brooklands Museum" de Weybridge (*Surrey – Angleterre*) à l'occasion de la journée de l'aviation. Sept pilotes et leurs appareils qui ont fait le spectacle au sol comme dans les airs.

Les "Dassault" à Sion (Suisse) :

En septembre le "Breitling Sion Airshow" en Suisse proposait au public l'un des plus beaux plateaux de la saison des meetings aériens 2017. Parmi les nombreuses prestations de qualité soyons un peu Cocoricophile (*Comment ça vous ne connaissez pas ?*) et place aux jets Dassault.

L'ancien, **le Mirage III DS "Emir" J-2012** - Biplace construit dans les années 80 pour les Forces Aériennes Suisse (*Schweizer Luftwaffe / Forze aeree svizzere / Aviatica militare svizra*). Aujourd'hui l'appareil est présenté par l'association "Espace Passion", qui apporte son soutien au musée "Clin d'ailes" (*Musée de l'aviation militaire de Payerne – CH*), et qui maintien le Mirage en état de vol depuis plusieurs années.

Et le petit jeune, **le Rafale C**. de l'Armée de l'air, dans sa superbe livrée 2017 (*avec aux commandes le capitaine J.G. Martinez "Marty"*). Si ce dernier est très souvent en présentation dans les meetings, sa démonstration dans le cadre montagneux de Sion reste un magnifique moment. Alors montez le son et laissez vous embarquer

(© Vidéo Elwyn R.).