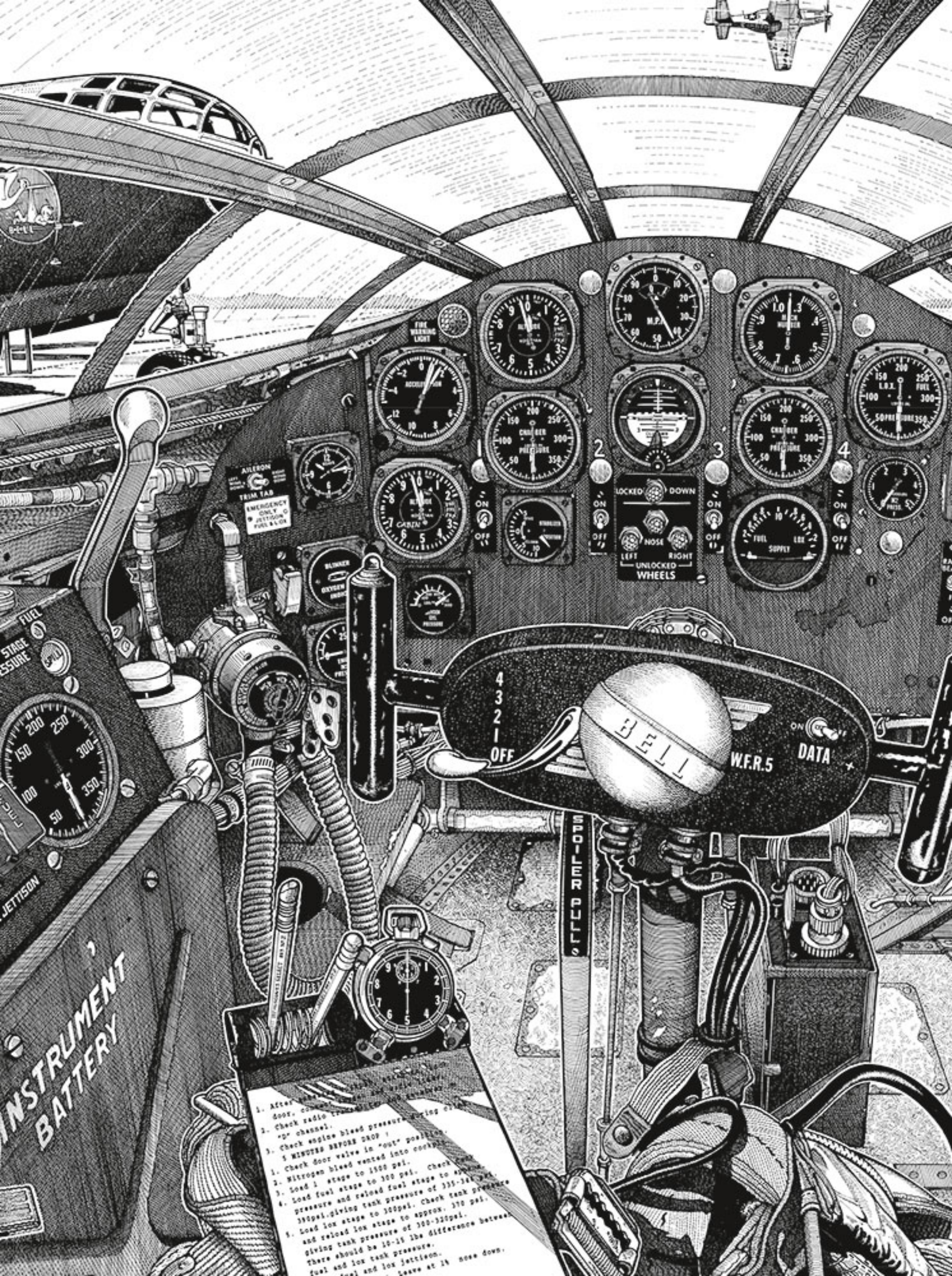


FIRE WARNING LIGHT
AILERON
TRIM TAB
EMERGENCY ONLY JETTISON FUEL & LOX
CHAMBER PRESSURE
LOCKED DOWN
NOSE
LEFT
RIGHT
UNLOCKED WHEELS
FUEL
LOX
SUPPLY
ON
OFF
4 3 2 1 OFF
BELL
W.F.R.5
DATA
SPOILER PULL
FUEL
STAGE PRESSURE
JETTISON
INSTRUMENT BATTERY

BELL XS-1 SKYROCKET

BELL Aircraft

Goodlin à la Royal Canadian Air Force.

Le Bell XS-1 Skyrocket.

Le XS-1, un air de famille avec Browning.

(*) Guy Sabran : Excellent aquarelliste français né en 1902. Il a fait ses études en Suisse, au pensionnat des Frères Marianistes à la Villa Saint-Jean à Fribourg, tout comme Antoine de Saint-Exupéry.

X = Experimental
S = Supersonic
1 = 1er type)

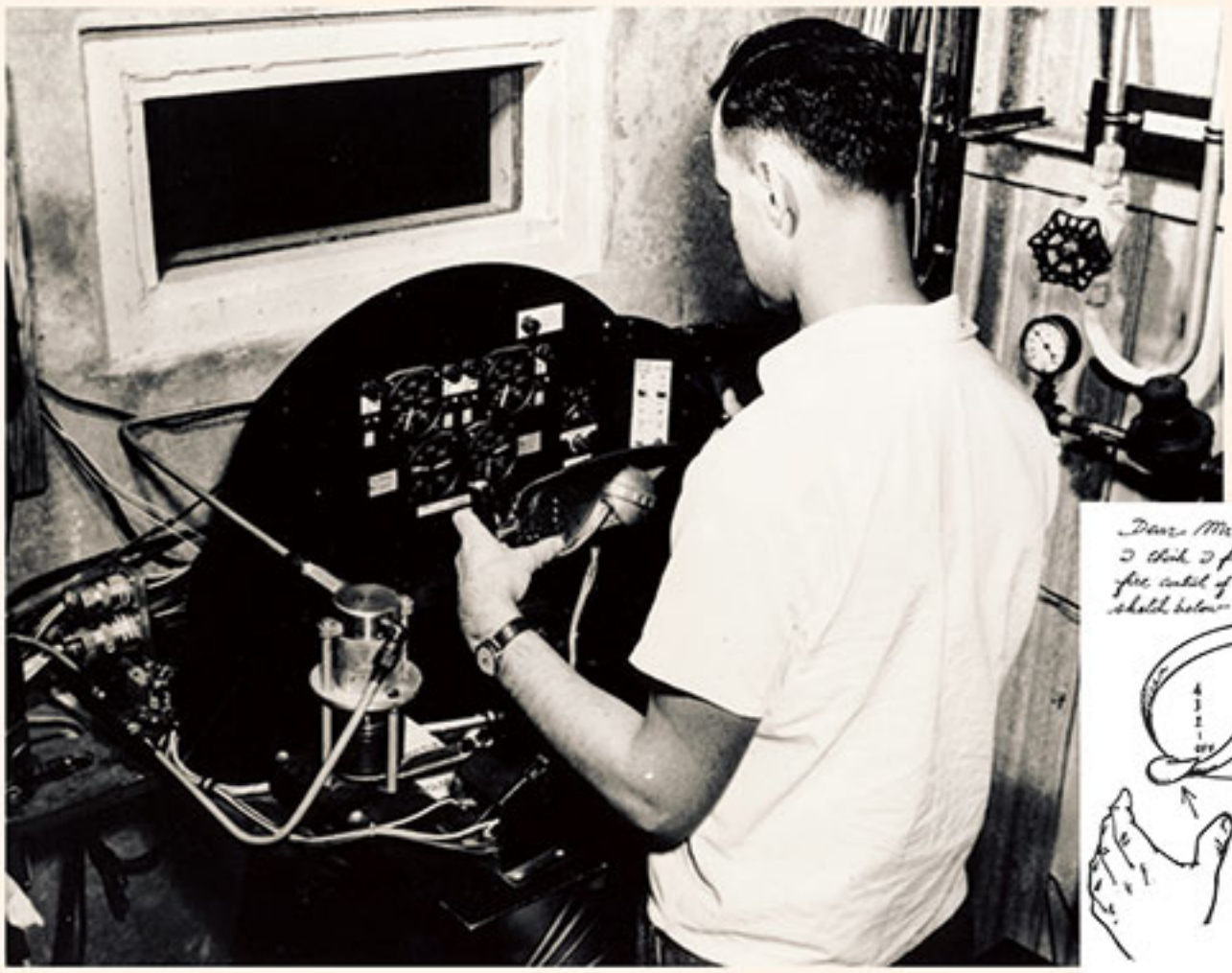
En 1946, l'album *La Croisière du Nébulor – Fusée atomique* me fascinait. Les merveilleuses illustrations de Guy Sabran*, délirantes d'imagination, m'emportaient à des vitesses que je ne soupçonnais pas supersoniques, loin du quotidien.

En 1948, dans le magazine *Mécanique populaire* je découvrais un autre Nébulor, le Bell X-1 Skyrocket. Je n'avais pas la moindre idée de ce qu'était le « Mur du Son » mais la machine était curieuse, une sorte d'obus avec des ailes. En fait je n'étais pas loin de l'origine du dessin du fuselage puisque les ingénieurs de la Bell Cie à Buffalo, New-York, s'étaient inspiré de la grosse balle de mitrailleuse Browning « Point Cinquante » (ou « Douze-Quatre » pour les adeptes du système métrique) qui était un projectile supersonique.

Bien des années plus tard, j'ai vu ce Skyrocket au National Air and Space Museum à Washington et l'envie m'était venue d'en illustrer le cockpit. Mais une fois encore, comme dans le cas du Spirit of St. Louis, l'habitacle était absolument inaccessible. Je me suis documenté autant que faire se pouvait mais comment créer la perspective qui va bien sans être assis dans le cockpit ?

Au "Planes of Fame Museum" de Chino

En parlant de mon projet avec Ed Maloney, le créateur du musée volant de Chino, celui-ci me dit qu'il avait récupéré la réplique du Bell XS-1 créée pour *The Right Stuff*, le film retraçant la conquête du mur du son. Une aubaine et cette copie du Skyrocket allait bien faire mon affaire.



Woolam, premier pilote du XS-1, teste le moteur-fusée du XS-1.

Une demande d'info à Slick Goodlin.

Le casque de C. Goodlin.

Le Nébulor.

L'INSTRUMENTATION

L'instrumentation dans le mock-up du X-1 « Made in Hollywood » de Chino était relativement sommaire. Il me fallait retrouver la panoplie d'origine, complète et c'est en voyant une photo du casque de Chalmers *Slick* Goodlin et l'article correspondant dans un magazine que j'ai découvert qu'il avait été le premier pilote d'essai à allumer le moteur-fusée du XS-1 et à frôôôôler le mur du son (à un ou deux dixièmes de mach près). L'article mentionnait son adresse en Floride et le contact fut immédiatement établi. Chalmers Goodlin était un homme extrêmement aimable et serviable et j'ai obtenu, par retour de courrier, toutes les photos d'usine nécessaires, ce qui m'a permis de dessiner un *instrument panel* hyper détaillé.

L'ÉQUIPEMENT

Ce premier casque de pilote de jet m'intriguait et *Slick* Goodlin m'a expliqué qu'il l'avait fait modifier suivant ses indications. En 1944, le seul casque de pilote était le serre-tête en cuir par dessus lequel les pilotes de bombardiers posaient parfois un casque d'acier de GI. Les tankistes se protégeaient avec un casque dérivé du casque des footballeurs américains des années trente. C'est ce casque de tankiste que Chalmers avait fait modifier en lui adjoignant un serre-tête en cuir. Pour assurer l'authenticité de l'illustration, il a bien voulu me prêter cette pièce historique ainsi que le *knee pad* qui l'accompagnait lors de ses vols d'essai. Il m'avait aussi bien recommandé de ne pas oublier les deux demi-crayons qui accompagnaient toujours son *knee pad*. Des crayons coupés en deux pour être moins encombrants et deux crayons car il n'aurait pas été question de retailler une pointe cassée en vol.

L'USAAF DEVIENT L'USAF

En 1947, l'Air Force était devenue une branche indépendante des forces armées américaines et la conquête du mur du son allait être l'événement idéal pour célébrer cette naissance. Mais pourquoi payer 125 000 dollars de prime à Goodlin, pilote d'essai civil, alors que l'on avait sous la main des pilotes d'essai militaires qui le feraient pour leur salaire de capitaine ? De lui, Chuck Yaeger dira : « Goodlin était un bon pilote qui aurait pu "briser" le mur du son ! ».

CHALMERS "SLICK" GOODLIN

Né en 1923 et pilote à quinze ans, Chalmers Goodlin s'engage dans la Royal Canadian Air Force en 1941. Il rejoint l'Angleterre où il vole sur Spitfire. À l'entrée en guerre des États-Unis, la U.S. Navy le réclame comme pilote d'essai. En 1943, redevenu civil, il est engagé par la Bell Aircraft Cie pour laquelle il effectue, entre autres, 26 vols à bord du XS-1 au Muroc Army Air Corps Flight Test Center en Californie (aujourd'hui Edwards Air Force Base).

Dangereusement près du moteur-fusée en action.

Le Bell XS-1 en vol.