Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 02

Edito :

Ce mois-ci nous voulons saluer une initiative qui nous va droit au cœur, celle de l'aéroclub de Saverne-Steinbourg. En effet son Comité a pris la décision d'apporter son soutien actif aux projets et objectifs que nous poursuivons en matière de préservation du patrimoine aéronautique d'Alsace, sous la forme d'une contribution financière prise sur les baptêmes effectués par le club. Alors un grand merci aux membres de cette association et à leur président Philippe Dufay, personnes que nous avons grand plaisir à retrouver sur leur terrain lors de leurs manifestations.

Le Conseil d'Administration

Opération "planeurs" *(suite)*

Le transfert des planeurs n'est pas une mince affaire ! Avant de partir vers le Grand Ouest notre équipe de choc, Henri Payre et Jean-Jacques Marion, s'est attelée à la construction d'un bâti (composé de deux modules démontables) qui permet de charger plumes et fuselages dans un camion. Après une "étude" sur le papier, c'est au hangar Costes et Bellonte que le montage a été effectué.

Et comme le dit Henri " Pour faire simple, disons que ça rentrera au chausse-pied et sortira à l'ouvre boîte ".

L'avion mystère…

Notre ami Arnaud continue à vous faire travailler les neurones, top départ …..

« Mon ami, le comte allemand, et moi reçurent le même surnom. Même si j'ai porté plus de coups que lui à mes adversaires, ce sont finalement eux qui eurent droit aux volutes de la victoire. Qui suis-je ?»

La réponse et le nom du gagnant dans notre bulletin de mars 2014 !!

Galette et "Glühwein"

En ce début d'année, comment ne pas se retrouver autour d'un bon verre de vin chaud et une galette…

C'est ce qu'ont fait les membres des Ailes disponibles et leurs épouses le 18 janvier dernier, au hangar Costes et Bellonte. Un moment convivial dans un hangar réchauffé par l'ambiance

Et le Roi me direz-vous ? Quoi notre président !! Houlala, favoritisme, hasard ?? L'enquête est en cours

(Suite Galette et Glühwein du 18/01/2014)

Un Inuit ?

Au Hangar ?

Et le vin chaud, consommé avec modération bien sûr

C'était en février :

Et plus exactement le 9 février 1933. Un homme, "Jim" Mollison, vient de signer un nouvel exploit aéronautique à bord de son avion, un De Havilland DH.80A Puss Moth (G-ABXY) baptisé le "Heart's Content". Il termine en effet, seul à bord de son coucou, la première traversée de l'atlantique Sud (dans le sens Est-Ouest).

Le Heart's content

8h12, le 6 février après avoir patienté une heure que le brouillard se lève, l'avion piloté par James Allan Mollison, plus connu sous son surnom de "Jim", décolle du terrain de Lympne (Comté de Kent en Angleterre). En deux jours et après avoir fait escale à Barcelone (Espagne), Casablanca et Agadir (Maroc), puis Villa Cisneros (aujourd'hui Dakhla au Sahara Occidental), il atterrit à Thiès au Sénégal (à une cinquantaine de kilomètres à l'Est de Dakar).

Profitant d'une météo favorable il redécolle de Thiès à destination de Natal (capitale de l'état du Rio Grande do Norte au Brésil) dans la nuit du 8 au 9 février (plus précisément à 0h50). Son "*Puss Moth*" est alors équipé d'un réservoir supplémentaire en cabine (de plus de 600 litres) du même coup la charge en carburant de l'avion est telle qu'il est contraint de s'y reprendre à deux fois avant de s'élancer dans les airs. "Jim" va parcourir les deux mille milles (3.200 kilomètres) en dix-huit heures, il se pose à 16h20 heure locale sur l'aérodrome de Natal. Le voyage entre Lympne et Natal aura duré trois jours, dix heures et huit minutes.

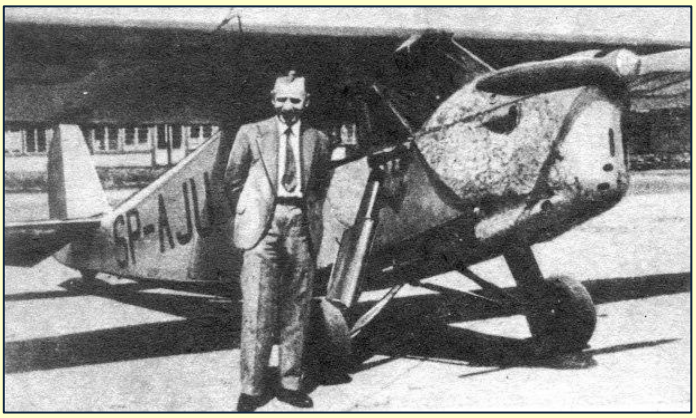
***LYMPNE**, petite ville du Kent (UK), son terrain d'aviation est le cadre dans les années 1920-30 de compétitions aériennes organisées par le "Royal Aero Club", et le point de départ de beaucoup de grands raids*

Certes avant lui d'autres pilotes ont vaincu l'Atlantique Sud dans le sens Est-Ouest. En 1922, le 17 juin, les portugais Sacadura Cabral (pilote) et Gago Coutinho (navigateur) sur un appareil Fairey III-D. En 1930, le 13 mai, Jean Mermoz accompagné de Jean Dabry (navigateur) et Léopold Gimié (radio) sur un Latécoère 28-3, inaugurent la ligne Europe-Amérique du Sud de l'aéropostale.

Le 12 mai 1930, Léopold Gimié, Jean Mermoz, et Jean Dabry (de gauche à droite) devant le "Comte-de-La Vaulx", avant le départ de Saint-Louis du Sénégal.

Il n'en reste pas moins que Jim Mollison est le premier à effectuer cette traversée, seul à bord d'un aéronef, il reçoit pour cet exploit le "Britannia Trophy" (récompense créée par le Royal Aero Club dans les années 1910).

Record de courte durée, à peine trois mois plus tard c'est l'aviateur polonais Stanisław Skarżyński qui se pose à Maceio (Brésil), le 8 mai 1933, venant de Saint-Louis du Sénégal. Un vol réalisé en dix-sept heures quinze minutes sur un RWD-5bis (SP-AJU) du nom de ses constructeurs Stanisław **R**ogalski, Stanisław **W**igura and Jerzy **D**rzewiecki, l'appareil fabriqué en Pologne ne sera produit qu'à vingt exemplaires.



Stanilaw Skarżyński et son le RWD-5Bis ↑

© Musée de l'air et de l'espace
Le "Jean Mermoz"

Puis vient le tour des exploits féminins, avec en 1935 l'aviatrice néo-zélandaise Jean Gardner Batten sur son Percival Gull Six (G-ADPR) en treize heures quinze minutes. Et le 30 décembre 1936 ("Cocorico") la grande aviatrice française, Maryse Bastié, sur un Caudron-Renault Simoun (F-ANXO), baptisé "Jean Mermoz". Partie de Dakar, elle arrive à Natal en douze heures et cinq minutes établissant un nouveau record de vitesse de la traversée de l'Atlantique Sud en solitaire.

Avant "Jim" Mollison, l'Australien Herbert John Louis Hinkler, "Bert" avait effectué la traversée dans l'autre sens Ouest-Est (en 1931) sur le même type d'appareil Puss Moth (CF-APK) équipé d'un moteur Gipsy III.

L'avion :

Le "Heart's Content" (nom d'une petite ville de Terre-Neuve au Canada), est un De Havilland DH.80A Puss Moth. Sorti d'usine en juin 1932, l'avion est immatriculé G-ABXY et reçoit le numéro de série 2241, son premier propriétaire est Jim Mollison. L'appareil est spécialement équipé pour les raids, avec deux réservoirs supplémentaires (respectivement de 45 et 75 gallons soit 400 litres) et des vitres latérales plus longues pour une visibilité vers l'arrière accrue. En novembre 1932 il est équipé du nouveau moteur Gipsy Major 1C qui développe 130 chevaux, et participe alors à quelques grands raids avec aux commandes "Jim".

Caractéristiques générales du DH.80A Puss Moth :
1er vol le 29 septembre 1929
Monoplan à ailes hautes – 3 places (Pilote + 2 passagers)
Longueur : 7,60 m. - Envergure: 11,20 m.
Hauteur: 2,10 m - Surface alaire : 20,60 m²
Poids à vide: 575 kg - Poids en charge : 932 kg
Motorisation : Gipsy III ou Gipsy Major
Construit à 284 exemplaires

Le Puss Moth G-ABXY va terminer sa courte carrière le 28 mars 1934, lorsqu'il s'écrase sur le Mont Lozère près de Génolhac dans le Gard (selon le rapport d'accident : en raison d'un problème lié au givrage de l'avion). Son nouveau propriétaire, Harold Leslie Brook, n'est que légèrement blessé, il était parti de Lympne (Angeterre) à destination de l'Australie. L'épave est renvoyée en Angleterre où seul le moteur est récupéré et va être remonté sur le prototype du Miles M.3 Falcon (G-ACTM) construit par Philips and Powis Aircraft (1er vol le 12 octobre 1934).

© Daniel Tanner
Le Miles M.3 Falcon en 1991

L'aviateur :

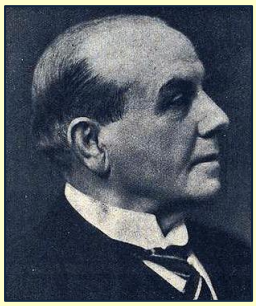
James Allan Mollison est né le 19 avril 1905 dans le quartier de Pollokshields - Glasgow (Ecosse). De son père, ingénieur, il ne va pas connaître grand-chose car il est surtout élevé par sa mère et son beau-père, Charles Bullmore. A dix-huit ans, en 1923, après des études très moyennes à Glasgow et Edimbourg, il signe un engagement de courte durée dans Royal Air Force, dont il devient l'un des plus jeunes pilotes après sa formation à Duxford. Il est affecté en 1925 au Waziristân, dans le nord-est des Indes Anglaises (aujourd'hui région du Pakistan frontalière de l'Afghanistan). Il en revient en septembre 1926 en Angleterre, sur le site de l' "Electrical and Wireless School" (école de la RAF qui forme les opérateurs radios) à Flowerdown (dans le Hampshire). En 1927 il intègre l'Ecole Centrale de Vol de Wittering ("Central Flying School" dans le Cambridgeshire) et en devient à 22 ans le plus jeune instructeur. Il poursuit sa carrière au centre de formation des pilotes de Sealand (Flintshire).

James Allan Mollison en 1931 – Photo Bassano Ltd ➔
© National Portrait Gallery, London

Ayant terminé sa période militaire, il part s'installer en Australie en mars 1928, où il devient instructeur de l' "Australian Aero Club" d'Adelaïde. Par la suite il commence une carrière de pilote de ligne au sein de l' "Australian National Airways", une compagnie aérienne fondée par Charles Kingsford Smith en 1929, société qui cesse son activité en 1931 suite au crash de deux de ses cinq avions (des Avro 618 Ten).

🡐 Avro 618 Ten VH-UMI Southern Moon de l'A.N.A. Devant le hangar de la compagnie à Sidney-Mascot
© CAHS collection

A cette même époque il rencontre Lord Wakefield, fondateur de la société des huiles Castrol et grand mécène des pionniers de l'aviation, qu'il arrive à convaincre d'être son premier sponsor. Wakefield va lui fournir un DH.60G Gipsy Moth pour lui permettre de tenter d'établir un nouveau record de vol en solo, entre l'Australie et l'Angleterre.



🡐 Sir Charles WAKEFIELD :
(1859-1941) de son surnom "Cheers" est aussi appelé St patron de l'aviation. Il va sponsoriser nombre de raids. Il est aussi passionné d'aéromodélisme et va créer la "Gold Cup". Sa citation "le monde de l'aviation gagnerait, trouverait un intérêt certain au développement des aéromodèles".

Le premier essai est catastrophique, le 7 juin 1931 l'avion s'écrase au décollage de l'aérodrome de Darwin (Territoire du Nord), après avoir heurté une clôture. L'appareil, qui était trop lourdement chargé en carburant, est inutilisable. Nouveau départ de Wyndham (Australie Occidentale) le 29 juillet 1931, avec un DH.60 Gipsy II (VH-UFT), l'aventure est une nouvelle fois financée par Lord Wakefield. Après un voyage de huit jours et dix-neuf heures, c'est l'arrivée victorieuse en Angleterre le 6 août près de Pevensey Bay (dans le Sussex) et deux heures plus tard sur l'aérodrome de Croydon (près de Londres).

Le VH-UFT le 27 juillet 1931,➔
© Fairfax archives (National Library of Australia)

Mais sa véritable notoriété, Jim Mollison va l'acquérir en mars 1932, lors d'un raid qui le mène d'Angleterre en Afrique du Sud, sur un De Havilland DH.80A Puss Moth à moteur Gipsy 3 de 105 chevaux, baptisé "Desert Cloud" (G-ACAB). Parti vers une heure du matin, le 24 mars, de l'aérodrome de Lympne, le Puss Moth dispose de 545 litres d'essence qui lui assurent une autonomie d'une vingtaine d'heures. Les escales vont se succéder, Oran, Colomb-Béchar et Reggan (en Algérie française), Niamey (AOF-Niger), Douala (AEF-Cameroun), et enfin St Paul de Loanda (Angola). Il se pose enfin près de l'aérodrome de Cape Town (Le Cap), le 28 mars en fin de journée. Avec la fatigue due au manque de sommeil, Mollison ne trouve pas la piste et atterrit sur la plage de la baie de Milnerton, finissant sa course dans la mer ! Le vol de 6250 miles (un peu moins de 10.100 Km) a duré quatre jours, dix-sept heures et dix-neuf minutes.

Le Puss Moth "Desert Cloud" en 1932

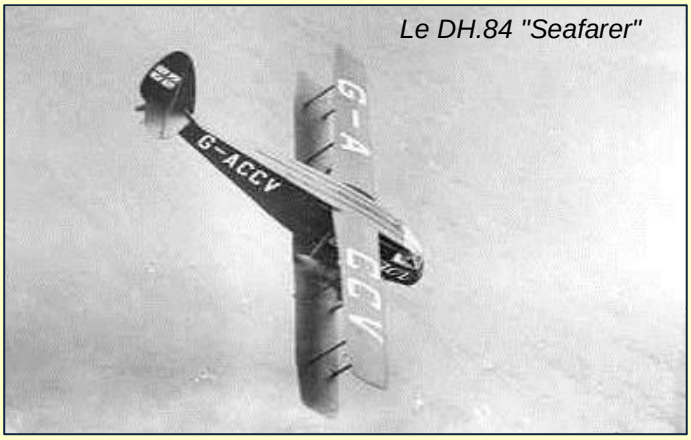
Et puis c'est la consécration dans la presse, qu'aujourd'hui on appellerait "people", quand il épouse, le 29 juillet 1932, la déjà très célèbre aviatrice Amy Johnson. Le couple bientôt baptisé "The Flying Sweethearts" (les amoureux volants) dispose désormais du soutien financier de nombreux sponsors et peut envisager de nouveaux "grands raids".

🡸 ***Amy JOHNSON :***
Née le 1 juillet 1903 à Kingston-upon-Hull (East Riding of Yorkshire - UK). Disparue dans la Tamise, le 5 janvier 1941 lors du convoyage d'un avion pour la RAF (un Airspeed Oxford MK.II), son corps n'a jamais été retrouvé. En 1932, quand elle épouse Jim Mollison, Amy est déjà une héroïne pionnière de l'aviation avec des raids comme Londres – Port-Darwin, Londres - Moscou, ou Moscou – Tokyo.

Le 18 août 1932, Mollison décolle de Portmarnock Strand (près de Dublin en Irlande) pour la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens Est-Ouest (une première en solo). Le Puss Moth "Heart's content" est équipé d'un réservoir supplémentaire en cabine de 720 litres, il dispose d'un moteur Gipsy 3 de série et de 120 chevaux. Malgré les forts vents contraires, "Jim" survole Terre-Neuve dix neuf heures plus tard, et se pose près de Penfield Ridge (Nouveau-Brunswick, Canada), dans un champ et après un vol de trente et une heures et vingt minutes.

Le "Heart's Content" 🡹

(--- Traversée de l'Atlantique Sud le 9 février 1933 ---)

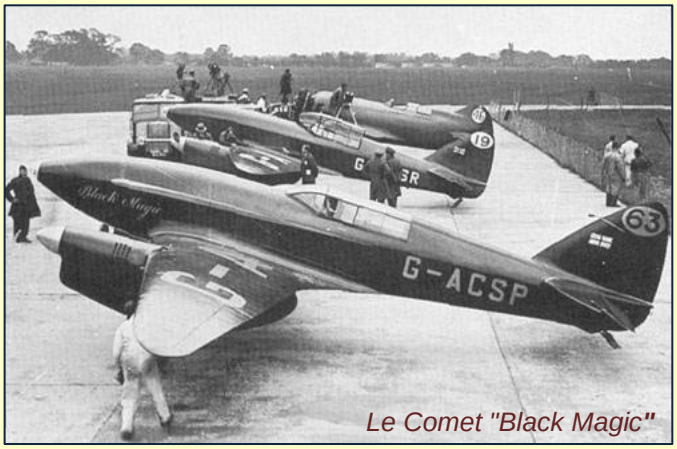


Le DH.84 "Seafarer"

Avec son épouse Amy, il renouvelle celle de l'Atlantique Nord du 22 au 23 juillet 1933, sur un De Havilland DH.84 Dragon (spécialement aménagé en prévision d'un futur raid de New-York à Bagdad), baptisé le "Seafarer" (G-ACCV). Après le départ de l'aérodrome de Croydon (au sud de Londres) le 8 juin, l'avion doit se poser à Pendine Sands (au Pays de Galles) pour réparation du train d'atterrissage. Le temps de l'intervention mécanique et l'attente d'une météo favorable vont contraindre le couple à la patience et ce n'est que le 22 juillet vers midi que le DH.84 Dragon prend son envol, destination New-York.

Après un vol de trente neuf heures et quarante deux minutes, près du but mais craignant la panne d'essence (New-York est encore à une soixantaine de kilomètres), Jim Mollison décide d'atterrir à Bridgeport (Connecticut – USA). Avec la fatigue et la nuit noire, il tourne au-dessus de l'aérodrome et finalement se pose, non sans dégâts, à proximité. Mais le terrain est chaotique et l'appareil se retourne dans un marais, les Mollison sont éjectés et légèrement blessés. Fin de carrière du "Seafarer", l'épave laissée sans surveillance est littéralement découpée en pièces par les spectateurs venus sur les lieux. La ville de New-York va accorder au couple un accueil triomphal et une parade dans les rues de la cité, la fameuse "ticker-tape parade" sur Broadway Boulevard.

1er août 1933 – New-York - © British Pathé ↓



Le Comet "Black Magic"

Le 20 octobre 1934, les époux Mollison prennent le départ de la "MacRobertson Trophy Air Race", connue sous le nom de course aérienne Londres-Melbourne, à bord d'un De Havilland DH.88 Comet baptisé "Black Magic" (G-ACSP). Ils font le début de la course en tête et battent le record de vitesse sur le trajet Londres-Karachi (22 heures de vol). La suite est moins glorieuse, "Jim" perdu dans sa navigation doit se poser à Jabalpur pour ravitailler en carburant. Hélas le seul disponible n'est pas fait pour les moteurs d'avion et le plein réalisé aura raison du "Black Magic". Fin de la course à la moitié du parcours sur l'aérodrome d'Allahabad (Indes).

Cette dernière compétition a raison du couple, les "Flying Sweethearts" vont désormais reprendre leurs activités aéronautiques en solo, et le divorce intervient en 1936. Les 29 et 30 octobre 1936, sur un avion Bellanca 28-90 Flash (G-AEPC), équipé d'un moteur de 900 chevaux Pratt & Whitney "Twin Wasp" et baptisé "Miss Dorothy", Mollison établit un nouveau record de traversée de l'Atlantique (de New York à Londres) en dix-sept heures. L' étape de Harbour Grace (Province de Terre-Neuve et Labrador au Canada) à Croydon (Banlieue de Londres) est de treize heures dix sept minutes

Jim Mollison devant le Bellanca ➔

Air-Britain photographic Images Collection
© M. West Collection – Le G-AEPC

Toujours sur "Miss Dorothy" et accompagné du français Édouard Corniglion-Molinier [1], c'est un nouveau raid entre L'Angleterre et l'Afrique du Sud, du 29 novembre au 3 décembre 1936. L'objectif étant de battre le record établi le 1er octobre précédent par l'équipage Ch. Scott et Giles Guthrie, avec cinquante deux heures et cinquante six minutes. L'itinéraire choisi passe cette fois par l'est de l'Afrique, après Marseille et Le Caire, Khartoum, Kisumu, Broken-Hill (Kabwe en Zambie), Kimberley, Cape Agulhas et enfin Le Cap. Mais une météo exécrable une bonne partie du voyage et une erreur de navigation en fin de parcours feront qu'aucun record ne sera homologué cette fois-ci.

La fin des années trente annonce aussi la fin des grandes aventures aéronautiques avec concours, prix et autres récompenses financières, et pour James Allan Mollison c'est la fin de la grande époque. L'histoire de l'aviation retient ses exploits de pilote hors pair, un peu casse-cou certes, son talent de navigateur et sa détermination à aller au bout de ses raids (de ses rêves aussi !!). Pendant la Seconde Guerre mondiale il rejoint le "Air Transport Auxiliary" anglais, une organisation civile chargée de rapatrier, par les airs, des avions neufs des USA vers l'Europe, mais aussi entre les ateliers de réparations et les bases de la RAF (plus de 300.000 appareils sont passés entre les mains des pilotes de l'ATA). En 1946 Jim Mollison est nommé membre de l'Ordre de l'Empire Britannique pour récompenser son activité au sein de l'ATA.

L'homme est moins fascinant, qualifié de dandy séducteur et de coureur de jupons, il est confronté à un sérieux problème d'alcoolisme, il va alimenter les gazettes européennes d'aventures moins glorieuses. Comme en 1938, le 4 juin, quand au cours d'un séjour en France et après une soirée bien arrosée, il se livre de nuit à des acrobaties aériennes (qualifiées d'effrayantes par les témoins) dans le ciel du Touquet, d'Etaples et de Cucq, contraignant les autorités françaises à dérouter les avions de ligne. Il est inculpé le 14 août pour infractions à la navigation aérienne et ivresse et va comparaître devant le tribunal de Montreuil sur Mer pour ces faits. Après guerre il retombe dans l'anonymat, en 1953 sa licence de pilote lui est finalement retirée. Il meurt le 30 octobre 1959, alors qu'il est en soins au "Priory Hospital" de Roehampton (banlieue de Londres) pour son addiction grave à l'alcool.

Edouard Corniglion-Molinier
Grand Croix de Légion d'Honneur
Compagnon de la Libération

(1) Edouard Corniglion-Molinier : Fils de notaire, il est né le 23 janvier 1898 à Nice (06). Très tôt passionné de l'aviation (1er baptême de l'air à douze ans), il fait des études de droit qu'il s'empresse d'abandonner lors du déclenchement de la Première Guerre mondiale. Il s'engage dans les chasseurs alpins, passe par le 5ème régiment de dragons (unité de la cavalerie basée à Saumur) avant d'obtenir son affectation à l'école militaire de pilotage d'Ambérieu (01). En octobre 1916, il rejoint l'escadrille N 392 en Italie (qui deviendra par la suite la N 561). Il finit la guerre avec le grade de sous-lieutenant. Ses études achevées, en 1927 il devient propriétaire des studios de cinéma de Nice et producteur (dont "Courrier Sud" de Pierre Billon et "Drôle de Drame" de Marcel Carné). Journaliste, Il fait connaissance d'André Malraux et participe avec lui à de nombreuses expéditions au Moyen-Orient. Il s'initie aussi au raid aérien avec J.A. Mollison. En 1936, il participe comme pilote à la guerre d'Espagne avec Malraux.

Quand la Seconde Guerre mondiale éclate en 1939, il réintègre l'Armée de l'Air (groupes de chasse III/6, III/3 et III/2), démobilisé en 1940 il fonde avec Emmanuel d'Astier de la Vigerie le mouvement de résistance "La Dernière Colonne", puis rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres. Il commande le Groupe de Bombardement n°1 Lorraine, avant de prendre la direction des FAFL. En 1944 Il devient général de brigade aérienne, puis général de division aérienne (en 1946) et participe à la refondation de l'Armée de l'Air. Puis il entre en politique, il sera député, sénateur et ministre. Mais il garde toujours sa passion de l'aéronautique comme en atteste le record de vitesse établi avec G. Muselli (pilote) sur un Dassault Mystère IV N le 18 juin 1955 entre Paris et Nice. Il décède en 1963. (Source & © ordredelalibération.fr)

Dans la presse et sur le Web :

Dans le magazine anglais "AEROPLANE" de janvier, un article est consacré au projet "Mauboussin" actuellement dans le hangar Costes et Bellonte. ➔

La web Tv magazine **TRIPALE**, *le magazine de l'aviation de loisirs et l'aviation ancienne*, nous fait de la pub ce mois-ci. Merci à toute son équipe.

Un clic

http://www.tmtv.fr/espace-magazine-pxl-27.html

Rare Corsaire to fly in France

At Strasbourg-Entzheim Airport in eastern France, the Ailes Historiques du Rhin (AHR) has recently taken delivery of a rare 1930s Mauboussin M-129 Corsaire. This follows the discovery of this rare former French Air Force trainer by AHR member Robert Collin in the city of Troyes in the Champagne region of Northern France.

Originating from a 1931 design collaboration between Pierre Mauboussin and Louis Peyret, ten M-129s were delivered to the French Air Force in late 1939/early 1940. Following the occupation they were hidden away from the Germans until the liberation during 1944 when the aircraft were disinterred and put into service initially with the French Forces of the Interior (FFI), and subsequently with the Armée de l'Air. Production of the M-129 also resumed at the Fouga aircraft factory in Aire sur Adour, Landes, south-west France. Following several years of military service, the AHR aircraft, s/n 80, was sold onto the civil market, but disappeared until Robert Collin – who had already restored a post-war civil Mauboussin 125 – discovered the remains of s/n 80.

Members of the AHR have already restored ten vintage aircraft including a Stinson 108, Stearman, Stampe SV-4 and North American T-28. The organisation is based at two airfields: Strasbourg-Polygone is used for operations, while the workshop is based at Strasbourg-Entzheim.

ABOVE: Mauboussin M-129 s/n 80 outside the Ailes Historiques du Rhin after its recent arrival at Strasbourg.

ERIC JANSSONNE

RIGHT: French Air Force Mauboussin 129s in a hangar at Aulnat Airfield, Auvergne in central France, during late 1945.

ERIC JANSSONNE

12 www.aeroplanemonthly.com AEROPLANE JANUARY 2014