Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 06

Edito :

Chers ami(e)s membres, notez ce rendez-vous au Costes et Bellonte - **le samedi 7 juin** (à partir de 9 heures) – Objectif rangement du hangar, nettoyage et montage du planeur Castel 310 P, mise en place de l'exposition permanente. Et pause repas à midi en bonne compagnie……. !!

En fin de bulletin (en prélude aux vacances) de nombreuses idées de sortie pour ce mois de juin.

Le Comité

Les AHR au 4ème Carrefour de l'Air *(Eric Janssonne)*

Musée de l'Air et de l'Espace

Les 26 et 27 avril derniers, était organisée la 4ème édition du « Carrefour de l'Air » au Musée de l'Air et de l'Espace (MAE) du Bourget. Cet événement institué depuis 2011 par Catherine Maunoury, directrice du MAE, et son équipe, est un rendez-vous majeur du patrimoine aéronautique français. Il permet de présenter, dans un même lieu, ô combien symbolique (le musée de l'Air et de l'Espace), une vitrine des différentes structures, musées, associations et collectionneurs qui tout au long de l'année et aux quatre coins de France œuvrent à la préservation de ce patrimoine.

Le stand des AHR

Pour participer à l'événement, les « Ailes Historiques du Rhin » avaient fait le déplacement depuis l'Alsace (notre troisième participation depuis 2011), le transport logistique du stand (exposition, panneaux et boutique) étant assuré par Eric Knauss (vice-président) et sa fille Sarah. Sur place Eric Janssonne (président) et Patrice Schaffhauser (membre) étaient aussi présents pour compléter l'effectif. L'équipe a ainsi pu, tout au long du week-end, faire découvrir aux nombreux visiteurs les diverses activités de l'association en faveur de la sauvegarde du patrimoine aéronautique.

Le Carrefour de l'Air est aussi le lieu privilégié pour des échanges, des rencontres et des prises de contact avec d'autres passionnés. Parmi ceux-ci, Monsieur Jean-Marc BERTRANDIE et son fils, qui ont fait don aux "Ailes" de deux documentations techniques d'époque sur le planeur Caudron C800, dans un état superbe et qui vont enrichir notre fonds documentaire.

Mme Caherine MAUNOURY — *Général Valérie ANDRÉ*

Un moment fort, avec la rencontre du Général Valérie André, haute personnalité de l'histoire des voilures tournantes françaises. C'est lors de la signature d'une convention entre nos ami(e)s de l'association « un Siko en vol » et la Fondation du Patrimoine pour la restauration de leur Sikorsky H34 que nous avons eu l'honneur et le plaisir de nous entretenir avec cette grande dame.

Au cours du week-end nous avons pu constater le rayonnement important que prennent les AHR en dehors de l'Alsace avec les nombreux encouragements que nous avons reçus des visiteurs, associations ou personnalités de l'aéronautique de toute la France.

Au final, et comme toujours, un bien beau week-end pour les participants. Seule déception pour les organisateurs, la météo qui n'a pas été au rendez-vous, contrariant sérieusement le Fly In mis en place pour cet événement. Un grand merci à Catherine Maunoury, directrice du MAE et son équipe pour l'organisation de cet événement qui permet de rendre visible au grand public l'importance du patrimoine aéronautique français.

C'était en juin :

(1er vol de l'Arsenal Air 100 le 10 juin 1947)

Né sous le signe de l'Air… (Henri Payre)

A la fin des années vingt, l'État français se rend compte de son retard face à d'autres pays et se dote des moyens nécessaires à la conquête de l'air, non plus seulement par des pionniers ou industriels privés mais par la nation toute entière. C'est ainsi que le Ministère de l'Air est créé en septembre 1928, avec en son sein le Groupe de l'Air, club d'études et de vol à voile. Puis l'Armée de l'Air est créée en avril 1933. En juillet 1934, le rapporteur du budget de l'Air recommande de créer l'Arsenal du matériel aérien, société d'études et de fabrication qui travaillera sur de nombreux projets d'avions de chasse. Après la guerre, l'Arsenal reprendra une étude du Groupe de l'Air datant de 1941 pour créer un planeur de performance qui s'appellera, bien sûr… l'Air 100.

L'idée du développement de l'Air 100 était de créer un planeur français qui serait supérieur au Weihe allemand, qui dominait alors les compétitions depuis de nombreuses années. Profitant tant de l'expérience acquise sur les Avia 40P et 41P qu'il avait mis au point avant-guerre et ayant attentivement étudié le Weihe, Raymond Jarlaud, responsable des études au sein de l'Arsenal, reprit l'étude d'origine du Groupe de l'Air (déjà inspirée par le Weihe) en lui apportant plusieurs améliorations : ailerons à fente améliorant le taux de roulis, cockpit plus vaste donnant au pilote plus d'aisance, remplacement des aérofreins inefficaces du Weihe par un système Schempp-Hirth plus adapté et positionnement différent de l'aile sur le fuselage.

L'Air 100, monoplan à aile trapézoïdale semi-haute en porte-à-faux sur fuselage ovoïde. D'une envergure de 18 m, Il est robuste, permet le vol dans les nuages, décroche à 48 km/h, chute à 0,50 m/s au minimum et présente finesse maximum de 30. Ici l'Air 100 n°1 du GPPA d'Angers-Marcé.

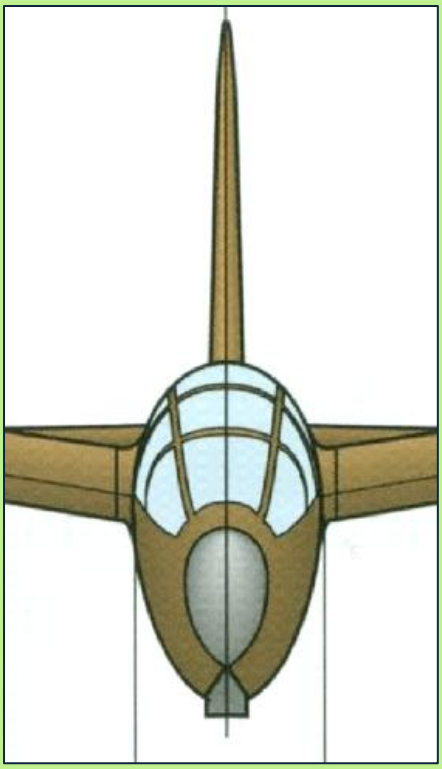
Un peu de technique…

Il est d'ailleurs intéressant d'examiner l'Air 100 selon ce critère de la position de l'aile en le comparant à son inspirateur Weihe et aux Reiher et Rhönsperber, eux-mêmes prédécesseurs du Weihe.

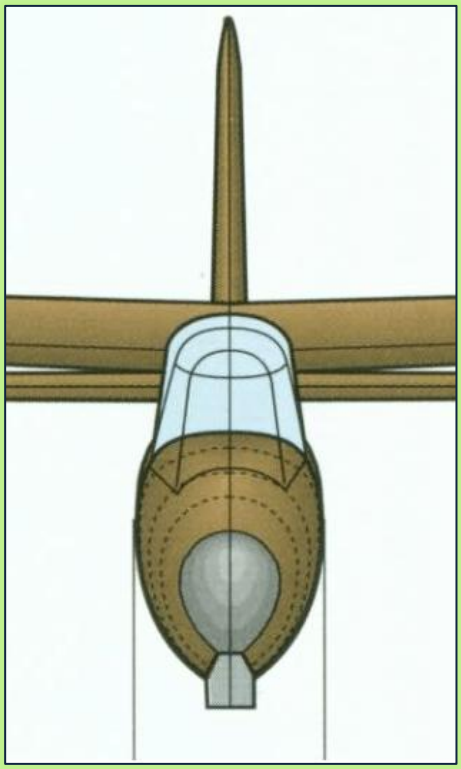
On hésitait souvent à l'époque entre différentes solutions, depuis l'aile posée au sommet d'un pylône jusqu'à l'aile médiane en passant par les positions intermédiaires. En effet, l'interaction entre le fuselage et l'aile est un point délicat pour les écoulements autour de l'aile. Si l'aile sur pylône paraît à première vue efficace car bien dégagée du fuselage, elle entraîne d'importantes perturbations au bord de fuite près du fuselage. L'aile médiane lui est aérodynamiquement supérieure mais sa liaison mécanique avec le fuselage est plus complexe et elle ne peut au demeurant pas être haubanée. En outre, son comportement en vol dérapé est plus délicat.

Les Rhönsperber et Reiher de Jacobs avaient une aile de mouette en position médiane mais cela était coûteux à produire et c'est ainsi que Jacobs avait créé le Weihe avec son aile haute, planeur plus facile à fabriquer et présentant néanmoins d'excellentes performances.

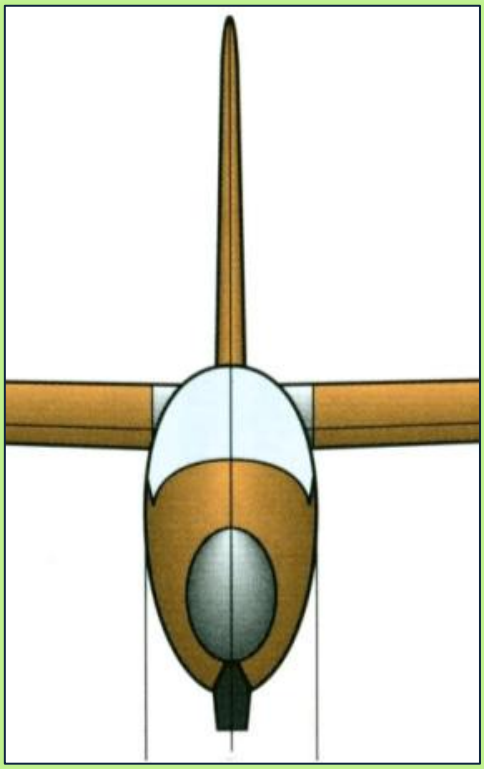
Sur l'Air 100, Jarlaud avait légèrement descendu la voilure sur le fuselage. Les deux demi plumes sont ainsi solidarisées par de respectables ferrures, l'aile est posée sur le fuselage (ou plutôt celui-ci est suspendu sous l'aile... un planeur c'est fait pour voler !) et un carénage posé par-dessus rétablit la forme supérieure du fuselage ovoïde. C'est donc une aile semi-haute mais dont la construction est analogue à celle d'une aile haute, donc à priori un progrès par rapport au Weihe.



Reiher de Hans Jacobs – aile médiane



Weihe de Hans Jacobs aile haute



Air 100 de Raymond Jarlaud aile semi-haute

De fait, le planeur était très réussi, en atteste le tout premier vol effectué à Chavenay le 10 juin 1947 malgré des conditions plutôt défavorables (plafond bas, grisaille, largage à 200 mètres). Valette, pilote de l'Arsenal, constate aussitôt que l'appareil qu'il a entre les mains est de tout premier plan, ce que les vols organisés les jours suivants confirmeront.

Wichita Falls – consécration instantanée !

Voilà donc la machine qui manquait pour que le vol à voile français de l'après-guerre regagne le terrain perdu et frappe les esprits. Une occasion se présente, celle du concours de Wichita Falls, au Texas, organisé par la Soaring Society of America du 4 au 20 juillet 1947. Pas de temps à perdre, on a trois petites semaines devant soi : on participera avec deux Air 100 – des prototypes donc -, un Nord 2000 tout juste mis en production et un SOP métallique. Les planeurs seront acheminés par bateau tandis que la délégation française embarquera en Constellation pour les États-unis. L'aventure sera intense avec préparatifs fébriles, arrivée en retard, dépannages tous les jours à bord de cabriolets Ford dans les immensités des paysages américains (eh oui, qui dit but fixé dit dépannage), fatigues des déplacements de jour comme de nuit par des chaleurs intenses, tarentules et scorpions, bielles coulées… mais aussi vols de records, dont le record de France en ligne droite battu par Nessler… le 14 juillet !. Dans l'ensemble, une participation réussie pour une équipe française montée au pied levé et une belle réputation taillée en quelques semaines pour l'Air 100 : cinquième et huitième place pour les deux Air 100 pilotés par Valette et Nessler.

L'Air 100 n°01 à Wichita Falls © DR

Le planeur sera pendant plusieurs années le monotype de performance des championnats de France, En 54, une originale course de planeurs par étapes entre Paris et Biarritz voit un Air 102 dominer les Bréguets 901, AV-36, Weihe et autre Nord 2000. En 55 toutefois, les Bréguet commencent définitivement à supplanter l'Air 100 dans plusieurs compétitions.

L'Air 100 reste également associé au record de durée de Charles Atger, réalisé en 1952 avec 56 heures sur les Alpilles. Ces records de durée ne seront par la suite plus reconnus par la FAI après des accidents dus à la fatigue du pilote.

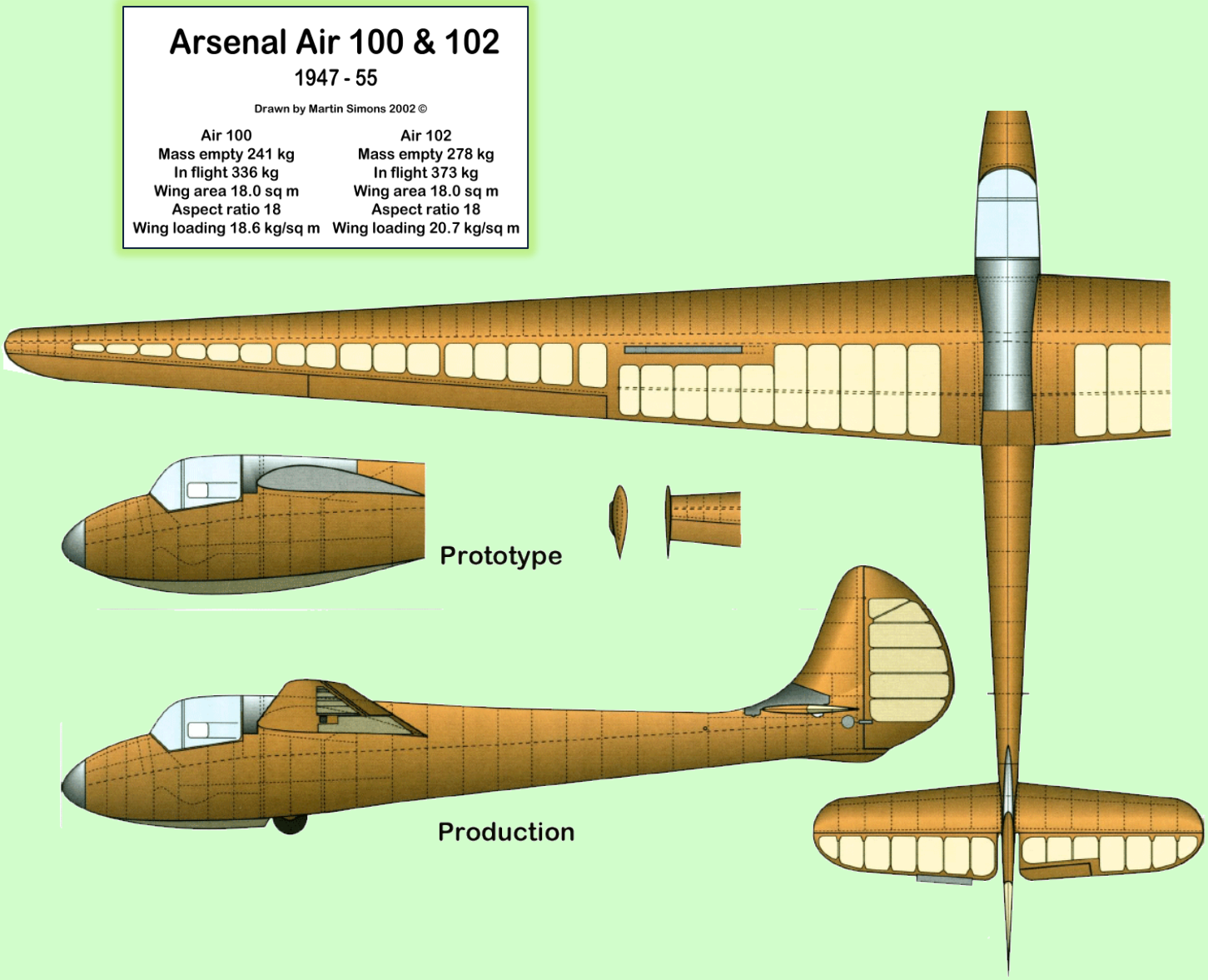
Essai réussi… mais pas transformé

Quand au succès commercial… L'Air 100 aurait pu, après le concours de Wichita Falls, connaître une brillante carrière, oui mais voilà... Lors de la création de l'Arsenal, Pierre Cot avait de fait hésité entre une structure "tout État" à la russe et une solution "tout privé" à l'allemande, et choisi la solution intermédiaire… de la société d'État, qui sera l'Arsenal. Occupée sur tous les dossiers de l'immédiat après-guerre (moteurs à réaction, hélicoptères, ailes delta, missiles, engins supersoniques, planeurs), à la fois société mais aussi bras aéronautique de l'État, l'Arsenal n'est pas vraiment fait pour imaginer et organiser une production industrielle en série, à prix étudiés, pour gagner de l'argent avec un programme somme toute mineur au vu de l'immensité du champ d'études à couvrir…

Reste aujourd'hui un planeur élégant, qui a marqué le vol à voile français de l'après-guerre et servi de planeur de performance à de très nombreux pilotes et qui est aujourd'hui une machine rare et recherchée.

Les Ailes historique du Rhin - alias l'Arsenal du Costes & Bellontes - peuvent être satisfaites d'abriter ce planeur sous leur toit.

Et foi d'AHR, ce planeur revolera un jour ! Qu'on se le dise !



Crédits :

- Croquis tirés des ouvrages de Martin Simons, Sailplanes, 1920-1945 et Sailplanes, 1945-1965.

- Photo de l'Air 100 n° 1 © Musée Régional d'Angers.

- Daniel Château pour l'histoire de l'Air 100

- Association Dédale pour le récit de l'aventure de Wichita Falls

KEHLER Flugtage 2014

Comme chaque année sur le week-end de la Fête Dieu (jour férié dans le Bade-Wurtemberg), nos amis de l' "Aero Club Kehl e.V" organisent les désormais traditionnelles journées baptisées "Kehler Flugtage".

Jeudi : réservé aux modèles réduits.

Vendredi : programme d'information, apprendre à piloter à Kehl.

Samedi et dimanche : meeting aérien.

Au programme des présentations :

Marc Mathis et son Zlin

Le North American T6 de "France's Flying Warbirds"

Une Patrouille de Yak 52

Un superbe MH Broussard

L'aile volante Fauvel AV-36

Thomas Neudel sur Fournier RF4D

Matthias Glutz et son Pitts S1

Des parachutistes venus de partout

L'association "Oldtimer" de Suisse

Et bien d'autres surprises……

Évènement particulier :

Le samedi soir, retransmission en direct du Brésil du match de la coupe du monde de football : Allemagne – Ghana à 21 heures

Des animations, des stands (dont celui des "Ailes"), et de nombreux aéronefs seront en exposition statique:

SG 38

Broussard

EC 135

Le débat est ouvert :

Dans notre numéro de mai dernier nous avons publié un article de presse dans lequel le Stampe SV-4C de notre ami Eric Knauss était mentionné comme étant l'avion sauveur de Tintin dans l'aventure de "Tintin au Congo". Cette observation a fait réagir amicalement certains tintinophiles, l'avion de la BD étant librement inspiré, selon eux, par un UDET U 12 Flamingo. Et vous qu'en pensez-vous ?

Il nous est impossible de vous présenter un dessin de l'avion dans l'album en raison des copyrights associés à l'œuvre de Hergé, mais vous en trouverez facilement sur le net….

L' UDET U 12 Flamingo

Les JPO de Colmar-Houssen :

(Les 12 et 13 avril 2014 - par Félix Buchmann)

Comme l'an passé (il fallait s'y attendre) Stéphane Wagner président de l'aéro-club de Colmar-Houssen et son staff se sont surpassés une fois de plus. La plate-forme a accueilli ce week-end là un plateau attractif regroupant les diverses activités aériennes pratiquées sur le terrain, et même plus... De nombreux baptêmes de l'air ont pu être réalisés sur les avions de l'aéro-club, mais aussi sur le CAP10 F-BXHF de Habseim, déplacé pour l'occasion (Merci Yvan) ainsi que sur le Robinson R44 d'Héli Travaux, piloté par Caroline. S'y est greffé exceptionnellement un Alpha-Jet venu de Dijon pour la journée de samedi.

Le CAP 10

L' Alpha-Jet

Michel Kieffer, HKW-Aéro, a présenté son biplace qui devrait prendre l'air prochainement. Ses conférences ont sucité un vif intérêt parmi les auditeurs. Son site http://www.hkw-aero.fr/ mérite que l'on s'y attarde. Les modélistes des associations environnantes ont meublé le hangar avions. Notre Eric (Knauss) a présenté sa grenouille F-BEHM et le "BANI". M'enfin Eric, où sont les bouts de ton 4P ? La météo était de la partie, le roi Soleil, vraisemblablement attiré par le défilé des Miss Alsace, dimanche. Ce furent deux belles journées bien orchestrées. Rendez-vous est pris pour l'an prochain, avec peut-être un air-show comme en 1988 ? ***Photos © P. Van De Walle***

Cessna 152

Le projet HKW-Aéro

Pitts S-2A

Aer Macchi MB 308

Stampe SV4

Du nouveau du coté de Toulouse-Blagnac : *Aéroscopia nous communique -*

Le musée dédié à l'aéronautique, situé à Blagnac à proximité du site Jean-Luc Lagardère, est en cours de finalisation avant son ouverture dans la deuxième partie de 2014.

Le bâtiment Aéroscopia est en passe de se refermer définitivement. "Concorde, l'A300 et le Guppy sont désormais dans l'écrin, après leur transfert, en mars, depuis le site Jean-Luc Lagardère où ils avaient été stockés et préparés. Il nous faut accomplir les manœuvres -extrêmement précises- d'installation des trois appareils dans leur position finale", souligne Jacques Rocca d'Airbus, en charge du dossier Aéroscopia.

Une fois le bâtiment clos, c'est le scénographe qui prendra le relais pour donner au lieu sa dimension muséographique. "Il s'agira de mettre en place la frise historique, les accès aux trois avions et toute la scénographie", indique Jacques.

L'Igloo "Future by Airbus" sera implanté cet été. Il permettra aux visiteurs de découvrir la manière dont Airbus envisage le transport aérien dans l'avenir. Puis, à l'automne, l'exploitant s'installera progressivement dans les bureaux du premier étage du bâtiment.

L'exploitation d'Aéroscopia a été confiée à Manatour Taxiway, c'est-à-dire la société qui est également en charge des visites de nos usines à Toulouse, sous la marque Airbus Visit. "Ainsi, les visiteurs seront accueillis à Aéroscopia et pourront choisir de visiter le musée ou Airbus ou les deux. Cette nouvelle organisation implique la disparition d'ici l'hiver prochain du dispositif d'accueil des visiteurs actuel, à l'entrée de Lagardère", précise le responsable.

Aéroscopia, c'est un bâtiment aux allures de cocon. C'est aussi, des aires extérieures. "Les avions présentés dehors, parmi lesquels la Caravelle -bientôt repeinte aux couleurs d'Air Inter-, l'A400M MSN, prendront leur place à la fin de l'été. L'ouverture est prévue à la fin de l'automne", conclut Jacques.

1ère édition de Bours'Aéro du Rhin

Si vous souhaitez participer comme **exposant**. Vous trouverez toutes les informations en cliquant sur le lien :

EXPOSANTS – AUSSTELLER - EXHIBITORS

Dimanche 21 septembre 2014

Bours'Aéro du Rhin

10 h — **18 h**

1ère édition de la bourse aéronautique des Ailes historiques du Rhin

Cartes postales, diapositives, autocollants, photos, livres, maquettes, modélisme, cartes aéronautiques, jouets, vêtements aéronautiques, instruments de bord, pièces et bien d'autres objets de l'aéronautique.

Et exposition en statique d'avions anciens...!

Aérogare de fret de Strasbourg-Entzheim

Entrée et parking gratuit

Aéroport Strasbourg

Idées de sortie :

Avant les vacances, un mois de juin qui fait la part belle aux fêtes aériennes partout en France.

Chers ami(e)s membres, n'oubliez pas de vous acquitter de votre cotisation ! Pour poursuivre nos activités sereinement et atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés pour cette année, vos cotisations sont essentielles au bon fonctionnement des Ailes. Merci d'avance.

Le Trésorier