Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 11

Edito :

Ces dernières semaines des nouveaux membres sont venus renforcer notre petite équipe. Bienvenue donc à Petya, Rémy et Bruno.

Et surtout n'oubliez pas de venir participer à l'Assemblée Générale du 8 novembre 2014.

Le Conseil d'Administration

Carnet Rose :

Toutes nos félicitations à Anne et Arnaud pour l'arrivée, il y a quelques jours sous le beau ciel d'Alsace, d'un petit Frédéric.

*Le "**Storch**" alsacien*

Assemblée Générale

Un nouvel exercice s'achève pour votre association, le temps est donc venu de se retrouver pour l'Assemblée Générale annuelle 2014. Pour cela une convocation vous a été adressée par courriel il y a une quinzaine de jours. Ce rendez-vous est important pour les Ailes historiques du Rhin, alors voici un petit rappel :

Rendez-vous le samedi 8 novembre 2014 à 10 heures

Club house de l'association l' "A3P"

Aérodrome du Neuhof, rue Guynemer, 67100 Strasbourg

Plan d'accès

Au programme : Rapport moral et compte-rendu des activités 2014 – Rapport financier

Vote du quitus moral et du quitus financier - Election des membres du CA

Projets d'activité 2015 et points divers

Journées au Costes et Bellonte :

Les 18 et 19 octobre derniers, au C&B, deux journées de rangement pré-hivernal étaient organisées. L'espace "travail" a été réaménagé pour permettre l'entrée du projet Castel 301S dont le chantier devrait commencer en 2015, et les ailes du Piper ont été suspendues, ainsi à l'abri des diverses manipulations. L'espace "musée" prend forme avec les nouvelles vitrines d'exposition. Enfin la documentation et les revues ont été protégées pour leur bonne conservation. L'occasion aussi, le samedi 18, d'un petit repas de "fin d'année" avec les membres qui avaient pu se libérer, moment de détente convivial et sympathique dans la vie de l'association.

C'était en novembre :

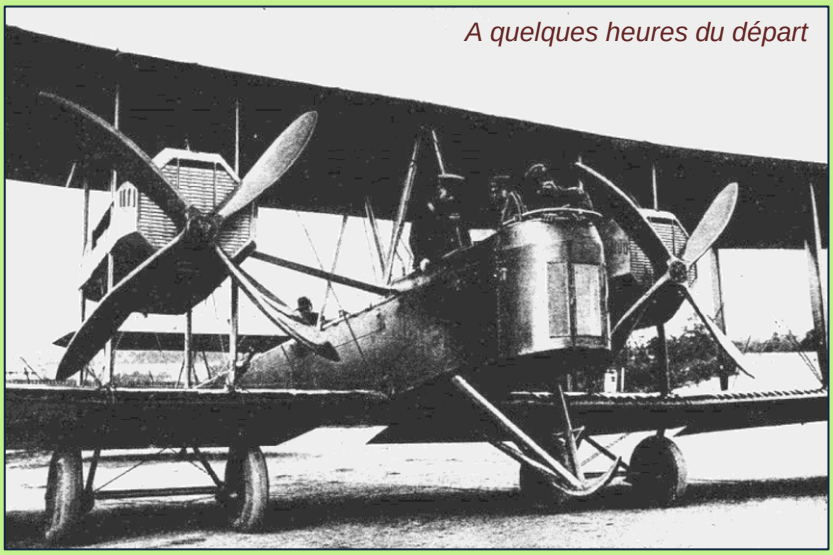
Il est neuf heures dix en ce mercredi 12 novembre 1919, quand un appareil quitte la piste du terrain de "Hounslow Heath Aerodrome". Il s'agit d'un Vickers Vimy immatriculé G-EAOU (*connu aussi sous le nom de "**G**od '**E**lp **A**ll **O**f **U**s"*) à son bord quatre Australiens, pilote et navigateur, les frères Ross et Keith Smith, et deux mécaniciens James Mallet Bennett (*"Jim"*) et Walter Henry Shiers (*"Wally"*). Leur objectif est de remporter le raid Londres (*Royaume Uni*) – Port-Darwin (*Australie*), doté d'un prix de 10.000 livres australiennes par le gouvernement australien. Pour cela il faut effectuer le vol avec un équipage australien, sur un appareil anglais (*plus largement, construit dans l'Empire Britannique*), en moins de trente jours, en partant de Hounslow (*ou de Calshot pour les hydravions*) avec deux étapes obligatoires, l'Egypte et Singapour et une arrivée "dans la région" de Port-Darwin avant le 31 décembre 1920. Cinq autres équipages sont en lice pour la compétition au départ de l'Angleterre.

Le terrain d' "Hounslow Heath Aerodrome" était situé à l'Ouest de Londres. Installé sur un terrain d'entrainement de la cavalerie anglaise au début de la Première Guerre mondiale, il accueille ses premiers avions en octobre 1914. Après guerre il connait une activité de vols commerciaux avant sa fermeture en mars 1920. Aujourd'hui il se trouverait à quelques kilomètres de l'aéroport de Heathrow.

L'équipage du "Vimy" – de gauche à droite – W.H. Shiers, K.M. Smith, R.M. Smith et J.M. Bennett ➔

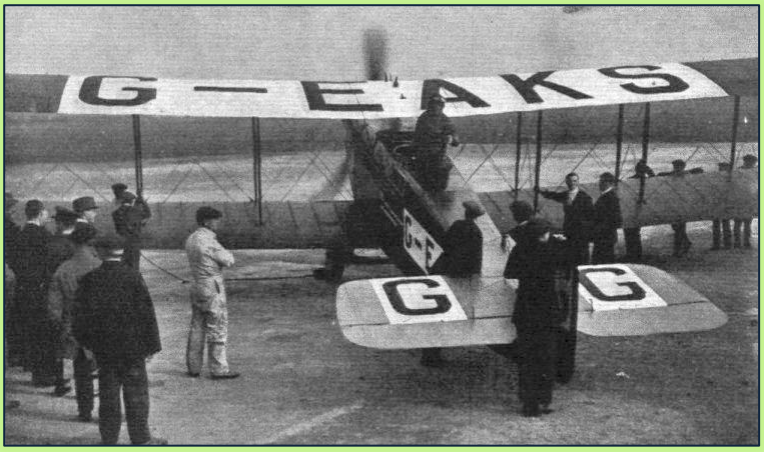
R.M. Smith devant un Bristol Fighter F2B en 1918

Les deux frères Smith sont expérimentés ; Ross Macpherson Smith est capitaine de l' "Australian Flying Corps" (*AFC*), qu'il a rejoint en 1917 comme volontaire, pilote de Bristol "Fighter" au sein du "N°1 Squadron" de l'AFC en Palestine, il porte le surnom de "Hadji" avec onze victoires homologuées dans la Grande Guerre. Keith Macpherson Smith, après avoir rejoint l'Angleterre en 1917, devient pilote et navigateur, il est lieutenant dans le "Royal Flying Corps" (*RFC*), qui devient la Royal Air Force en avril 1918. Il est affecté au N°54 Squadron, puis au N°75 Squadron où il est instructeur.



A quelques heures du départ

En octobre 1919 ils décident donc de participer à l'épreuve, pour cela ils trouvent un accord avec la "Vickers Company" pour l'utilisation d'un Vickers "Vimy" FB27A IV, l'appareil (numéro *de série F8630*) de type bombardier a été construit pour la RAF mais est sorti des usines après la fin de la guerre (*aucun appareil de type Vimy n'ayant officiellement participé aux combats*). Après sa réception par Ross Smith, vient le temps de la préparation, si le carburant et l'huile ne sont pas un problème (*le ravitaillement a été programmé sur les différentes étapes du parcours*), il faut prévoir du matériel de rechange pour les pannes éventuelles. Toute une cargaison de pièces en tout genre est chargée dans le "Vimy", le surpoids qui en résulte oblige l'équipage à réduire à l'essentiel son paquetage d'effets personnels et la radio est démontée.



Bien que le mois de novembre ne soit pas le plus propice à l'expédition, et après plusieurs départs reportés, Ross Smith prend la décision le 12 novembre de décoller malgré des conditions météorologiques que l'on peut qualifier de défavorables. Un des concurrents du raid est en effet déjà parti le 21 octobre, le capitaine George Campbell Matthews, également pilote de l'AFC, accompagné du mécanicien le sergent Thomas D. Kay, à bord d'un Sopwith Wallaby.

🡐 Le Sopwith Wallaby G-EAKS au départ

Le déroulement du raid :

Le journal de bord est assez explicite, les conditions météo sont difficiles sur la première partie du parcours. La première étape vers Lyon est perturbée par la neige et le froid, puis c'est la pluie qui s'invite à Pise (*réparation du collecteur d'échappement*) avant de rejoindre Rome dans les nuages et la brume. Pour gagner Tarente (*Italie*) puis Souda-Bay (*Crète*) c'est le vent violent, les nuages bas et le brouillard qui accompagnent l'équipage. Après Le Caire (*Egypte*) et Damas (*Syrie*) sous la pluie, une tempête les attend, cette fois au sol, à Ramadié (*Ramadi - Irak*). Ce n'est que le 21 novembre en direction de Basra (*Bassora – Irak et révision moteur*), que le "Vimy" vole enfin au soleil.

Opération de ravitaillement 🡑

Les escales se poursuivent, Bandar Abbas (*Iran*), Karachi (*Pakistan*), Delhi, Allahabad, Muttra (*pour la réparation d'une fuite d'huile*) et Calcutta (*en Inde*). Viennent Akyab (*aujourd'hui Sittwe*) et Rangoun (*Birmanie*). Vient aussi le retour du mauvais temps, tempêtes, tornades et pluies diluviennes, Don Muang (*près de Bangkok*) et Singora (*aujourd'hui Songkhla – Thaïlande*). Lors de cette étape, un longeron de la queue de l'appareil est brisé,

Départ de l'hippodrome de Singapour
Le 6 décembre 1919

nécessitant une réparation, l'étape suivante est Singapour toujours sous la pluie et une journée de perdue sur place avant de rejoindre Kalidjatti près de Batavia (*aujourd'hui Jakarta - Ile de Java - Indonésie*). Le terrain est tellement gorgé d'eau qu'il faut recouvrir le sol de nattes de bambou pour que l'avion puisse redécoller. La dernière partie du raid qui s'annonçait pourtant comme la plus difficile, se présente sous les meilleurs hospices, quand le Gouverneur Général des Indes Hollandaises de l'Est - avant leur départ - les informe de la mise en place de plusieurs aérodromes sur les îles hollandaises en prévision de la compétition.

Kalidjatti – pour une piste en nattes de bambou 🡒

Ce sont alors Surabaya, Bima (*île de Sumbawa – Indonésie*) et enfin Atambua (*île de Timor – Indonésie*), pour le grand saut au-dessus de la Mer du Timor. Le 10 décembre 1919, il est 3h40 quand le "Vimy" se pose à Fannie Bay près de Darwin (*Territoire du Nord – Australie*). Après 23 étapes, 16.528 kilomètres parcourus en 135 heures et 55 minutes de vol et 29 jours de raid, l'équipage de Ross Macpherson Smith remporte la compétition et le prix de £10.000. La société Vickers quant à elle offre l'appareil aux autorités australiennes. Le "**G**od '**E**lp **A**ll **O**f **U**s" est aujourd'hui visible sur le site de l'aéroport d'Adelaïde (*Australie*).

Arrivée à Fannie Bay ↑

Les autres concurrents :

Au départ de la Grande-Bretagne, on compte cinq autres équipages inscrits pour la course. Le raid va se révéler impitoyable avec son cortège de drames humains. Le premier équipage composé du capitaine George Campbell Matthews et du sergent Thomas D. Kay, au départ le 21 octobre, ne connait qu'une suite de pannes et de retards. Le Sopwith Wallaby immatriculé G-EAKS finit par s'écraser à l'atterrissage à Grokgak (*Gerokgak sur l'île de Bali*), occasionnant quelques blessures aux deux hommes.

Le 13 novembre c'est au tour de l'Alliance P.2 Seabird baptisé "Endeavour" (*G-EAOX*) de prendre les airs avec aux commandes le lieutenant Roger Douglas (*AFC*) et le lieutenant James Stuart Leslie Ross (*AFC*) comme navigateur. Mais après une dizaine de kilomètres et alors qu'il survole Surbinton, l'appareil part en vrille avant de s'écraser dans un verger et de s'embraser, J.S.L. Ross est tué sur le coup, R. Douglas est mort peu après de ses blessures.

← *Roger Douglas et James S.L. Ross – (de gauche à droite)*

Un Blackburn Kangaroo immatriculé G-EAOW, quitte Hounslow le 21 novembre, à son bord le lieutenant Valdemar Rendle (*RFC*), pilote, le lieutenant David Reginald Williams (*AFC*), copilote, le capitaine George Hubert Wilkins (*AFC*), navigateur, et le lieutenant Garnsey Henry Meade St Clair Potts (*AFC*), mécanicien. Le 8 décembre, alors qu'il vient de quitter Souda-Bay (*Crète*) l'appareil doit faire demi-tour suite à un problème mécanique, l'atterrissage est difficile, après avoir crevé un pneu et pris un fossé l'appareil fini dans un talus sur le nez. Heureusement personne n'est blessé, mais la course est finie.

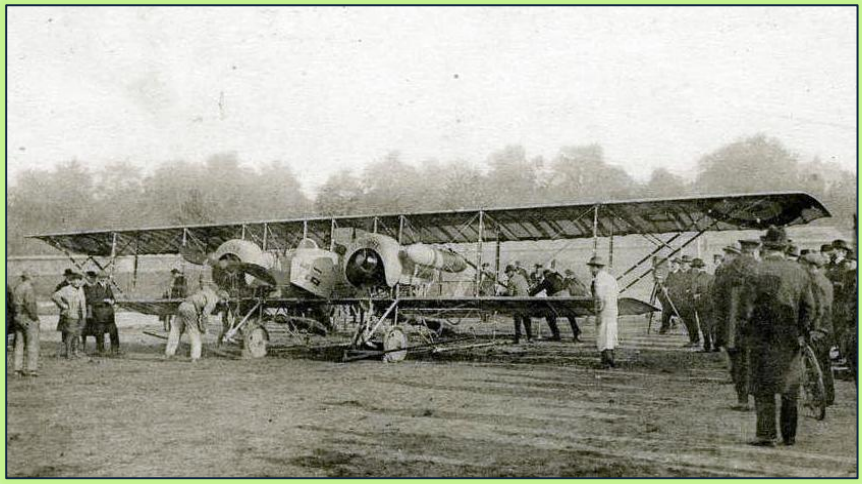
"Atterrissage" à Souda-Bay (Crète) ↑

Moins de chance pour l'équipage qui décolle le 4 décembre 1919 sur un Martinsyde type A Mk.I immatriculé G-EAMR, avec le capitaine Cedric Ernest Howell "Spike " (*RFC*), pilote, et George Henry Fraser (*AFC*), mécanicien navigateur. Au départ de Tarente (*Italie*) le 9 décembre, Ils prennent la direction d'Athènes (*Grèce*), mais la météo est une fois de plus très mauvaise. A court de carburant, semble-t-il, C.E. Howell pose son appareil sur la mer (*Baie de Saint-Georges*) à proximité de l'ile de Corfou. Des habitants ont bien entendu les cris des aviateurs, mais ils ne peuvent se porter à leur secours aucun bateau ne pouvant prendre la mer. Au matin l'avion est encore à flot mais aucune trace de l'équipage. Le corps de G.H. Fraser est rejeté par la mer quelques jours plus tard, celui de C.E. Howell ne sera jamais retrouvé.

Enfin le dernier avion à partir un Airco D.H.9 "PD" (*initiales pour Peter Dawson célèbre distillateur écossais*), immatriculé G-EAQM, s'envole le 8 janvier 1920, avec le lieutenant Raymond John Paul Parer (*AFC*), et le lieutenant John Cow McIntosh (*AFC*). L'appareil et son équipage va tout connaître, pannes multiples du matériel mais aussi de carburant, incendie en vol, atterrissage forcé en zone hostile, crash, pour finir par se perdre juste avant l'arrivée. Ainsi il lui faut 207 jours pour arriver en Australie, le 1 août 1920 à Fannie Bay. Le gouvernement australien va néanmoins leur offrir une prime de £1.000 livres pour leur courage et leur endurance…

© National Library of Australia

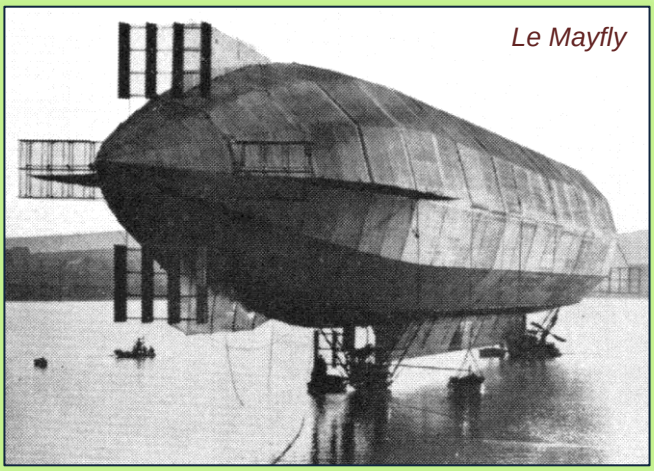
Un Français va aussi s'inviter dans la course bien que non éligible au prix, c'est Etienne Poulet, qui part du terrain de manœuvres d'Issy les Moulineaux le 14 octobre 1919 (*après une première tentative le 12*) avec son mécanicien Jean Benoist, sur un avion biplan Caudron G-4 équipé de deux moteurs Gnome-Rhône de 80 chevaux chacun. Ross Smith va retrouver l'aviateur français sur le terrain d'Akayab le 29 novembre. Les deux appareils en partiront le 30 au matin, destination Rangoun, mais pour Etienne Poulet l'aventure va s'arrêter, le Caudron manifeste de sérieux problèmes mécaniques et le voyage prend fin à Moulmein (*aujourd'hui Mawlamyine en Birmanie*). Par la suite un autre avion est offert par Caudron et envoyé au pilote français pour qu'il poursuive sa course, une nouvelle aventure qu'il va pourtant arrêter définitivement sur l'ile de Java.

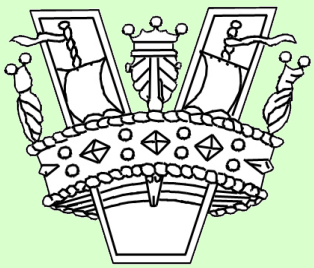


← *Le Caudron G-4*

Le "Vickers Vimy" :

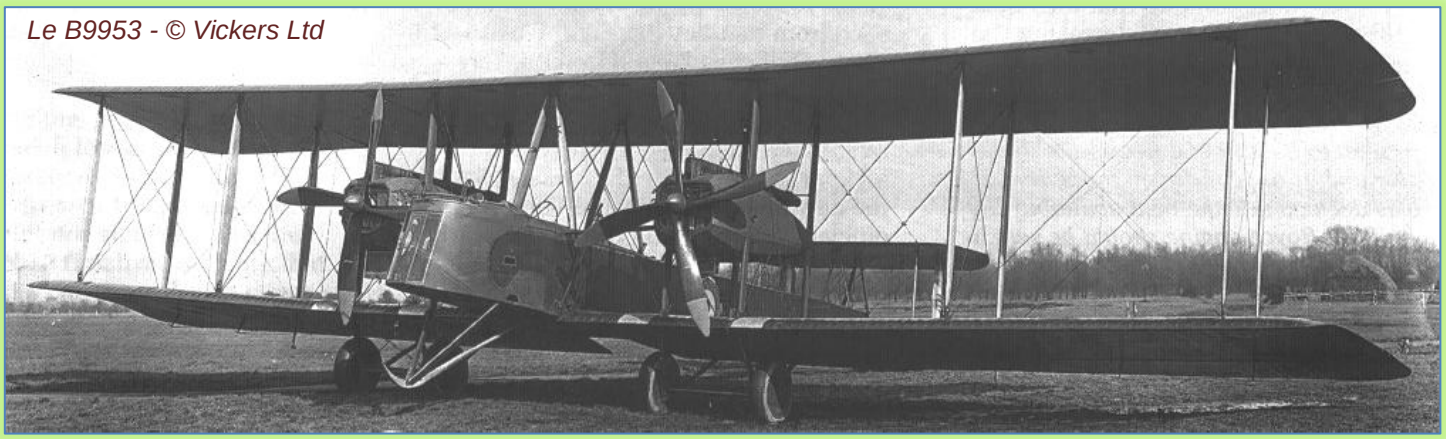
C'est en 1911 que la société anglaise "Vickers, Sons & Maxim Ltd" commence à s'intéresser vraiment à l'aviation en devenant la "Vickers Ltd" et en créant en son sein un département spécial pour le développement et la construction d'aéronefs (*tout en ayant néanmoins construit le premier dirigeable rigide baptisé "Mayfly" pour l'amirauté anglaise en 1909*). Elle ouvre également une école de pilotage à Brooklands (*Comté de Surrey – UK*). Pour se lancer dans la recherche, l'entreprise commence par acheter un avion français à Robert Esnault-Pelterie et un fuselage de même type, celui-ci va donner naissance au tout premier Vickers le "type N°1 monoplan".


Le Mayfly

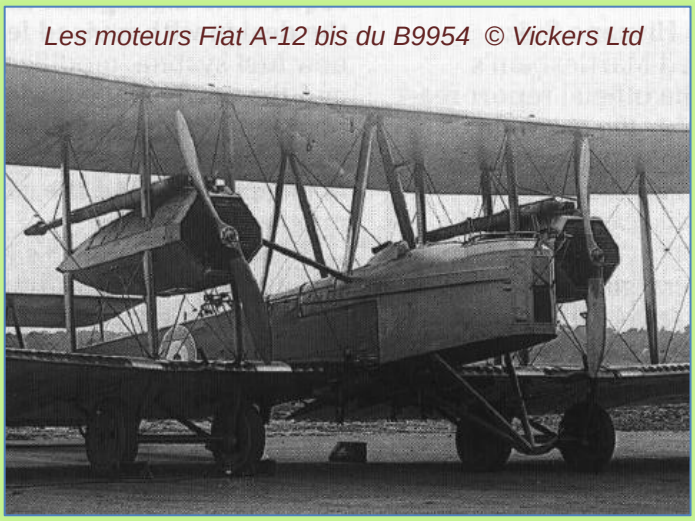

Vickers Limited

Avant la Première Guerre mondiale, le service de développement conçoit un biplan pour l'armée de type "chasseur", va naître le Vickers F.B.5 surnommé "Gun bus". Le 14 août 1917, Vickers Ltd reçoit la commande de trois prototypes de bombardier (*tout comme la société Handley-Page*). Les spécifications sont strictes : l'avion doit être un bombardier de nuit, capable d'embarquer un équipage de trois hommes avec 1.500 kg de bombes à bord, sur une distance de 480 kilomètres à une vitesse de 125-135 km/h. Sa dénomination chez l'avionneur est le "F.B.27" (*le nom de "Vimy" lui est donné en mars 1918 en hommage à la bataille de la crête de Vimy d'avril 1917*), les numéros de série B9952, 53 & 54 sont affectés le 2 novembre 1917.

Le prototype **B9952**, équipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 200 chevaux, effectue son premier vol le 30 novembre 1917, aux commandes le capitaine Charles Gordon Bell, ce dernier est un pionnier de l'aviation, ancien pilote chez Robert Esnault-Pelterie, connu pour son vol le 27 avril 1910 sur le REP "Le Rouge" lors du couronnement du Sultan Mehmed Reshad V à Constantinople. Le second prototype **B9953** dispose de deux moteurs Sunbeam Maori de 260 chevaux, il fait ses premiers essais en avril-mai 1918 mais s'écrase au sol le 25 mai, l'avion est détruit. Pour le troisième, le **B9954**, ce sont deux moteurs Fiat A-12bis de 300 chevaux qui sont choisis et diverses modifications structurelles lui sont apportées, malheureusement l'appareil se crashe le 11 septembre 1918, alors qu'il transporte des bombes armées, et explose, tuant son pilote.


Le B9953 - © Vickers Ltd

Après les premiers essais du F.B.27, considérés comme satisfaisants par les autorités, une première commande est passée dès le 26 mars 1918 avec la "Vickers Ltd", le choix porte sur la version avec motorisation "Fiat A-12bis". D'autres contrats sont aussi signés avec les firmes "Morgan & Co.", "Clayton & Shuttleworth", "Westland Aircraft" et le "Royal Aircraft Establishment", afin d'accélérer la production.

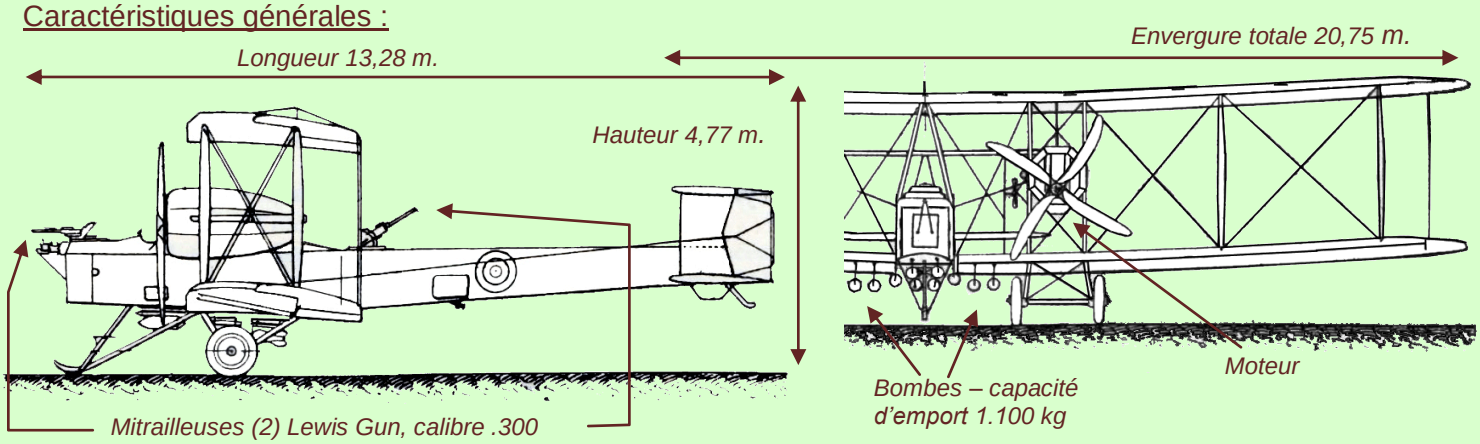

Les moteurs Fiat A-12 bis du B9954 © Vickers Ltd

Malgré cela, des problèmes sont rencontrés dans la fabrication de ces biplans bimoteurs, pour lesquels les constructeurs n'ont pas encore toutes les compétences requises. D'une part, la nécessité de certaines modifications structurelles (*comme le souligne la commande de deux nouveaux prototypes en août 1918 – n° F9569 et F9570*). D'autre part le choix de la motorisation qui est contrariée par une pénurie de moteurs Fiat A-12bis et en raison de laquelle sont envisagées d'autres solutions avec des moteurs comme le Liberty L-12, le Beardmore Halford Pullinger (*B.H.P.*) ou encore le Rolls Royce Eagle. Tous ces éléments juxtaposés vont fortement ralentir le programme.

C'est ainsi qu'à la date du 31 octobre 1918, seuls trois appareils ont été livrés à la Royal Air Force. Deux seraient en phase expérimentale dans deux unités de la RAF. Le troisième (*le prototype F9569*), étant affecté à la "Independent Air Force" (*IAF*), aurait tout d'abord gagné le "N°3 Aircraft Depot" de Courban (*Côte d'Or*) avant de rejoindre la base de l'IAF près de Nancy. Aucun appareil Vickers Vimy n'aurait donc participé à une quelconque opération durant la Première Guerre mondiale.

En octobre 1918 ce sont plus de 1.000 appareils qui ont fait l'objet d'une commande dans le cadre de "contrats en temps de guerre", mais avec la fin de celle-ci la plupart des contrats vont être abandonnés. De ces commandes, en juin 1919, les statistiques indiquent que seule une soixantaine d'appareils sont sortis des usines. Dans les années qui suivent plusieurs escadrons de bombardiers de la RAF vont réceptionner des Vickers Vimy cette fois équipés de moteurs Rolls Royce Eagle VIII de 360 chevaux. L'appareil est définitivement retiré du service en 1933.

Caractéristiques générales :

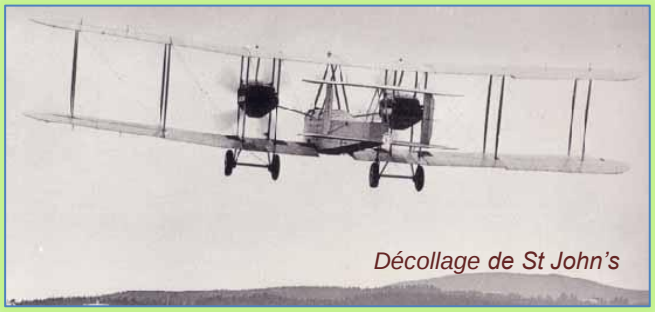


Poids à vide – 3.222 Kg / Poids en charge – 4.937 Kg / Vitesse 160 Km/h / Distance 1.500 Km

Les grands raids :

Nous ne pouvons parler du "Vimy" sans mentionner son rôle dans l'histoire de l'aéronautique, car en plus de la course Londres-Darwin, l'avion s'est aussi fait connaître du monde entier par deux autres grands raids.

Le premier, le plus marquant, est la traversée sans escale de l'Atlantique Nord, les 14 et 15 juin 1919. Cet exploit est réalisé par un équipage anglais, John Alcock (*pilote*) et Arthur Whitten Brown (*navigateur*). Partis de Saint Jean de Terre-Neuve (*St-John's – Newfoundland*) ils vont se "poser" dans une zone marécageuse près de Clifden (*Irlande*), après 3.040 kilomètres parcourus en 15 heures et 57 minutes. Ce n'est certes pas une traversée de continent à continent, mais un exploit qui va faire vibrer la presse de l'époque et ce bien avant l'exploit de Charles Lindbergh.



Décollage de St John's

Atterrissage près de Clifden

Le "De Havilland DH 9" à son arrivée à Cape Town

Le second se déroule du 4 février au 20 mars 1920, sur le parcours Londres (*Royaume Uni*) – Le Caire (*Egypte – Protectorat britannique*) - Le Cap (*Union d'Afrique du Sud en 1919*). Au départ de Brookland, le lieutenant-colonel Hesperus Andrias Van Ryneveld, accompagné du lieutenant Christopher Joseph Quintin Brand (*Flossie*), décolle sur un "Vimy" (G-UABA) baptisé "Silver queen". En cours de route un incident moteur les amène à prendre un nouvel appareil "Vimy" (*de la RAF basé à Héliopolis*), baptisé "Silver queen II. Nouvel incident à Bulawayo (*Rhodésie du Sud – Zimbabwe*) où l'appareil s'écrase. Le périple va se terminer le 20 mars à Cape Town (*Le Cap*) à bord d'un De Havilland DH 9, le "Voortrekker", prêté par la "South African Defence Force 9".

Dans le cadre de ce raid trois autres équipages étaient partis d'Angleterre. Deux n'arriveront pas à la première étape du Caire, Le troisième sur un "Vimy" baptisé "The Times" piloté par les capitaines S. Cockerell et F.C. Broome termine le raid en s'écrasant au décollage à Tabora ("*Tanganyika Territory" aujourd'hui en Tanzanie*).

Fonds documentaire :

Comme vous le savez déjà, l'un des objectifs de l'association est la collecte de documents, témoignages et ouvrages sur le patrimoine aéronautique et l'histoire de l'aviation, mais aussi de pièces aéronautiques pour notre espace muséographique. C'est ainsi que depuis le début de l'année 2014 nous avons intégré à notre fonds documentaire divers documents aéronautiques (manuels de vol, plans, etc.), une collection du magazine "le Fana de l'Aviation", une autre du magazine "Air Fan", deux collections "Encyclopédie de l'Aviation" et "Avions de Guerre" et bien d'autres livres et revues ; pour notre musée nous venons également de réceptionner deux roues de Focke-Wulf Fw 190 et une roulette de queue de Junkers Ju-88. Nous tenons ici à remercier tous ces généreux donateurs.

Si vous aussi voulez contribuer à la préservation de ce patrimoine, et souhaitez nous aider dans ce domaine, alors n'hésitez pas à nous contacter par courriel - aileshistoriquesdurhin@gmail.com - . D'avance un grand merci.

Que font nos membres ? :

Le 21 septembre, à l'occasion du meeting aérien de Francazal, notre ami et membre Heinz Bittermann présentait son magnifique Stinson 108-3 "Voyager". De très nombreux visiteurs sont venus en profiter.

Vu sur le net :

🡐 Le "Me 109 **7** Is back", à découvrir sur cette vidéo.
Après son accident en 2013 lors du "Roskilde Airshow", le Messerschmitt Bf 109 G-4 "**Red Seven**" a retrouvé les airs le 19 septembre 2014.
D'autres vidéos sur http://www.flugmuseum-messerschmitt.de/

Filmé au fameux "Planes of Fame Air Show" de Chino (USA), le 2 & 3 mai 2014, un bel hommage aux pilotes de Warbirds. 🡒

Vous pouvez nous aider à faire évoluer ce bulletin, alors envoyez nous vos avis, commentaires, et suggestions diverses. Et pourquoi pas un article à publier ici… Merci d'avance