Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 12

Edito :

Ce dernier bulletin pour l'année 2014, est aussi pour nous l'occasion de vous remercier une nouvelle fois pour votre participation aux diverses manifestations et activités de l'association durant cette période.
Le temps des fêtes de fin d'année approchant, nous vous souhaitons à tous d'en profiter pleinement, en famille ou entre ami(e)s !

Joyeux Noël à toutes et à tous

Le Conseil d'Administration

Assemblée Générale

Le 8 novembre dernier, nous avons tenu notre Assemblée Générale, dans les locaux de l'association A3P (que nous remercions pour son accueil) sur le terrain de Strasbourg-Polygone. Après la présentation par notre Président, Eric Janssonne, du rapport moral et du compte-rendu de nos activités lors de l'exercice, ce fut au tour du réviseur aux comptes puis du trésorier de présenter à l'assemblée le rapport financier.

Après le vote du quitus, les membres présents ont procédé au vote pour l'élection des membres du Conseil d'Administration. Eric Janssonne, sortant, a été réélu, et Jean-Jacques Marion, nouveau candidat a été élu. Le Conseil d' Administration compte désormais sept membres.

Le programme des activités pour l'année 2015 a été soumis à l'approbation de l'assemblée et validé. Parmi celles-ci, retenons le lancement de la restauration du Castel 301, avec une étude préalable de faisabilité, suivie de la phase active au hangar C&B (sous la direction de P. Dufay). Si vous disposez chez vous d'équipements ou d'outillage dont vous n'avez plus l'usage et dont vous souhaitez vous débarrasser, notre "caisse à outils" est preneuse.

L'opération de récupération d'une réplique de Dewoitine D520, proposée depuis quelques semaines aux membres, ayant trouvé son financement est aussi validée. Elle devrait voir sa réalisation au cours de ce mois.
Pour toutes les autres manifestations 2015, le programme vous sera communiqué dans un prochain bulletin.

Les avions de la Base aérienne 124 de Strasbourg-Entzheim (1959-1994) en maquettes

- Par Arnaud LUTZ -

En guise de préambule…

L'ancienne Base aérienne 124 de Strasbourg-Entzheim est intimement liée à la reconnaissance tactique de l'Armée de l'Air et à la 33ème Escadre de reconnaissance.

Pour accompagner les panneaux réalisés sur la BA 124 dans notre espace muséographique, nous avons décidé de représenter tous les avions d'armes et des avions de liaison des BA 124 de Strasbourg-Entzheim à l'échelle 1/48ème, compromis idéal entre la taille du modèle réduit et l'existence des maquettes en question.

Le challenge, mais surtout le plaisir d'identifier les appareils, d'en trouver les maquettes, de cerner une décoration appropriée et de les monter par rapport à la photo de l'appareil original a représenté pour moi environ 900 h de travail. J'ai en outre choisi de représenter avec les maquettes toutes les unités qui ont servi sur la base.

Pour mettre en valeur ces appareils, les Ailes historiques du Rhin ont acheté deux superbes vitrines qui permettront aux membres et aux visiteurs de se plonger dans l'histoire des deux bases plates-formes alsacienne. Cap maintenant sur les avions ayant fait l'histoire la BA 124 de Strasbourg-Entzheim.

Le RF-84F Thunderflash :

Cet appareil a été stationné sur la BA 124 de 1959 à 1966. Pour le représenter, le choix s'est vite porté sur la vieille maquette Heller au 1/48ème et une planche de décalques complémentaire Berna Decals pour réaliser un appareil de l'Escadron de Reconnaissance (ER) 1/33 « Moselle », le « 33-TJ », qu'une photo permet d'illustrer. Il faut toutefois veiller que la décoration choisie a bien été portée par un appareil basé à Strasbourg-Entzheim car les RF-84F étaient stationnés à Cognac puis Lahr-Hugsweier (Allemagne) auparavant.

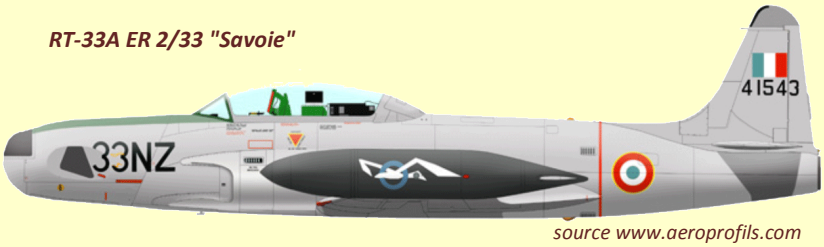
RF-84F Thunderflash (Col J. Dedieu) ➔

Montage sans difficulté d'une maquette ancienne, sortie en 1981, relativement peu détaillée, mais correcte dans l'ensemble et facilement procurable via Internet (merci les rééditions !). On fait quand même chauffer le tube de mastic car l'ajustage est …d'époque ! Grande satisfaction à la fin du montage car la décoration choisie est très esthétique sur le modèle. On se rend également compte de la grande taille de l'appareil, dimensionné à l'« américaine » ! Et puis, ayant déjà monté ce modèle pour ma collection personnelle il y a une vingtaine d'année, cela m'a permis de faire un petit voyage dans le temps bien agréable.

Le RT-33A :

Entré en service au sein de la 33ème Escadre en 1955 avec l'ER 2/33 « Savoie », la version dédiée reconnaissance du célébrissime T-33 T-Bird a posé ses roues en 1960 sur la piste de la BA 124. Il y finit sa carrière en 1982, après 27 ans de bons et loyaux services, durée remarquable pour l'époque. Sur les 6 RT-33 livrés par les Etats-Unis de 1955 à 1957 à l'Armée de l'Air, 4 ont été accidentés…

RT-33A ER 2/33 "Savoie"



source www.aeroprofils.com

Pas trop de choix pour la maquette au 1/48ème, nous prendrons le modèle Hobby Craft, lui non plus pas de toute première jeunesse mais le seul existant. Après quelques recherches, j'arrive enfin à me procurer le modèle et découvre une maquette simple, relativement peu détaillée mais fidèle de formes sauf pour le cheminement des entrées d'air à l'emplanture des ailes. Le défaut est difficile à rectifier, mais, tout compte fait, comme il ne nuit pas à la silhouette générale de l'appareil, je n'y toucherai pas.

On constate bien sur la maquette les principales différences d'avec le T-33 classique au niveau du nez (présence de plusieurs objectifs) et du poste de pilotage : en effet, contrairement à ce que l'on pourrait penser en voyant la même verrière que le biplace T-33, le RT-33 est monoplace, le siège arrière est remplacé par des appareils de navigation et radio.

Le montage est plutôt serein, je profite de l'option « volets sortis » pour donner plus de dynamisme à notre avion. Inspiré par un profil (je cherche encore la photo), je choisis comme décoration un appareil de l'ER 2/33 « Savoie » vers 1960 avec de superbes « mouettes du Rhin » peintes sur les bidons d'ailes noirs, du plus bel effet. Elle est intégralement réalisée avec les restes d'autres planches de décalques.

Le Mirage IIIB :

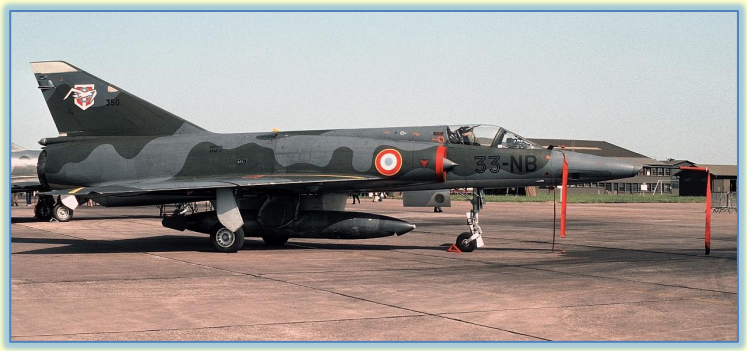
Mirage IIIB ER 3/33 "Moselle" (Coll. H. Beaumont)

Chose peu connue, la saga des Mirage sur la BA 124 ne commence pas avec le Mirage IIIR mais avec le biplace Mirage IIIB, dont 6 exemplaires arrivent au sein de l'ER 3/33 « Moselle » à partir du 18 mars 1963 pour former les pilotes au maniement du Mirage IIIR. Leur présence est toutefois limitée puisqu'ils y resteront jusqu'au 22 décembre 1965.

Pour le représenter au 1/48ème, toujours un choix des plus réduits, entre l'ancien modèle sorti par Heller en 1979, régulièrement réédité depuis et facilement disponible et le modèle de Fonderie Miniature, basé sur le IIIB de Heller, mais beaucoup plus compliqué à monter (et cher…). Allons donc pour le modèle Heller, grand classique s'il en est, et première maquette d'avion au 1/48ème pour ce fabriquant !

Ce modèle passe pour être juste de formes et de dimensions mais nécessitera une bonne quantité de mastic. Néanmoins, la maquette se monte facilement, pour peu que l'on étudie bien les instructions de montage. Passons maintenant à la décoration. J'avoue qu'une dérive de IIIB arborant fièrement une « cocotte » ne manque ni de charme ni d'originalité. Une photo du premier Mirage IIIB de la 33ème Escadre, le n°208 « 33-TZ » achève de me convaincre. Comme pour le RT-33A, les restes de planches de décalques permettent de trouver aisément les cocardes, cocottes et marquages divers.

Le Mirage IIIR :



Mirage IIIR (www.airfighters.com)

De la fin août 1963 à 1988, une légende de l'aviation française est stationnée sur la BA 124 de Strasbourg-Entzheim, le Mirage IIIR et sa variante IIIRD (1968-1988), dérivée du Mirage IIIE et équipée comme lui d'un radar Doppler. Cet appareil est intimement lié à la base strasbourgeoise et reste encore bien ancré dans les cœurs et les mémoires des Anciens de la « 33 ». Avec son successeur le Mirage FICR, c'est l'appareil le plus connu de l'ancienne BA 124.

Pour l'anecdote, c'est à bord du Mirage IIIR n°307 que Jacqueline Auriol porte le record mondial féminin de vitesse en circuit fermé sur 100 km à 2038,7 km/h le 14 juin 1963, améliorant son propre record détenu depuis 1961 sur Mirage IIIC. Une sacrée famille d'avions aux mains d'une sacrée pilote !

Quant à la maquette au 1/48ème, là encore, pas trop de choix (c'est une constante avec les matériels français…), soit le modèle Fonderie Miniature, peu courant de nos jours et requérant une somme de travail plus que conséquente, soit l'ancien modèle Academy, lui-même un reboîtage de l'antique modèle Fujimi du début des années 80, très simplifié, avec peu de détails, mais avec l'avantage d'être bien disponible et peu onéreux.

J'ai choisi ce dernier kit, en toute connaissance de son principal défaut, celui d'être plutôt au 1/50ème qu'au 1/48ème. Mais là encore, j'ai estimé qu'il ne nuisait pas à l'ensemble, l'avion représenté ressemble quand même très fortement à un IIIR ! Le montage est très facile, le poste de pilotage est simplifié à l'extrême, ainsi que la pointe avant renfermant les combinaisons d'appareils photographiques.

Avec cet appareil, nous quittons les livrées « tout alu » pour plonger dans le camouflage à deux tons de gris et de vert sur les surfaces supérieures, la partie inférieure, l'intrados, restant couleur alu naturel. Je reproduis également sur l'extrados des raccords de peinture que l'on peut parfois observer sur quelques appareils.

RB-26C Invader :

Voilà un appareil dont peu de personnes soupçonnent qu'il ait pu être stationné sur la base bas-rhinoise. Et pourtant, à leur retour d'Algérie de leur terrain d'Oran-la-Sénia, les RB-26C Invader de l'Escadron de reconnaissance photographique (ERP) 1/32 « Armagnac » se sont posés sur la BA 124 de Strasbourg-Entzheim début décembre 1963. Ils y sont restés jusqu'à la dissolution de l'ERP 1/32 « Armagnac » le 31 mars 1965. Le RB-26C est une variante de reconnaissance désarmée dérivée du bombardier moyen bimoteur B-26C Invader. Les tourelles défensives supérieures et inférieures ont été enlevées. Le compartiment du mitrailleur arrière et du bombardier à l'avant sont équipés d'appareils photographiques.

RB-26C Invader sur la BA 124 (coll. Weygand)

Mon choix s'est porté sur la maquette Monogram A/B-26C Invader, que l'on trouve sans trop de difficultés. Mais elle nécessitera plusieurs modifications pour devenir un RB-26C : suppression de la tourelle supérieure, dont l'orifice est obturé par de la carte plastique, réalisation des appareils photographiques et des vitrages correspondants, ce qui a nécessité un travail conséquent de documentation en amont. Je n'oublie non plus pas de mettre à ces compartiments des rideaux vert olive, réalisés à partir de mouchoir papier imbibé de colle blanche diluée.

Les ajustages ne révèlent pas de mauvaises surprises, mais nécessiteront un peu de mastic. On se rend alors compte que le RB-26C est une bête d'une taille conséquente. La livrée est très classique : noir intégral sauf le dessus du fuselage qui est blanc pour réfléchir la chaleur du soleil. Nos RB-26 présentent beaucoup de traces d'usure, les photos nous permettent alors de les reproduire aux endroits les plus logiques (bords d'attaque des ailes, zones de passage, emplanture des ailes, etc.).On termine la peinture par les importantes traces d'échappement des moteurs. Là-encore, l'étude des photos nous renseigne quant à leur forme et localisation.

Pour la décoration, Berna Decals, toujours lui, propose une planche d'un appareil basé à Oran en 1963 et qui logiquement s'est aussi retrouvé à Strasbourg fin de la l'année.

Le Mirage F1CR :

Mirage F1CR ER 1/33 "Belfort"

Quand une légende succède à une autre légende… C'est ce que l'on peut dire quand la version reco du Mirage F1, le Mirage F1CR, a commencé à remplacer le Mirage IIIR/RD. Un certain nombre de Mirage F1C-200 (le -200 indique que l'appareil est équipé d'une perche de ravitaillement en vol) de chasse disposant encore d'un bon potentiel ont subi plusieurs modifications pour l'adapter à la reconnaissance tactique : recâblage en profondeur, remplacement d'un canon par un capteur infrarouge, adjonction de caméras Oméra dans le nez et de différents capteurs internes comme externes. Il peut toutefois toujours délivrer de l'armement.

Le Mirage F1CR est le dernier appareil de reconnaissance à avoir été stationné sur la BA 124 de Strasbourg-Entzheim avant sa fermeture en 1994. Le Mirage F1CR est un appareil particulier à mes yeux, car, étant jeune gamin, je l'ai vu arriver en juillet 1983 sur la BA 124 et plus tard, pendant mon service militaire, l'ai retrouvé sur la BA 112 de Reims où il avait migré à la fermeture de la BA 124.

Nous choisissons la maquette Italeri, elle-même une réédition de l'ancien modèle Esci des années 80. La boîte permet de réaliser au choix un Mirage F1CR ou un F1CT (version dédiée à l'appui et basée sur la BA 132 de Colmar-Meyenheim), il faut donc bien faire attention aux pièces spécifiques à chaque version

C'est une maquette globalement correcte, qui bien que présentant quelques imprécisions, est très agréable à monter. Le plus intéressant est la décoration. Le Mirage F1CR étant un avion qui, régulièrement, sentait bon le sable chaud, la réalisation d'un camouflage sable et brun clair m'a semblé toute indiquée. Comme, en plus de monter les appareils ayant servi sur la BA 124, je souhaitais réaliser un appareil de chaque escadron, j'ai dirigé mes recherches photos vers des appareils de l'ER 1/33 « Belfort ». Les documents ne manquant pas, je trouve vite des photos du « 33-CG » après la Guerre du Golfe en 1991 avec plusieurs marquages de bombes. Pour mettre en exergue sa capacité d'appui, je l'équipe de quatre bombes de 250 kg. La décoration est facile à réaliser avec plusieurs restes de décalques et voilà le seul type d'appareil stationné en Alsace ayant arboré un camouflage désertique

Appareils de liaison

Le T-33A « T-Bird » :

***T-33A** – (www.Airliners.net)*

Finalement, on se rend compte que la BA 124 n'a été fréquentée que par des appareils qui ont fortement marqué l'histoire de l'aéronautique militaire française en tout cas, sinon mondiale. Le T-33A « T-Bird » ne déroge pas à la règle. Livré à 203 exemplaires à l'Armée de l'Air, cet appareil a formé des générations de pilotes (3327 !) et captivé les lecteurs des *« Chevaliers du ciel Tanguy et Laverdure »* !

Utilisé sur la BA 124 depuis 1960 par la SLVSV (Section de liaison et de vol sans visibilité), puis ELVSV (E pour escadrille), puis EEVSV (Escadrille d'entraînement…), puis ETL (Escadrille de transit et de liaison) et enfin SALE (section d'accueil, de liaison et d'entraînement – ouf !) de la 33ème Escadre, le T-33A a quitté les tarmacs bas-rhinois en 1980.
La vieille maquette Testors étant presque introuvable, je me rabats sur le modèle Academy, une reprise quasi-identique du modèle Hobby Craft. S'y appliquent les mêmes remarques que pour le RT-33A plus haut. Le défi ici se situe plus particulièrement au niveau de la peinture puisque l'appareil couleur alu présente de nombreux parements rouge-orangé fluo, le fameux « day-glow ». Ces zones « day-glow » évoluant au cours de la vie opérationnelle de l'appareil, il est nécessaire de trouver une photographie de l'appareil que l'on veut réaliser. Ce document permet aussi de relever le numéro de série ainsi que l'emplacement des marquages de servitudes qui peuvent beaucoup varier d'un T-33 à l'autre et selon la date de la photo. La marque Renaissance Models a sorti une très belle planche de décalques pour les T-33A français, qu'on se procure facilement via Internet.

Le CM.170R Fouga Magister :

CM.170R Fouga Magister *(Photo Carl Brent)*

La BA 124 a été équipée, comme de nombreuses bases aériennes, du célèbre Fouga Magister pour ses missions de liaison et de servitude. Un empennage papillon, une petite taille bien qu'avec des ailes immenses, le poste de pilotage au ras du sol, le Fouga Magister a une silhouette que l'on ne confond avec nulle autre. Conçu début des années 50 comme avion école, le CM (« C » pour Robert Castello et « M » pour Pierre Mauboussin).170R. Fouga Magister a largement équipé l'Armée de l'Air (près de 100 exemplaires) et comme le « T-Bird », a formé des générations de pilotes. Il est même la monture de la Patrouille de France pendant pas moins de 24 ans, de 1956 à 1980 ! Une version marine a aussi été développée, le CM.175 Zéphyr. Plus de 900 appareils ont été construits et utilisés par vingt pays. L'Armée de l'Air se sépare de son dernier Fouga en 1997, la BA 124 ayant perdu ses derniers Fouga en 1994.

La marque Kinetic vient justement de sortir une boite avec deux Fouga, ce qui est parfait, puisqu'il y en aura également un à faire pour la 13ème Escadre à Colmar-Meyenheim Jolie maquette, très belles décalques, possibilité de monter les aérofreins sortis ou pas, la verrière ouverte ou pas, les volets baissés ou pas, bref, je me réjouis du montage, qui est très sain. Mais, au cours de la construction, on se rend compte que le feuillet d'instructions de montage est complètement loupé : des numéros sont oubliés ou intervertis, certains schémas sont en fait presque faux et le fabriquant a même complètement oublié de montrer comment construire les empennages !
La photo choisie nous montre les zones « day-glow » qui seront à réaliser et la forme particulière de l'immatriculation « 33-XG ». La planche de décalques de la boîte ainsi que quelques restes de vieux décalques permettent de réaliser la décoration sans problème, en ayant pris soin de bien repérer l'emplacement des marquages de servitude.
« Voilà, les principaux sont là. Mais si on veut être exhaustifs, on pourrait encore monter quelques modèles et variantes comme le Mirage IIIRD pour les avions d'armes ainsi que le Max Holste MH-1521 Broussard, le MD 312 Flamant et le Morane-Saulnier MS.760 Paris pour les appareils de liaison et de servitude. Mais bon, petite pause peut-être ? En attendant… »

Prochainement : les avions de la BA 132 de Colmar-Meyenheim (1957-2009) en maquettes.

C'était en décembre pendant la Grande Guerre :

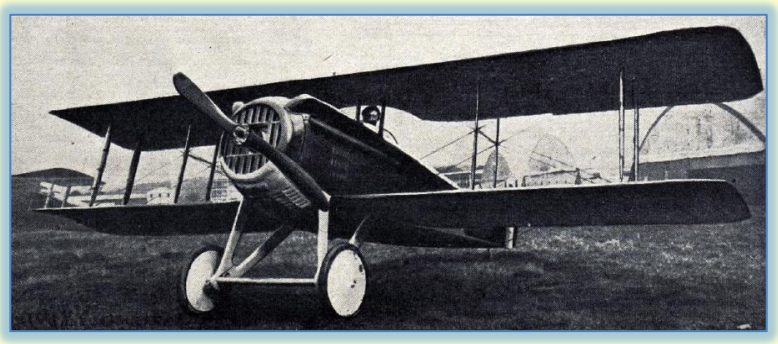
Disparition d'un héros

Ce 17 décembre 1916, aux environs de Douaumont, dans le bois de Vaux-Chapitre, il est 15 h 45 quand un Spad VII de l'escadrille N 23 vient s'abattre derrière les lignes françaises. A son bord se trouvait le capitaine Louis ROBERT de BEAUCHAMP. Après un combat aérien avec un appareil de la "Schutzstaffel 27" (*qui aurait alors été piloté par le lieutenant Eduard Dostler*), le grand pilote français, blessé mortellement, inscrit une dernière fois son nom dans la grande histoire aéronautique de la Première Guerre mondiale.

La Guerre Aérienne Illustrée – édition du 28/06/1917 - © BNF
"C'est près du fort de Douaumont que tomba celui qu'on espérait invincible"

Le lieutenant Daucourt, l'un de ses fidèles amis et compagnon d'armes, lui rend hommage en s'adressant au Secrétaire du Sénat, le sénateur Lucien Cornet, et rapporte ainsi les derniers instants du héros : *"J'ai été très affecté par la mort de mon camarade ; nous perdons là un grand Français et une grande figure de l'aviation. De Beauchamp incarnait l'adresse, la bravoure poussée à l'extrême, une grande science de l'air et une impétuosité extraordinaire. Il avait au plus haut point la conscience de son devoir. C'est un chef admirable qui a donné autour de lui le plus magnifique exemple de sacrifice raisonné. Les Boches peuvent se vanter d'avoir réussi un beau coup. Mais il sera vengé, il avait tant d'amis dans l'aviation française. Il a eu une mort digne de lui…."*

Un SPAD VII en avril 1916 ➔



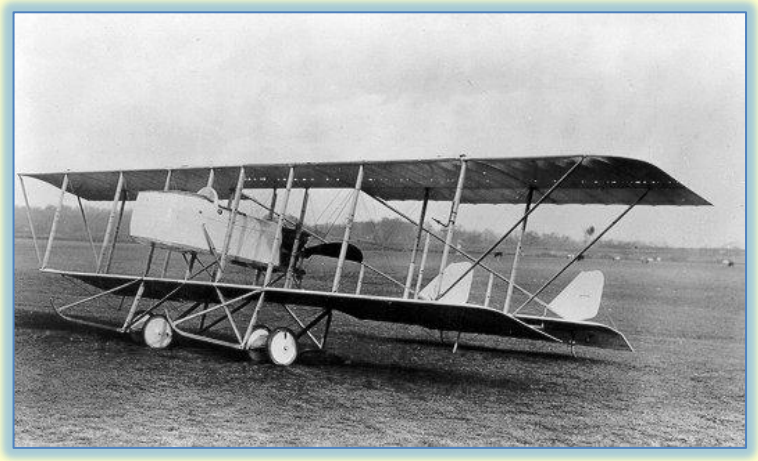
*" Etant en croisière en avant de Douaumont, sur son ------ (*en période de guerre ce type d'information n'était pas donné dans la presse*) il aperçut un avion aux prises avec quatre avions ennemis. Sans hésiter, il piqua, se portant à son secours, fonçant dans le groupe ennemi. Hélas ! À peine avait-il tiré quelques coups de mitrailleuse qu'une grêle de balles l'atteignait, brisant son arme, détériorant son avion et le blessant mortellement en plusieurs endroits. On vit l'appareil piquer vers nos lignes, puis se remettre face au vent pour atterrir. De Beauchamp, moribond, avait rassemblé toute son énergie pour cette ultime manœuvre. Cela se passait derrière Vaux. Dans le chaos des explosions d'obus et de mines, l'appareil capota dans un trou de 220, projetant mon camarade à plusieurs mètres en avant. Sa tête vint donner sur un tronc d'arbre, et il mourut en pleine bataille, quelques minutes après, sans avoir repris connaissance. Une balle à l'épaule lui avait fait perdre tout son sang, une autre l'avait atteint en plein front. Voila, monsieur le sénateur, la bien triste histoire de la fin d'un héros. Nous le pleurons tous. "*

Une vie au service de son pays :

Louis Robert de Beauchamp est né le 4 octobre 1887 à Senlis, où son père le Vicomte Maurice Robert de Beauchamp, capitaine de Cuirassiers, était en garnison. A dix ans il perd sa mère la Vicomtesse Robert de Beauchamp née Valèrie Tuquet, dans l'incendie du Bazar de la Charité à Paris. Après ses études, il entre une première fois à l'École spéciale Militaire de Saint-Cyr en 1908, mais il est reformé pour raisons de santé. Après avoir fait appel de la décision, il intègre enfin la promotion "La Moskova" (*1910-1913*). *(Photo © École de Saint-Cyr)*

C'est durant cette période (*en mai 1911*) qu'il obtient du Comité National pour l'Aviation Militaire la possibilité d'apprendre à piloter. Il obtient ainsi le Brevet civil de l'Aéro-club de France, sur un avion Zodiac (*brevet n°1.083 du 22 octobre 1912*), et le Brevet de pilote militaire sur un Farman. Malgré cela, à sa sortie de Saint-Cyr, il est affecté dans l'infanterie. Il participe avant guerre à des meetings "d'aviation" où il se fait remarquer par sa maîtrise de l'air. Lorsque la mobilisation générale est déclarée le 2 août 1914, on retrouve le lieutenant Robert de Beauchamp à la tête de la 1ère section "Mitrailleuses" du 138ème régiment d'infanterie.

Un avion Zodiac à Saumur en 1912


Maurice Farman MF 11

Mais rapidement et sur sa demande il est affecté à une première escadrille, la MF 2, où il va tout de suite s'illustrer en bombardant le 18 novembre 1914 une batterie d'artillerie près de Varennes avec des obus et des fléchettes (*1*). Première citation à l'ordre de l'armée le 28 décembre 1914 (*JO du 26 janvier 1915*). Le 4 février 1915 il abat son premier avion, et pour ces faits est nommé chevalier de la Légion d'honneur (*JO du 24 février 1915*). Le 15 avril il décolle pour bombarder le quartier général allemand à Charleville-Mézières (*5 bombes*) forçant ainsi le Kaiser Guillaume II à déplacer son QG.

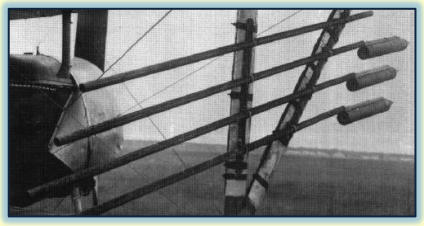
Nieuport Ni 16

Le 23 juin 1915, il rejoint la MS 37 avec laquelle il effectue de nombreuses missions. Il s'illustre le 10 octobre en attaquant une patrouille de 4 avions dans la région de Buzancy. Au retour il est attaqué par un "Aviatik", mais parvient à rentrer avec son appareil criblé de balles. Ses qualités reconnues en haut lieu, il est affecté comme commandant à l'escadrille N 23, le 8 décembre 1915 (*celle-ci est alors équipée de Nieuport 10*). En février 1916 son unité est dotée de Nieuport Ni 16 et de Sopwith 1A2. Le capitaine Beauchamp mène très souvent son escadrille au combat, mais reste attaché aux opérations de reconnaissance qu'il mène souvent seul sur son monoplace. De celles-ci, il rapporte très souvent des informations de la plus haute importance pour le commandement. Le 9 avril il abat l'un des fameux Fokker, cauchemar des pilotes français. Le 22 mai c'est la première attaque de ballons allemands, les fameux "Drachen" (*2*), Beauchamp sur un Nieuport Ni 16 en inscrit un à son tableau de chasse, il est équipé alors de fusées Le Prieur (*3*). Il perfectionne la reconnaissance aérienne en utilisant la photographie, comme ce 22 juillet 1916 ou avec son observateur le sous-lieutenant de Ram il vole sur 400 kilomètres, pendant deux heures trente, au-dessus des lignes ennemies et recueille de précieuses informations pour l'état-major.

(1) Appelée fléchette "Bon", il s'agissait d'une tige d'acier d'une longueur de 10 cm à 12 cm, contenue dans des boites par lot de 50, et larguée d'avion en paquet compact.

← (2) Drachen – Ballon captif utilisé pour l'observation par les Allemands, appelé aussi "saucisse" par les "poilus".

(3) Fusée Le Prieur – fusée incendiaire fixée sur les mâts de voilure des biplans, à mise à feu électrique – 1ère utilisation le 22 mai 1916. →



Mais le capitaine de Beauchamp souhaite aussi faire progresser la tactique du bombardement en y introduisant la notion du bombardement longue distance. A cet effet il fait modifier les Sopwiths 1B1 de son unité en avions monoplaces, augmentant ainsi le rayon d'action des aéronefs.

Le 24 septembre il quitte, à 11 heures du matin, le terrain de Lemmes sur le Sopwith baptisé "ARIEL", accompagné du lieutenant Daucourt, sur le "YEN A BON", objectif les usines KRUPP d'Essen (*Westphalie*) au cœur de l'Allemagne. Ce site est un élément majeur de l'industrie allemande, car après la bataille navale du Jutland (dite bataille du détroit de Skagerrak pour les allemands), le Kaiser a émis un rescrit d'urgence pour la remise en état de la flotte allemande par KRUPP. A 17 heures, après un raid de plus de 600 kilomètres, les appareils sont de retour après avoir largué leurs douze bombes sur l'objectif. *Le Sopwith du lieutenant Daucourt* ➔

Les deux hommes vont être cités à l'Ordre de l'armée pour ce raid : "*Ont donné à tous un exemple admirable de bravoure, d'énergie, de ténacité en organisant et en exécutant, les premiers, un raid de bombardement d'une très grande importance, à plus de 300 kilomètres en pays ennemi*". *Le* 12 novembre ils reçoivent aussi la grande médaille d'or de l'aéro-club de France pour l'aviation de bombardement.

↑ Le capitaine *Robert de Beauchamp devant son appareil.*

Le 17 novembre à 8 heures du matin, le capitaine Robert de Beauchamp décolle de Luxeuil, seul cette fois, sur son Sopwith "Ariel" avec en ligne de mire la ville de Münich en Bavière. Ce nouvel objectif encore plus lointain, il va l'atteindre à 12h40. Après avoir largué ses bombes, et étant dans l'impossibilité de regagner la France, le pilote va prendre la direction de l'Italie en traversant les Alpes. Il va finir par se poser près de Venise à Santa Dona di Piave après un raid de 800 kilomètres. Il y est accueilli en héros, et pour son exploit il reçoit la "Medaglia al Valore Militare" (*médaille de la valeur militaire*).

Atterrissage un peu rude…↑

Dernier hommage de son pays au héros, le 12 décembre, le général Nivelle lui remet la rosette d'Officier de la Légion d'honneur. Citation accompagnant la promotion (*JO du 05 janvier 1917*) "*Robert de Beauchamp (Louis-Marie-Maurice-Georges), capitaine commandant l'escadrille n° 23. Officier de la plus grande bravoure. Placé à la tête d'une escadrille d'armée y a montré, pendant la bataille de Verdun, des qualités exceptionnelles d'allant, d'initiative et d'entrain. Dans les missions de reconnaissances comme dans celles de chasse a donné sans cesse à ses pilotes les plus beaux exemples de courage réfléchi et de sentiment du devoir. A réussi à organiser et à exécuter des bombardements à grande distance, montrant dans l'accomplissement de ces missions une énergie, une ténacité et une audace hors pair."*

Quelques jours avant sa mort, Robert de Beauchamp écrivait :

L'abîme est sous nos pieds insondable et profond :
Aucun espoir ne reste à celui dont la balle
Interrompt tout à coup la marche triomphale :
Il faut vaincre ou mourir. Ici, point de pardon!
Nul ne sait en partant s'il reviendra. N'importe !
Si la mort nous atteint là-haut et nous emporte,
Si ce vol est marqué comme notre dernier,
C'est notre corps, lui seul, que notre chute écrase
Et qui devient au sol un atroce charnier:
Notre âme, accoutumée aux immortels espaces,
Y demeure. Elle en sait tous les chemins, et Dieu
N'a pour la recueillir qu'à se pencher un peu !

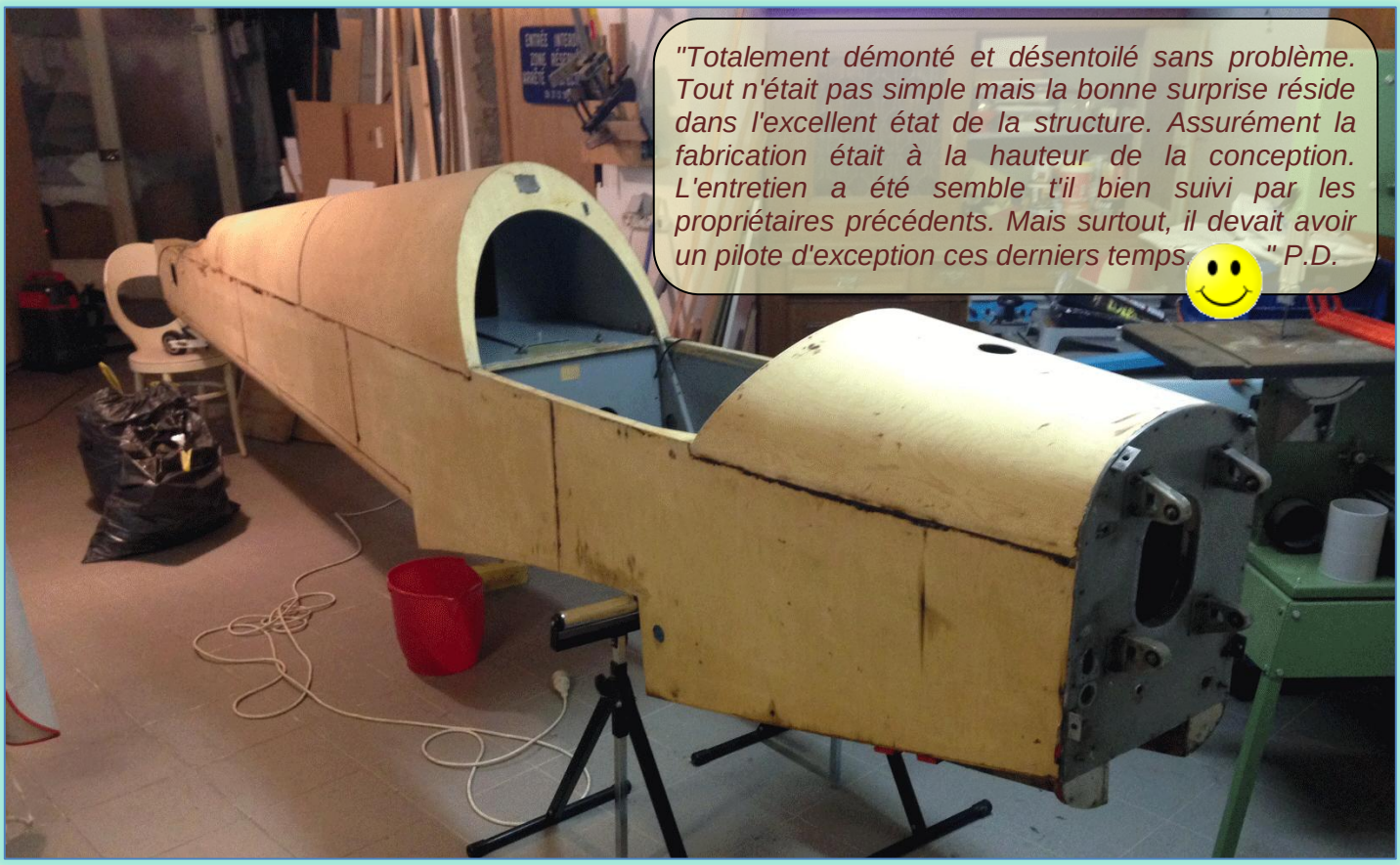
Sources : © BNF – Livres, journaux et revues d'époque (principalement la Guerre Aérienne Illustrée). Sites : Albin Denis , As oubliés de 14-18, forum Pages 14-18 et autres pages consacrées à l'histoire aéronautique.

Mais que font nos membres ?

Notre ami et membre des Ailes, Philippe Dufay, s'est mis à l'ouvrage, il nous signale : *"Mon Fournier est entré en phase de grande restauration. Réfection moteur intégrale, révision structure bois, changement boulonnerie, fabrication d'une nouvelle fourche de train en alu, nouvelle avionique et restauration des autres instruments, fabrication de nouvelles balancines selon les plans originaux, réentoilage et peinture.*
Le premier démontage depuis 50 ans... Au vu des boulons rouillés et bloqués."

Et voilà le travail ➔

Le Fournier RF4-D - F-BORI



"Totalement démonté et désentoilé sans problème. Tout n'était pas simple mais la bonne surprise réside dans l'excellent état de la structure. Assurément la fabrication était à la hauteur de la conception. L'entretien a été semble t'il bien suivi par les propriétaires précédents. Mais surtout, il devait avoir un pilote d'exception ces derniers temps. " P.D.

Partenaires de nos opérations :

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Aérodrome de Haguenau (LFSH) - 20 Rue Saint-Exupéry, 67500 Haguenau

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