Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2015 --- N° 08

Edito :

Qui dit mois d'août pense "vacances", mais ce n'est pas le cas pour tout le monde, hélas !! Essayez néanmoins de profiter de ces semaines d'été pour vous ressourcer pour la rentrée…

Dans ce bulletin : un hommage à Célestin Adolphe Pégoud, un retour sur la journée à l'aéroclub de Saverne-Steinbourg, sur l'opération de réintégration des planeurs au Costes & Bellonte, quelques nouvelles d'ici et là, et le programme très chargé de la rentrée.

Le Comité.

Bon vol au Stinson, parti vers d'autres aventures.

La Bours'Aéro du Rhin :

La 2ème édition de notre Bours'Aéro du Rhin se déroule le dimanche 20 septembre prochain (*de 10h à 18h*), il est donc temps pour nous de préparer le dispositif d'organisation. La particularité du programme de cette année était l'ouverture de notre hangar Costes & Bellonte, en parallèle de la bourse, et ce dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine – JEP (*présentation de l'espace muséographique et de l'atelier de restauration - mêmes horaires)*, mais à l'heure actuelle nous ignorons si nous serons en mesure d'assurer cette ouverture (*voir l'article consacré au transfert des planeurs au C&B*).

L'outil principal de la réussite est, vous vous en doutez, une implication de toutes et de tous, membres de l'association et ami(e)s avant, pendant et après l'évènement… Si la mise en place, la journée de la Bours'Aéro du Rhin, et le démontage de celle-ci, vont se dérouler sur les journées des 18,19, 20 et 21 septembre, il nous faut aussi prévoir dans les jours précédents l'évènement, divers rendez-vous afin de peaufiner le dispositif.

Vous trouverez dans le tableau de la page suivante le descriptif des diverses opérations à mener :

Jours	Activités
avant	Préparation des dossiers exposants / répartition sur plan
	Préparation du fléchage et des plots, du matériel de transport
	Préparation des matériels et des stands AHR
	Rangement et nettoyage du C&B – Vérifications dispositif d'accueil (sous réserve)
Vendredi 18 Septembre	Marquage au sol dans le Hall 2 des emplacements de stands.
	Réception des "garnitures" à la mairie d'Entzheim.
	Transport et installation dans le Hall 2.
	Réceptionner les tables fournies par l'aéroport, les installer.
	Transfert des matériels divers du C&B au Hall 2
Samedi 19 Septembre	Finalisation de l'installation des tables exposants
	Installation du plancher d'accès au Hall 2
	Installation stands AHR (café-gâteaux, animation, boutique, porte-revues)
	Préparation du parking avion
	Fléchage voie publique le soir
Dimanche 20 Septembre	A partir de 7h – Gestion des parkings
	Accueil des exposants et mise en place
	Stand café-gâteaux opérationnel pour 7h30 (Prévoir des gâteaux pour la vente)
	Déroulement de la Bours'Aéro et *de la JEP* – tenue des divers stands, *du C&B* et gestion de la zone publique "Parking Avions", surveillance et sécurité sur sites
	En soirée – rangement sommaire en prévision du démontage
Lundi 21	Démontage – rangement et restitution des matériels empruntés

Vous savez l'importance que revêt la réussite de la "manip" pour votre association, alors dès à présent prévoyez du temps à lui consacrer et contactez les membres du comité (courriel ou téléphone) pour indiquer vos disponibilités sur les diverses journées.

Du travail en perspective, certes, mais dans la convivialité et une ambiance exceptionnelle, que seuls le travail en équipe et la bonne humeur peuvent créer !

Communiquez nous aussi vos suggestions pour améliorer la préparation, l'animation et le déroulement de la bourse et de la JEP. Toutes les idées sont les bienvenues.

Nos partenaires de la Bours'Aéro du Rhin 2015 :

Aéroport Strasbourg

Commune de Entzheim

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Alsace 20 La chaîne Alsace

Crédit Mutuel LA banque à qui parler

Les "Portes Ouvertes" de l'Aéroclub de Saverne-Steinbourg :

(Texte E. Janssonne)

Le 21 juin dernier, était organisée la Journée "Portes Ouvertes" de l'aéroclub de Saverne-Steinbourg, les Ailes historiques du Rhin étaient associées à l'évènement. Malgré une météo capricieuse, un refus de la DGAC de donner une autorisation exceptionnelle pour la venue d'avions extérieurs sur demande préalable (*Conditions d'utilisation de l'AD : AD réservé aux ACFT basés et à ceux basés sur les plates-formes ULM et AD voisins*) ainsi que la fête des pères n'ont pas aidé à l'organisation de cette JPO. Mais c'était sans compter sur la traditionnelle ténacité et le dynamisme de l'équipe de l'aéroclub de Saverne-Steinbourg !

Castel 310

L'occasion pour les Ailes de présenter au public le planeur Castel Mauboussin 310 que notre ami Philippe Dufay avait ramené du hangar Costes et Bellonte. Un fois mis en croix le vénérable aéronef a rencontré un grand succès auprès des visiteurs.

Pitts S-2A

Parmi les avions présents, le superbe Robin DR221 "Dauphin" de notre membre Quentin Orso venu de Colmar, le Pitts S-2A d'Eric Schneider venu lui en voisin de Haguenau, un Cessna TR182 Skylane de l'aéroclub Air France SXB venu de Strasbourg. Les ULMs étaient aussi en nombre, Savage Cruiser, Tetras, Vega, Junka et autres Ikarus.

Savage Cruiser

Robin DR221

Notre stand-boutique, était tenu de main de maitre tout au long de la journée par notre ami Jean-Claude Augst et son épouse, que nous remercions vivement. Et même si la manifestation s'est achevée sous un déluge d'eau, cette journée bucolique, sympathique et aéronautique a semblé trop courte aux membres des Ailes historiques du Rhin présents, comme toujours à Saverne-Steinbourg.

Jean-Claude et son épouse ↑

Encore merci aux membres de l'aéroclub pour leur accueil chaleureux !

Les Planeurs au Costes et Bellonte :

Comme nous le savions depuis mars 2014, il nous faudrait un jour déménager vers le Costes et Bellonte les cinq derniers planeurs encore stockés dans un local temporaire du hangar fret de l'Aéroport de Strasbourg. C'est chose faite depuis le vendredi 26 juin.

Les ailes du Bücker

En premier lieu il nous fallait faire un peu de place et pour cela dès l'après-midi du 25 nous avons transféré chez notre ami Henri les ailes du Bücker F-AZUV jusqu'alors rangées dans le C&B.

Pour l'opération nous disposions d'un moyen de transport essentiel à notre dispositif, une remorque planeur "Cobra" prêtée par le Centre de Vol à Voile du polygone. Il nous restait alors, nos bras, nos jambes et une bonne dose de volonté pour transférer fuselages et plumes (*qui a dit qu'une plume ça ne pesait rien !*) sous une chaleur tropicale ! Aux commandes de la manœuvre notre "patron", Henri, et son légendaire sens du rangement.

← Le "Boss" en pleine méditation (à la pause de midi !)

La "Cobra"

Une plume !!

Sortie d'un fuselage

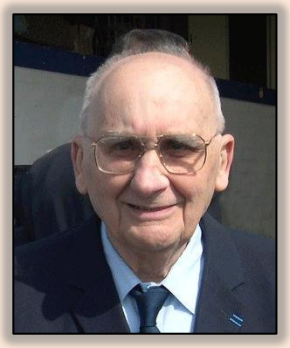
Après huit heures de travail et une courte pause méridienne le Castel 301S, les deux Nord 2000, le Nord 1300 et l'Air 100 étaient tous enfin rangés dans le hangar, après un bon nettoyage et une mise en place qui s'est révélée être un vrai casse-tête. Un grand merci à nos membres, Bruno, Etienne, Eric, Henri, Jean-Claude et Roland qui avaient pu pour l'occasion se libérer en semaine.

Aujourd'hui un simple coup d'œil dans le C&B suffit pour nous faire comprendre que notre prochain objectif est de trouver rapidement un nouvel espace de stockage durable, il n'y a plus un mètre carré d'utilisable hors espace muséographique, partie que nous avons heureusement pu préserver. Si aucune solution n'est trouvée d'ici la mi-septembre nous devrons envisager, à contrecœur, d'annuler notre participation aux "JEP" le 20 septembre.

Vu sur le net :

(n'hésitez pas à nous faire parvenir vos découvertes)

Un grand avionneur nous quitte



Jean Délémontez
1918 - 2015

Le 7 juillet dernier s'est éteint à 97 ans l'un de nos grands avionneurs d'après-guerre, Jean Délémontez. Formé comme mécanicien dans l'Armée de l'Air, en 1939 il s'occupe des MS 406 au sein du 3ème groupe de la 7ème Escadre de Chasse de Dijon. En 1946, avec son beau-père Edouard Joly, il crée la société "Avions Jodel" dont le premier avion le Jodel D-9 dit "Bébé Jodel" vole en 1948, suit le D-11 et ses 35 versions. Vient ensuite la collaboration avec Pierre Robin. Les deux hommes vont marquer l'histoire de l'aviation de tourisme française avec des noms illustres : Ambassadeur, Mascaret, Sicile, Excellence, Abeille, etc.

A découvrir ou redécouvrir, l'excellent reportage réalisé par France 3 Bourgogne :

Histoire de la saga des avionneurs Jodel – Robin ➔

Savez-vous ranger des avions ?

Quand il y a du "Red Bull" dans les airs ne laissez jamais les portes du hangar ouvertes (surtout des deux cotés). Car parfois les pilotes ont de drôles d'idées, une vidéo époustouflante… ➔

- Une autre vidéo -

Construire un Boeing, c'est si simple, en apparence

Ou la découverte d'une ligne d'assemblage de la compagnie américaine ! De A à Z et en quelques minutes, la construction d'un Boeing 737 pour la compagnie aérienne FlyDubaï.

🡐

Petit voyage en Suède

Au printemps 2015 sur le terrain de Skå Edeby Airfield (*Près de Stockholm*), de belles images et de beaux avions ! Saab Sk50B Safir, Bellanca 8KCAB Decathlon, Steen Skybolt, Yak 52 et autres DHC-1 Chipmunk…

(Proposé par E.J.) ➔

C'était en août pendant la Grande Guerre :

Disparition de Célestin Adolphe PÉGOUD

Les débris de l'avion de Pégoud
Photo parue dans "l'Album de la Guerre 1914-1919"

Il y a bientôt 100 ans que disparaissait, dans le ciel de France, Célestin Adolphe Pégoud. Parti seul au matin du 31 août 1915 au devant d'un appareil de reconnaissance "Taube" allemand repéré vers Montreux (*Meurthe et Moselle*), il menait alors, au dessus de la commune de Saint-Croix (*Territoire de Belfort*), son dernier combat contre l'appareil piloté par le caporal Walter Kandulski accompagné de son mitrailleur le lieutenant Von Bilitz. Le héros français touché par une balle à l'aorte y perdait la vie.

Adolphe Pégoud n'était pas seulement l'As français aux 6 victoires déjà homologuées, il était aussi l'un des pionniers de l'histoire de l'aéronautique et jouissait d'une renommée internationale pour ses exploits d'avant-guerre.

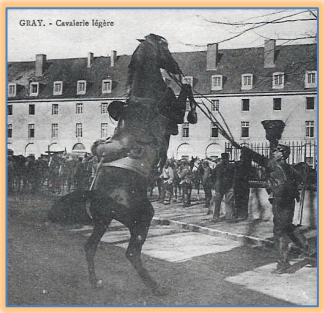
C'est à Montferrat (*Isère*), où ses parents sont de modestes agriculteurs, que naît le 13 juin 1889 Célestin Adolphe Pégoud. A 14 ans alors qu'il n'a devant lui que deux possibilités devenir agriculteur ou boucher, il décide de "monter à Paris". Il y vit semble-t-il de petits boulots jusqu'en 1907.

Sa maison natale à Montferrat ➔

Ayant atteint l'âge de dix-huit ans il s'engage dans l'armée pour 5 ans. Il rejoint Alger et le 5ème Régiment de Chasseurs d'Afrique à la caserne Mustapha pour y suivre sa formation de cavalier. Vient ensuite l'affectation à Casablanca au Maroc puis au Camp du Boucheron, en 1908 il prend part à la première "Campagne du Maroc".

🡐 Le Camp du Boucheron en 1908 © marocantan.com

Victime du paludisme Pégoud est rapatrié en Algérie, avant de rentrer en France affecté au 12ème Régiment de Hussards à Gray (*Haute-Saône*). Sa vocation aéronautique va naître d'une amitié avec le Capitaine Louis Carlin rencontré alors que Pégoud vient d'être muté au 3ème Régiment d'Artillerie Coloniale à Toulon. Carlin est un véritable passionné d'aéronautique, muté au camp de Satory il fait venir Pégoud et en octobre 1911 lui fait faire son baptême de l'air. C'est la révélation…



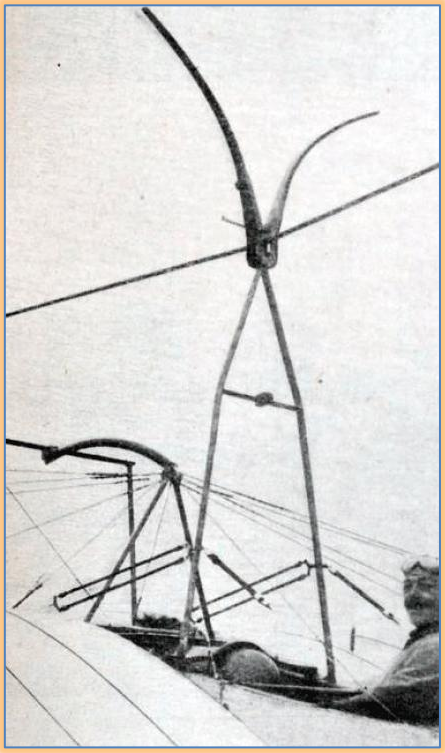
12eme Régiment de Hussards ➔

🡅 1er plan - Pégoud, Ferdinand Colin, Domenjoz et Perreyon

En septembre 1912, Louis Carlin, détaché de l'artillerie, est nommé chef du centre aéronautique de Bron (*Rhône*). Pégoud n'étant pas officier ne peut accéder à la carrière de pilote militaire, néanmoins grâce à son ami il va apprendre à piloter à Bron et obtient son brevet de pilote civil le 1er mars 1913 sur un biplan Farman (*brevet n°1243*). Revenu à la vie civile il est embauché chez Louis Blériot (*pour l'anecdote il va travailler auparavant 8 jours chez Gabriel Voisin avant d'être licencié*). Au sein de l'école de pilotage "Blériot" de Buc il se perfectionne avec comme instructeurs Edmond Perreyon, auteur d'un record du monde d'altitude à 6.000 mètres le 11 mars 1913, et le suisse John Domenjoz.

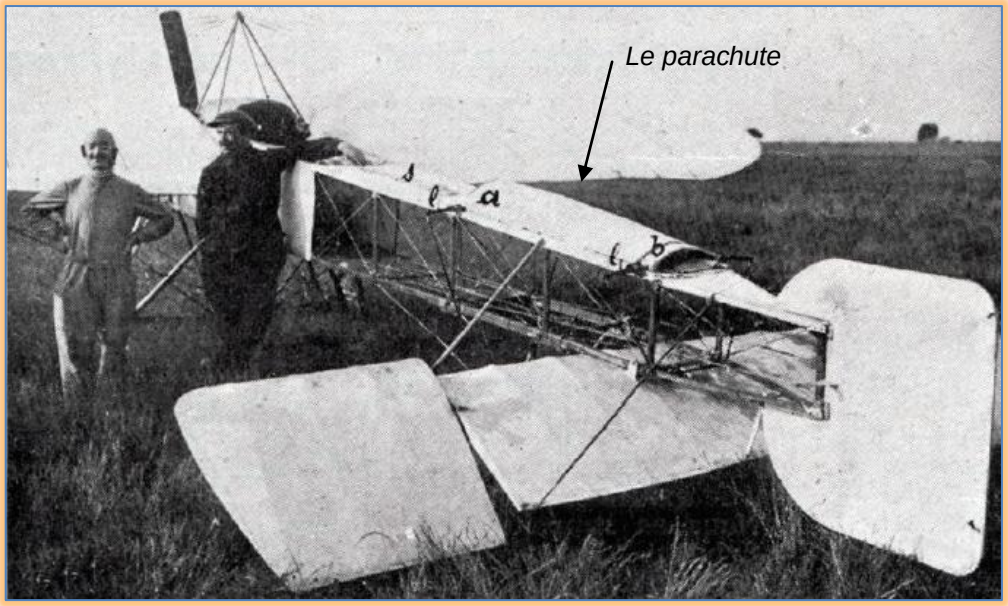
Pégoud est très vite repéré pour sa témérité et son habilité en vol, c'est pourquoi Louis Blériot lui confie la présentation d'un dispositif destiné à la marine de guerre. Le principe est de tendre un câble le long d'un bateau, câble sur lequel un avion pourrait s'accrocher puis duquel il pourrait se décrocher pour pouvoir repartir. Le 9 août 1913 des essais sont faits sur le terrain de Buc (*présentation sur un câble fixé entre des poteaux à 20 mètres de hauteur*), les manœuvres sont renouvelés en présence du ministre de la Marine M. Baudin et de deux amiraux. Toutefois si le procédé fonctionne très bien il ne sera jamais mis en application.

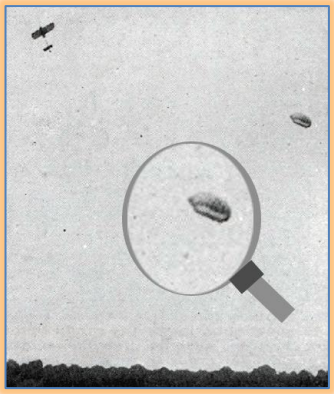
L'accrochage sur le câble



Le dispositif

En 1913, M. Frédéric Bonnet, qui cherche un pilote pour tester un parachute de son invention, rencontre Pégoud. Ce dernier est emballé par l'idée qu'enfin un pilote en difficulté puisse sauter de son appareil. Les deux hommes se mettent donc en quête d'un vieil aéronef réformé (*un vieux Blériot XI*) et le 16 août, au départ de l'aérodrome de Borel (*commune de Châteaufort*), une première tentative est effectuée, mais c'est un échec le parachute n'ayant pas voulu se libérer de son dispositif. Qu'importe, le 19 août Pégoud repart en vol, pour cette fois réussir le premier saut en parachute d'un pilote quittant volontairement son appareil. L'information sur la tentative ayant circulée dans la capitale, l'exploit est réalisé devant les journalistes et une foule en liesse.





Le grand saut ↑

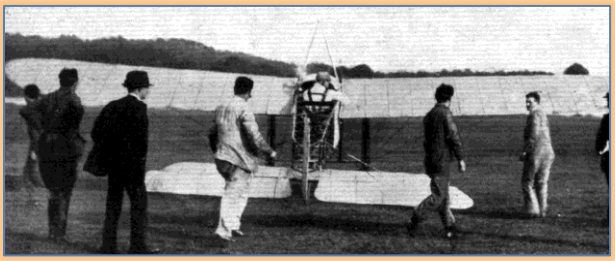
← Avant le départ, on voit la coque maintenue par des tendeurs sur le fuselage, masquant le parachute.

("L'Aérophile" 1913 © BNF)

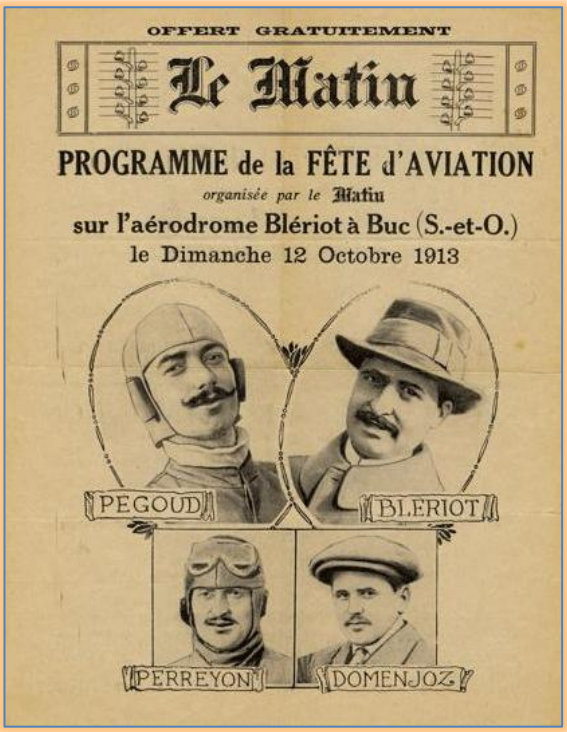
Ce jour là, alors que le parachute le ramène au sol, c'est en regardant son avion effectuer de multiples figures avant de s'écraser que l'idée vient à Pégoud de tenter un vol "tête en bas" et bien d'autres figures acrobatiques dont le fameux "looping the loop".

Reste à convaincre Louis Blériot de le laisser faire, ce dernier réticent au départ, accepte sous réserve que les démonstrations soient faites ailleurs qu'à Buc, de façon à s'éviter toute mauvaise publicité en cas d'accident. Le 1er septembre 1913 c'est donc à Juvisy sur Orge que Pégoud effectue le premier vol "tête en bas", mais dès le 2 c'est à Buc et devant une foule nombreuse qu'il récidive. Dans la presse on peut en lire le récit suivant "*Alors, non pas soudainement, comme on pourrait le croire, mais très normalement, sans heurt, sans à-coup, le voici à la descente. On devine très bien la manœuvre. L'appareil pique verticalement pendant environ 200 mètres; puis c'est comme du prodige: le monoplan se retourne toujours stable et il reste en vol' plané sur le « bombé » des ailes. On aperçoit Pégoud comme un point noir — c'est sa veste de cuir — et on distingue à la lorgnette que la tête en bas il agite un bras pour saluer. C'est réellement prodigieux"* (*La revue Aérienne 25 sept. 1913*).

Le 21 septembre, nouvelle présentation en public, Pégoud enchaine toutes les figures jusqu'à la réalisation tant attendue du looping, "*J'ai bouclé la boucle*" dira-t-il lui-même. En quelques semaines sa renommée est devenue internationale. Son ami Bonnet devient alors son manager et organise une véritable tournée européenne et dès la fin du mois c'est en Angleterre qu'il va faire sa démonstration, trois jours d'affilés au-dessus de l'aérodrome de Brooklands.


Pégoud à Brooklands *© Flight 1913)*

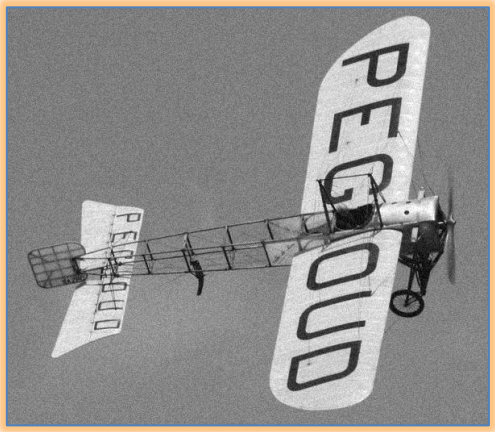
Un court retour en France pour le meeting de Buc le 12 octobre, et Pégoud enchaine les présentations entre autre à Berlin (*les 25 et 26 octobre devant près d'un million de spectateurs sur le terrain de Johannisthal*), à Bruxelles, etc. Sa popularité en France est immense, on va même retrouver Pégoud sur la scène des Folies Bergères pour une conférence de présentation de ses manœuvres acrobatiques. Le 14 décembre 1913 à Juvisy sur Orge, il va présenter son programme sur son monoplan à moteur Gnome ; vont s'enchainer descentes verticales, vols sur le dos, "Looping the loop" (*une série de 10*). L'affluence est telle que des trains spéciaux ont été proposés par la Compagnie du chemin de fer du PLM (*Paris-Lyon-Méditerranée*) et d'Orléans.



↑ *Buc - Programme du 12 octobre 1913* © BNF

← *Berlin – aérodrome de Johannisthal (en arrière plan les hangars Zeppelin)*

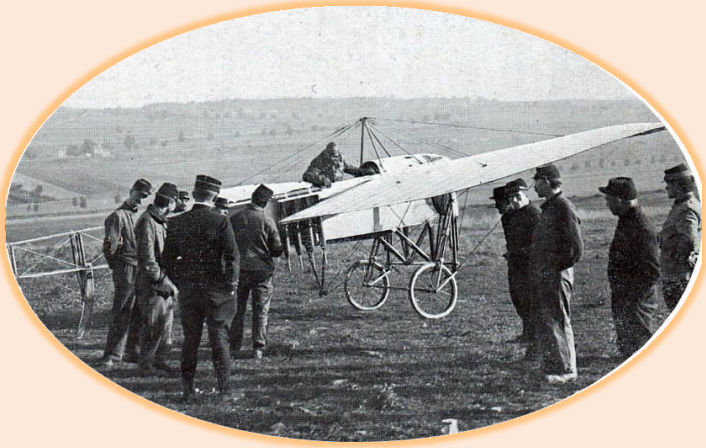
En 1914, c'est une succession d'exhibitions à travers toute l'Europe, dont l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche et la Russie, où il va rencontrer Piotr Nesterov (*1*). En début d'année il peut s'acheter ses propres avions, deux "Blériot XI-2" (*reconnaissables aux ailes marquées de son nom*), en février il vend alors son ancien Blériot XI à l'italien Achille Dal Mistro. Cette vente va faire grand bruit dans la presse quand un ancien mécanicien renvoyé par Pégoud, un autrichien du nom de Freissmuth, informe Dal Mistro que cet avion a été volontairement saboté par son ancien propriétaire. L'italien porte l'affaire en justice, Pégoud doit se défendre âprement pour que son innocence soit finalement reconnue.



La réplique du Blériot XI-2 de l'AJBS

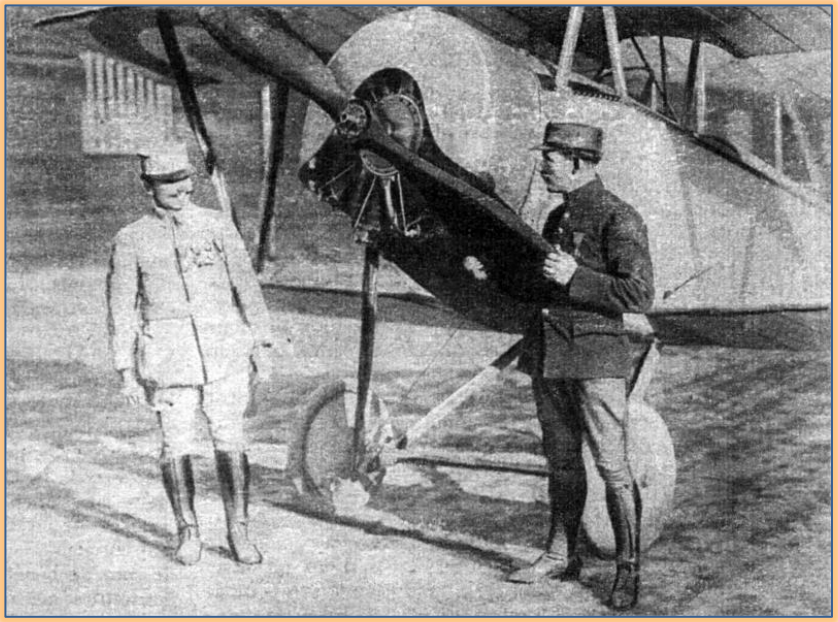
La Grande Guerre :

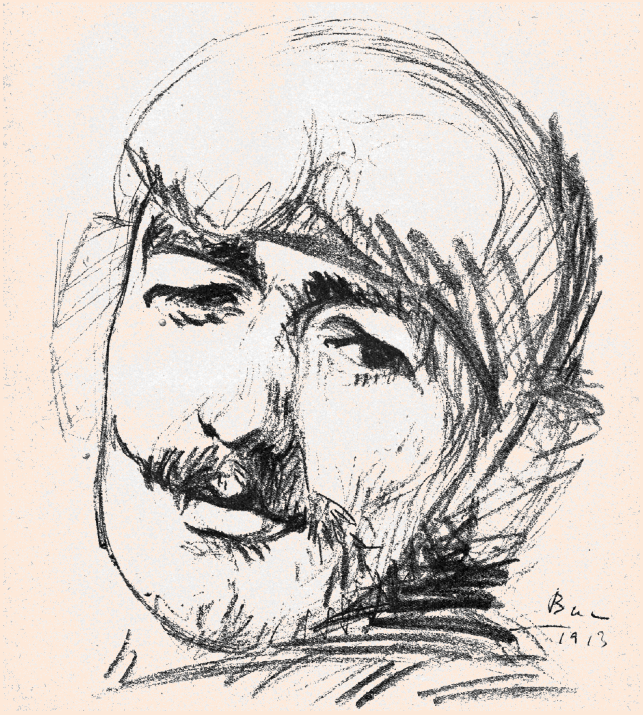
Alors qu'il est attendu aux Etats-Unis, l'arrivée de la guerre met un point final à ses présentations. En août 1914 il est mobilisé, n'étant pas pilote militaire il doit faire intervenir ses relations pour être rapidement affecté à une escadrille. Il rejoint alors la "HF 7" le 14 août 1914, le "pilote de 2ème classe" prend très rapidement du galon et effectue ses premières missions de reconnaissance sur son propre appareil. Sa première citation à l'Ordre de l'Armée est datée du 9 octobre 1914.


Départ pour un bombardement © BNF La guerre aérienne

En janvier 1915 il est affecté à la "MF 25" qu'il quitte rapidement pour rejoindre la "MS 37". C'est dans cette escadrille qu'il signe ses trois premières victoires, le même jour et lors de la même patrouille, le 5 février 1915, avec un "Taube" abattu et deux "Aviatik C", l'un est abattu et l'autre obligé de se poser dans les lignes françaises. Pour ces faits il reçoit une deuxième citation et la médaille militaire par ordre du 17 février. Vient le 3 avril, il signe deux nouvelles victoires, l'une sur un aéronef biplace et l'autre sur un "Aviatik C" et reçoit la Croix de Guerre.

Le 22 avril il rejoint la "MS 49", c'est le 11 juillet au-dessus d'Altkirch qu'il abat son sixième appareil, un "Aviatik C", il entre dans la légende des As en devenant le tout premier As français, arrive alors la troisième citation le 18 juillet et le grade de sous-lieutenant. Le 28 août Pégoud est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur avec une quatrième citation, vient hélas le 31 août quand il part sur son "Nieuport X" n°210 pour son dernier combat. La France est bouleversée par sa mort et dans la presse les articles font tous l'éloge du "Roi de l'Air". Parmi tant d'autres, celle parue dans "Les annales politiques et littéraires" du dimanche 19 septembre 1915.


Célestin Adolphe Pégoud devant son Nieuport X n° 210 avec son mécanien Lerendu
© BNF "Les Annales politiques et littéraires"



Célestin Adolphe Pégoud
Dessin de Gaston Raieter
1913 © BNF

"Pégoud était pour nous le symbole même, le symbole vivant de l'aviation. Avec son habileté prodigieuse, avec sa témérité froide, si l'on peut dire ainsi, il était le représentant de la science aéronautique comme du courage aérien. Il était le roi de l'air. Il avait inventé des moyens nouveaux et stupéfiants de se jouer de l'atmosphère. Il semblait la dompter et il semblait qu'elle lui obéît. Il avait établi sur elle son trône mobile. Il était vraiment devenu, dans toute l'étendue du terme, l'homme-oiseau. Il meurt au service de la France, sur son champ de bataille fluide, dans la tranchée céleste de sa prédilection et de son choix. "

Le respect de l'adversaire : Quand l'équipage du "Taube", Kandulski et Von Bilitz, apprend l'identité du pilote abattu quelques jours plus tôt, il décide de jeter une couronne de laurier au-dessus de Petit-Croix, on peut y lire " Den im Kampfe für sein Vaterland gefallenen Flieger Pegoud. Ehrt der Gegner" (*A l'aviateur Pégoud mort en combattant pour sa patrie. Hommage des adversaires*).

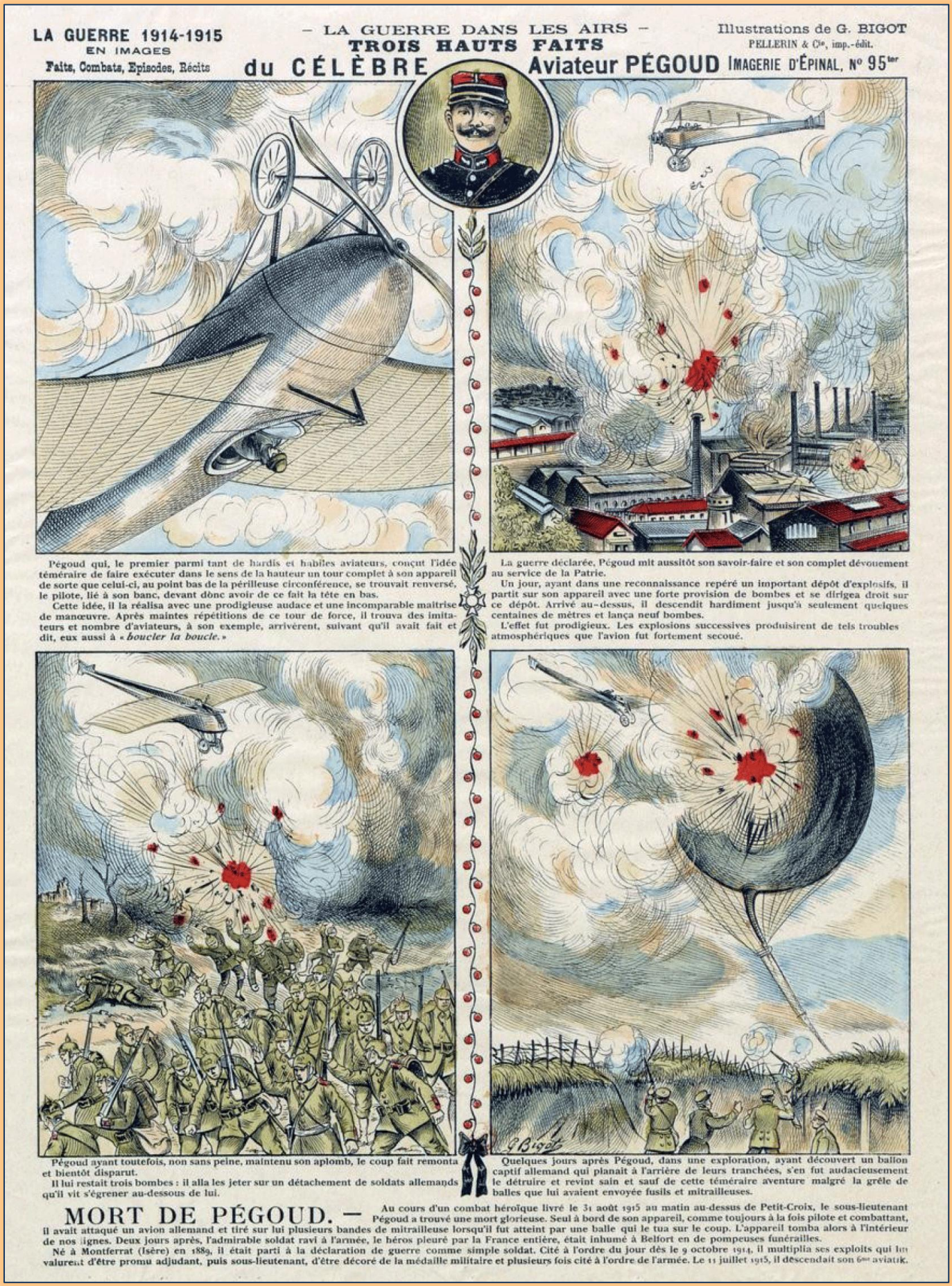
Les obsèques de Pégoud se déroulent le 3 septembre 1915 à Belfort devant une foule immense, puis il est enterré dans le cimetière de Brasse. En octobre 1920 le cercueil est transféré à Paris, après une cérémonie solennelle à Notre-Dame, il est placé au cimetière de Montparnasse où il repose toujours.

*(**1**) Piotr Nikolaevich Nesterov - pilote militaire de l'armée du Tsar – Célestin Adolphe Pégoud a souvent été considéré avant guerre (surtout en France) comme étant le premier pilote à réaliser un looping. Dans les faits c'est Piotr Nesterov qui a été le tout premier à réaliser cette figure le 9 septembre 1913 à Kiev, devant ses camarades pilote et sur un avion militaire Nieuport. Pour cet exploit le jeune aviateur a écopé de jours d'arrêt pour audace inutile et pour avoir mis en danger le matériel de l'armée… Lors de son passage en Russie en 1914, Pégoud a fait la connaissance de Nesterov ; ils ont donné ensemble une conférence à l'Institut Polytechnique de Moscou, au cours de laquelle Pégoud a reconnu que le pilote russe était le tout premier à avoir réalisé la boucle. Piotr Nesterov est décédé lors d'un combat aérien le 8 septembre 1914 à l'âge de 27 ans.*

Sources : © BNF, journaux livres et ouvrages consacrés à l'histoire de l'aviation. Sites divers : Pégoud.fr, As oubliés de 14-18, forum Pages 14-18, Albin Denis, et autres pages web consacrées à l'histoire de l'aviation. Documents PDF de Pascal Bouchain.

Le rendez-vous de septembre à ne pas oublier !!

La guerre 1914-1918 en images :
Faits, combats, épisodes, récits - La guerre dans les airs : trois hauts faits du célèbre aviateur Pégoud
Estampe - composition de G. Bigot. 1915.



© BNF

Au mois d'Août :

Quelques dates pour vous faire plaisir, les yeux dans le ciel.

Et le championnat du monde de voltige du 20 au 29 août.

Et sur les plages :

Pornic – Marseille – Toulon – Perros-Guirec

Et en septembre, après la Bours'Aéro du Rhin !

Les Ailes vont participer à l'évènement de la fin septembre en Alsace, le meeting aérien de Haguenau. Assistez à deux jours d'animations exceptionnelles proposées par le Collectif Organisateurs de Manifestations aérienne de Haguenau et la Ville de Haguenau. 26 & 27 septembre – Aérodrome de Haguenau.