Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016 --- N° 09

Edito.

C'est la rentrée… Pour les Ailes aussi… Alors nous comptons sur toutes les bonnes volontés pour préparer en amont et animer notre "évènement du mois" : la journée du patrimoine du 18 septembre prochain. L'ouverture du hangar Costes et Bellonte est l'occasion de faire découvrir au public notre association et ses ambitions. Merci d'avance pour votre implication. Dans ce bulletin, la 1ère partie d'un article consacré à Joseph Marie Le Brix, et les rubriques habituelles.

Le Comité

Journées Européennes du Patrimoine

Dimanche 18 septembre 2016

Cette année ayant été chargée en activités diverses avec les nouveaux aménagements du "Costes et Bellonte", l'équipe des Ailes a dû renoncer à la Bours'Aéro du Rhin pour 2016. Nous avons donc décidé d'en profiter pour ouvrir les portes du hangar le dimanche 18 septembre 2016 (de 10h. à 18h.), dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine.

Au programme, des visites commentées de l'espace muséographique, une présentation de nos collections (*projets et planeurs*) et de l'atelier de restauration. Quelques activités annexes pour les enfants, le traditionnel "Café-Kuchen" et la Boutique des Ailes seront aussi proposés au public. L'entrée est bien entendu gratuite, et de nombreuses possibilités de stationnement existent autour et à proximité du hangar.

Accès : sur plan ICI – par route suivre le fléchage mis en place sur la D221 à partir de l'Aéroport.

Le patrimoine vélivole :

Nous qui disposons de quelques vieilles machines du patrimoine vélivole, ne pouvions manquer de mentionner ici, une manifestation originale baptisée "Vieilles plumes", et organisée par l'Association Aéronautique du Val d'Oise. Elle se déroule le week-end des 10 et 11 septembre, sur l'aérodrome de Mantes Chérence (*Val d'Oise*).

Au programme des deux journées : exposition historique, simulateur de vol et animations enfants, montage en public des planeurs de collection (*pour l'expo statique et les vols*) et démontage avec mise en remorque (*le dimanche*), vols de planeurs anciens, vols d'initiation en planeur pour les invités, baptêmes de voltige en planeur, aéromodélisme.

Manifestation annulée le 02/09/2016

A noter aussi le samedi : une démonstration de voltige en planeur avec fumigènes par Erwin George avec le Swift de l'équipe de France (*à 16h30*), et une conférence de M. Jean Raymond, membre de la commission historique (*à 19h00*) sur "les grandes dates du vol à voile français".

Dans les tiroirs !

Notre ami et membre des "Ailes", André Weiss, faisant quelques recherches dans ses archives, a déniché quelques clichés d'un meeting aérien à Belfort en 1951, voici trois rares photographies que nous vous proposons de découvrir.

1 - Le CM 8 R 13 Sylphe "F-BFOI", conçu par la société Fouga d'Aire sur Adour. Le premier planeur "à réaction" était équipé d'un réacteur dorsal "Piméné" (*TURBOMECA*) de 85 daN de poussée, monté sur un planeur CM8.13. Premier vol, le 14 juillet 1949. Deux appareils seront produits – les F-WFOI et F-WFOJ, qui après diverses modifications deviennent les F-BFOI et F-BFOJ.

- Le Fouga CM 8 R 13 Sylphe F-BFOI

- Les "Stampe SV4 C"

2 - Les "Stampe SV4 C" de la patrouille d'Etampes (*Escadrille de Présentation de l'Armée de l'air*). Officialisée par l'armée en 1931, la Patrouille d'Etampes sur "Morane Saulnier MS-230", va imposer la voltige en groupe dans tous les meetings grâce à la qualité de ses présentations. Après avoir porté les noms de "patrouille de l'Ecole de l'air", puis "patrouille de Tours", elle redevient "patrouille d'Etampes" en 1947 avant d'être dissoute en 1953. La patrouille de France en est l'héritière.

3 – Le "Miles M.38 Messenger 4" HB-EEC. L'appareil conçu pendant le Seconde Guerre mondiale (*1er vol le 15 septembre 1942*) comme avion de liaison et d'observation, est utilisé par la Royal Air Force pour le transport de personnalités civiles ou militaires (*23 exemplaires de la version Miles M.38 Messenger 1*). Après la guerre, la société F.G. Miles le propose comme avion de tourisme, il est produit à 65 exemplaires (*Miles M.38 Messenger 2A*). Le HB-EEC est l'un des 3 exemplaires du "Messenger 4" (*équipé d'un moteur de Havilland Gipsy Major 10*), immatriculé par la suite G-AKKB, il est détruit dans un crash en 1968.

- Le "Miles M.38 Messenger 4"

Le "Field Marshal" Bernard Law Montgomery, vicomte "Montgomery of Alamein" (en 1946), très connu par son surnom "Monty", pose devant son avion de liaison Miles M.38 Messenger 1. ➔

C'était en septembre :

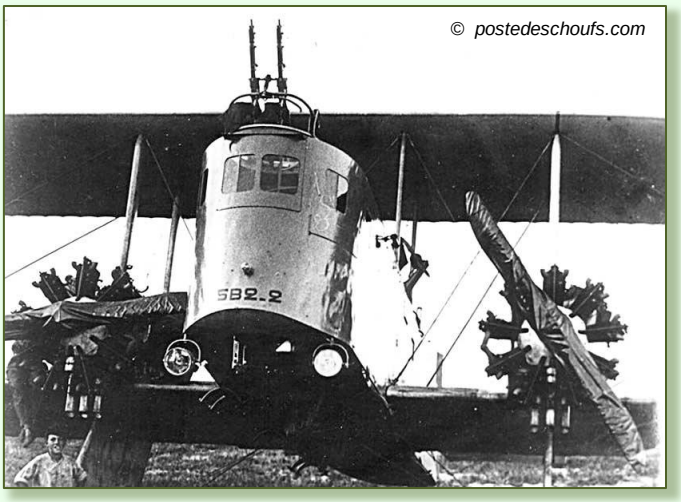
Joseph Marie Le Brix, disparition d'un héros ! (1ère partie)

Ce 12 septembre 1931, il est huit heures trente quand, dans le ciel de l'Oural, un appareil parti en vrille tombe inexorablement vers le sol, c'est le Dewoitine D.33 "Trait d'Union n°2". A son bord trois grands hommes de l'aéronautique française, Marcel Doret, Joseph Marie Le Brix et René Mesmin. Parti de Paris le 11 au matin, l'avion avait pour destination Tokyo, avec l'objectif de battre le record mondial de distance, en reliant, sans escale, les deux capitales. A bord, le pilote Marcel Doret, après avoir tenté vainement de reprendre le contrôle de l'aéronef, donne l'ordre à ses compagnons d'évacuer, avant de s'extraire lui-même de la cabine de pilotage. Quelques instants plus tard, alors qu'il descend lentement vers le sol, et espérant que ses compagnons ont pu quitter à temps le Dewoitine, il entend le bruit sourd de l'avion qui s'écrase au sol. Une fois à terre il ne distingue rien, les nuages et la pluie dense masquent le paysage qui l'entoure : quand il parvient enfin à gagner l'épave, il y découvre le corps de ses deux amis, morts. Si Le Brix porte son parachute, Mesmin n'a pas eu le temps de mettre le sien. Pour tous ceux qui ont connu le lieutenant de vaisseau Joseph Marie Le Brix, il est une certitude, le Commandant du "Trait d'Union" est resté à bord volontairement, marin et fils de marin, respectueux des traditions, il ne pouvait abandonner l'un des membres de son équipage.

Le Brix est né le 22 février 1899 dans le village de Baden (*Morbihan*), son père officier de marine (officier *des équipages de la flotte*), qui a fait le tour du monde et participé à de nombreuses campagnes, lui conte ses voyages lors de ses rares permissions, il va ainsi lui révéler très tôt sa vocation, celle de marin. Pour être certain d'y parvenir le jeune Joseph travaille énormément et fait de brillantes études au collège Jules Simon de Vannes puis au lycée de Lorient, avant d'intégrer en 1918 l'Ecole Navale de Brest (*Finistère*). Enseigne de vaisseau de 2ème classe, il embarque le 20 novembre 1919, pour sa campagne d'application, sur le croiseur-cuirassé "Jeanne d'Arc", il découvre l'Atlantique nord et les Etats-Unis, les Antilles, puis les côtes d'Afrique à Dakar (*Sénégal*) pour finir par le tour de la Méditerranée. D'autres affectations vont suivre, la première comme officier sur le croiseur-cuirassé "Du Chayla" (*pour la campagne d'Afrique occidentale*), puis le croiseur-cuirassé "Jules Michelet" (*Tour d'Amérique du Sud*). C'est au cours de cette mission, lors d'une escale au Pérou, qu'il va rencontrer Bernard de Romanet. L'ancien As de l'aviation de chasse (*18 victoires*) est alors de passage sur l'aérodrome de Bella Vista, devant l'intérêt du jeune marin pour les avions, il va lui offrir son baptême de l'air. Pour le jeune homme c'est la révélation, il sera tout à la fois marin et aviateur.

La "Jeanne d'Arc"

De retour en France, il effectue un deuxième vol avec le lieutenant de vaisseau Gisard, avant de rejoindre le torpilleur "Bouclier" de l'Escadre de Méditerranée. Lors d'un retour à terre, il se rend sur la base de Saint-Raphaël pour retrouver un camarade de promotion, Jacques Monläu, ce dernier pilote un hydravion de la marine. Après un nouveau vol sur la côte, Le Brix fait sa demande d'affectation dans l'aviation, celle-ci est acceptée, il gagne alors l'Ecole de Rochefort, en janvier 1924, puis l'Ecole de pilotage de Berre. Au cours de sa formation il impressionne ses instructeurs par ses capacités exceptionnelles au pilotage et à la navigation, il est breveté le 1er octobre de la même année. En février 1925, il est affecté à la toute nouvelle escadrille 5B2 basée à Cuers-Pierrefeu (Var), qui va être équipée de Farman F.65 "Goliath" terrestres en mars (*souvent appelé Goliath "Jupiter" en raison de son moteur Gnome-Rhône*), il est alors officier en second sous les ordres du lieutenant de vaisseau Campardon.



Un Farman "Goliath" de la 5B2 à Cuers

La guerre du Rif et la mission "Mauritanie" :

Au printemps 1925, la France est obligée de s'impliquer aux côtés de l'Espagne dans la "guerre du Rif" qui l'oppose, depuis 1921, aux rebelles de la république autoproclamée "République confédérale des tribus du Rif", dirigés par Mohamed ben Abdelkrim El Khattabi, plus connu sous le nom "Abd El Krim". Les troupes de ce dernier ont en effet attaqué les positions militaires françaises au Maroc alors sous protectorat (*Protectorat français dans l'Empire chérifien*), menaçant ainsi directement les intérêts français et le régime du sultan Moulay Youssef.

Fez – accueil des équipages par le général Boichut

En août 1925, 5 premiers avions de l'escadrille 5B2 sont envoyés en renfort à Fès (*Maroc*) où Ils arrivent le 5 septembre, après un passage par Casablanca le 29 août. Le 8 septembre, les équipages procèdent à leur premier bombardement, l'objectif Ajdir, la capitale rifaine. Les marins sur leurs machines font vite l'admiration des pilotes de l'aviation "terrestre", car grâce à leur formation "marine", ce sont des habitués de la navigation et des compas, ce qui se révèle précieux dans une région dépourvue de cartographie. Les pilotes de la 5B2 font alors des merveilles lors des opérations de bombardement, et les nouveaux relevés topographiques qu'ils établissent s'avèrent des plus utiles pour le commandement.

Le 23 octobre, Le Brix se voit attribué la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs avec palme. Les missions se succèdent tout l'hiver, et la 5B2 reçoit des renforts en appareils, en avril 1926 elle dispose de neuf "Goliath". Après la reddition de Abd el Krim, le 27 mai 1926, à Targuist (*Maroc*), Le Brix s'illustre en portant secours à une colonne espagnole, commandée par le coronel Osvaldo Capaz, et isolée dans le rif.

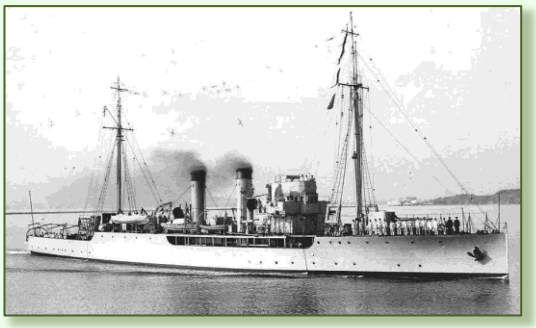
Abd el Krim (X) est envoyé en exil à la Réunion ➔

Dès lors, l'escadrille va opérer dans le moyen-atlas sur la "tache de Taza", où de nombreuses zones restent à pacifier. Les missions sont éprouvantes mais les opérations aériennes menées par les marins permettent aux troupes au sol de progresser dans une zone particulièrement difficile. La campagne victorieuse se termine à la fin juillet, la 5B2 va néanmoins rester au Maroc. Le 7 juillet, le pilote breton est fait Chevalier de la légion d'honneur et le 10 juillet une deuxième palme sur la croix de guerre lui est également décernée. En fin d'année il est nommé au grade de lieutenant de vaisseau.

Le Farman F65 Goliath n°4 en vol

Le 10 novembre 1926, six Goliath de l'escadrille quittent Fès pour Casablanca, leur nouvelle mission : procéder à des relevés photographiques et topographiques sur le sud marocain pour l'établissement de cartes pour l'armée. Fin février 1927, deux Goliath de la 5B2 reçoivent la mission d'effectuer des relevés de la côte africaine entre Agadir (*Maroc*) et Dakar (***A**frique-**O**ccidentale **F**rançaise –Sénégal*) cette fois pour le compte de la Marine, les appareils sont commandés par Campardon (*sur le Goliath n°1*) et Le Brix (*sur le Goliath n°4*). Tout se déroule bien jusqu'au 22 mars, lorsque sur le "n°4" un moteur tombe en panne lors de l'étape Saint-Louis (*Sénégal*) / Port Etienne (*aujourd'hui Nouadhibou – Mauritanie*). L'appareil doit alors se poser en bord de mer, près de la baie de Tanit (*AOF – Mauritanie*). Le "n°1" part alors chercher un moteur de rechange à Port-Etienne, tandis qu'un campement provisoire est installé sur la plage. Mais les jours passent et l'équipage ne voit rien venir, l'eau commence à manquer cruellement et la menace d'éventuels pillards présents dans la région hante les esprits, les appels de détresse lancés à la radio restent désespérément sans réponse. Le Brix tente alors avec le quartier maître Baudoin une reconnaissance aux alentours, avec l'espoir de trouver un puits, en vain. Au retour au campement, épuisés et assoiffés, les deux hommes retrouvent le lieutenant Pelisse et le second maître Le Picard afférés à la fabrication d'un distillateur d'eau de mer de fortune.

Le 25 au soir, le radiotélégraphiste, le quartier maître Vasseur, capte un inquiétant "avez-vous des nouvelles des avions ?", le message semble provenir de l'aviso de la Marine "Antarès", qui est chargé d'assister les "Goliath" au cours de cette mission. Plein d'espoir, le radio lance son appel de détresse, mais il reste une nouvelle fois sans réponse. Le Brix est très inquiet, car manifestement le "n°1" de Campardon a lui aussi rencontré des problèmes, seul réconfort, des recherches sont bien entreprises. Le lendemain, 26 mars, fin de l'angoisse lorsqu'un Breguet apparaît dans le ciel et se pose au côté du Goliath, la veille au soir leur dernier message a enfin été capté et les secours ont pu s'organiser. Puis c'est au tour de deux appareils de la Compagnie Latécoère de se présenter avec de l'eau et des vivres, ils apportent aussi de bonnes nouvelles du Goliath de Campardon qui vient d'être retrouvé et va être secouru par l'aviso "Mouette".


L'aviso "Antarès" en 1926

← Lieutenant de vaisseau Roger Campardon (disparu en mer en 1929)

Il faut songer maintenant à réparer l'avion, l'équipage va rester sur place en attendant le nouveau moteur que l'aviso "Antarès" doit ramener, les avions de secours reprennent alors l'air. Au matin du 27, la joie des hommes s'efface devant l'apparition dans les dunes de silhouettes menaçantes, les "Maures". Le bivouac se transforme vite en camp retranché, et toute la journée les deux parties vont se jauger, se surveiller, les pillards vont finalement choisir de disparaitre, comme ils étaient venus, quand apparaît à l'horizon le navire de la Marine. Le 2 avril 1927 le gros oiseau retrouve ses moteurs et peut regagner Port-Etienne. La "mission Mauritanie" prend officiellement fin.

Cavaliers Maures

Le tour du monde avec Dieudonné Costes :

Dieudonné Costes

De retour en France, Le Brix va suivre un stage de pilote de chasse à Saint-Raphaël avant de devenir chef-pilote sur la base d'Istres. C'est au cours de l'été qu'il est contacté par la Société Breguet, cette dernière recherche en effet un navigateur pour accompagner Dieudonné Costes lors d'une tentative de traversée de l'Atlantique sud sans escale (*dont 3.200 kilomètres au-dessus de l'océan*). Son choix se porte sur le jeune breton car il est déjà reconnu, dans le milieu aéronautique, pour sa grande expérience en navigation aérienne mais aussi pour ses qualités de pilote. L'appareil sera le Breguet 19 Grand Raid "1685", équipé d'un moteur Hispano Suiza de 600 Cv, et baptisé le "Nungesser et Coli", en hommage aux deux hommes disparus dans l'Atlantique nord le 8 mai 1927, à bord de "l'oiseau blanc". Pour permettre à Le Brix de participer au raid, il est détaché temporairement au ministère du Commerce.

Le Breguet 19, équipé alors d'un moteur Hispano de 500 Cv, a déjà démontré sa grande fiabilité sur des vols de longue distance. Il a ainsi établi successivement les records : sur Paris / Omsk (*Russie*) avec Eugène Girier et Jean Dordilly – en juillet 1926, Paris / Assouan (*Egypte*) avec Costes et René de Vitrolles en septembre 1926, et enfin Paris / Djask (*Iran*) avec Costes et Jean Rignot en Octobre 1926. Pour la traversée de l'Atlantique, en plus du moteur Hispano de 600 Cv un certain nombre de modifications sont apportées à l'avion, dont l'ajout de réservoirs supplémentaires, la mise en place de ballonnets d'air (*système "Busteed"*) à l'intérieur du fuselage et un nouveau dispositif pour éviter le capotage de l'appareil en cas de panne en mer, dénommé "béquille d'amerrissage".

Le 10 octobre 1927, à 9h43, l'appareil quitte le Bourget pour rejoindre Saint-Louis du Sénégal, où il se pose le 11, un peu avant midi. Les 4.400 kilomètres ont été parcourus d'une seule traite, une première et un excellent entrainement pour les deux hommes. Aucune anomalie n'étant relevée lors de l'inspection de l'avion, le départ est prévu pour le 12 au matin, mais un orage et des pluies diluviennes vont retarder le départ de deux jours, le temps nécessaire à l'assèchement de la piste d'envol.

Costes et Le Brix au départ du Bourget ↑

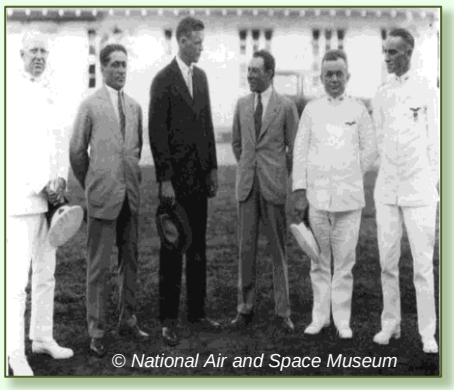
© BNF – L'année aéronautique

Saint Louis du Sénégal, les préparatifs de départ

Le 14 octobre, à 6 heures 23, chargé de 2.350 litres d'essence et 500 kg de fret, le "Nungesser et Coli" s'élance vers Natal au Brésil. Le Brix va devoir montrer tout son talent de navigateur. Au-dessus de l'océan il ne dispose en effet que de deux repères, le rocher de Saint-Paul et l'île Fernando de Noronha, il va donc lui falloir suivre aux instruments (*deux compas magnétiques Morel et un navigraphe Le Prieur*) les caps successifs qu'il a établi avant le départ, tout en calculant et corrigeant sans cesse les dérives de l'avion. Pour cela il ne dispose que de ses observations extérieures, nuages, crêtes des vagues et à la tombée de la nuit les étoiles. Si les conditions météorologiques sont bonnes sur la première partie du parcours, les choses se compliquent dans la zone du "Pot-au-Noir", où l'avion doit se dérouter pour contourner des nuages menaçants. Pourtant vers 1 heure 30, le 15 octobre, la terre apparaît enfin et une heure plus tard, le "Nungesser et Coli" se pose à Natal, après un vol de 20 heures et 17 minutes, lors de l'atterrissage l'hélice est légèrement abimée, sans autres conséquences. Le 21 octobre 1927, Costes et Le Brix apprennent qu'ils sont faits Officiers de la Légion d'honneur.

Commence alors une longue tournée des capitales d'Amérique du Sud, Rio de Janeiro, Buenos-Aires, Montevideo, et Asuncion. Le franchissement de la Cordillère des Andes pour gagner le Chili, la Bolivie avec le terrain de La Paz, le plus haut du monde (*4.100 mètres*). Les étapes s'enchainent avec à chaque fois un accueil local enthousiaste.

Un exemple : l'accueil à Buenos-Aires ➔


© National Air and Space Museum

A Panama le 13 janvier 1928, une surprise attend Le Brix, le croiseur-cuirassé "Jeanne d'Arc" est en escale dans le cadre de la campagne d'application des jeunes élèves officiers. Avec Costes, ils sont accueillis à bord du navire par le commandant Darlan. Le 24 sur le terrain américain de "France Field" (*Canal Zone US*) près de Colon (*Panama*), les Français croisent aussi Charles Lindbergh et son Ryan Wright "Spirit of Saint-Louis".

🡐 *Les deux Français et Charles Lindbergh*

Le "Nungesser et Coli" avec le "Spirit of St Louis" 🡓

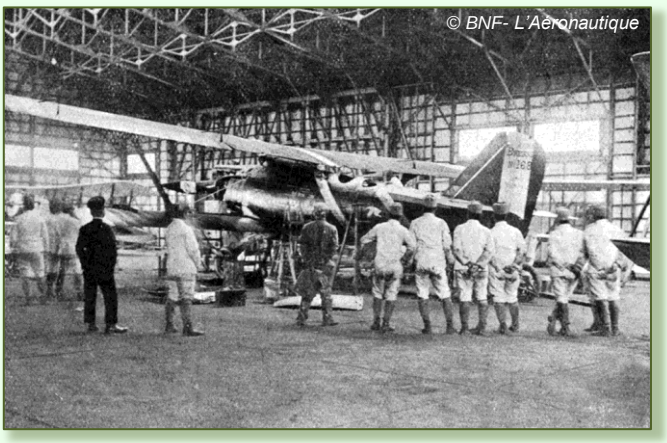
Mais le voyage n'est pas fini et l'avion reprend les airs pour le Venezuela et la Colombie avant de gagner l'Amérique du Nord en passant par le Guatemala et le Mexique. Le 11 février 1928, le voyage "officiel" prend fin à New-York après des escales, entre autres, à la Nouvelle-Orléans, et à Washington, le Breguet 19 GR a parcouru 35.880 kilomètres en 215 heures de vol et ce avec le même moteur…

L'arrivée sur le terrain de Mitchel Field à New-York

Si la mission des deux hommes est accomplie, ils ne souhaitent pas en rester là et rapidement ils prennent la décision de continuer leur périple en s'attaquant au tour du monde. Après quelques jours de repos et un changement de moteur, le "Nungesser et Coli" quitte New-York le 2 mars, pour la côte Ouest. La première étape vers Détroit ne se déroule pas comme prévu, les deux hommes pris dans une tempête de neige doivent se poser dans un champ près de la ville de Sharon, et y passer la nuit. Finalement l'équipage parvient à San Francisco le 15 mars. La traversée du Pacifique n'étant bien entendu pas envisageable (*8.000 Km*), le Breguet est démonté et chargé sur le bateau "SS Korea-Maru" pour la traversée du Pacifique en direction de Yokohama (*Japon*).

Escale forcée à Sharon - PA

Le 8 avril c'est le départ de Tokyo-Tachikawa vers Hanoï (*Indochine française*), après un survol du croiseur-cuirassé "Jules Michelet" en mer de chine, la météo capricieuse les oblige à une escale de ravitaillement en carburant en Chine à "Sick-Tchong" dans la région du territoire de "Kouang Tchéou Wan", concession française administrée par l'Indochine française (*capitale Fort-Bayard – aujourd'hui Zhanjiang*), arrivée à Hanoï le 9 avril.



Remontage du Breguet au Japon ➔

Timbre de La Poste en 1981

Costes et Le Brix vont alors enchainer les étapes à un train d'enfer. Calcutta, Jodhpur, Karachi, Bassora, Bagdad, Alep, Athènes, et Marseille-Marignane. Lors de l'atterrissage, l'aile droite du Breguet touche le sol et est brisée en son extrémité. Peu importe, une partie de l'aile gauche est désentoilée pour rétablir l'équilibre et c'est l'envol pour Paris. Nous sommes le 14 avril et il est 18 heures 10 minutes quand les héros français se posent sur le terrain du Bourget devant une foule enthousiaste qui salue tout à la fois la témérité, l'endurance et la volonté des deux hommes dans cette extraordinaire aventure. Pendant ce tour du monde, 56.650 kilomètres ont été parcourus en 347 heures de vol et 43 étapes.

(*A suivre*)

Hangar Costes & Bellonte :

Désormais c'est l'espace muséographique qui requiert toute notre attention, avec en particulier la mise en place du nouveau circuit de visite, l'objectif étant d'être fin prêt pour la journée du patrimoine du 18 septembre. Notre exposition sur l'histoire de l'aviation en Alsace est en voie de finalisation, les derniers panneaux étant encore en cours de réalisation. Quelques travaux de décoration de la zone viendront compléter le dispositif général du hangar.

Airshow Rixheim-Habsheim 2016

Le rendez-vous du mois de septembre en Alsace c'est bien entendu le meeting aérien de Habsheim. A l'occasion de ses trente ans, l'aéro-club de Mulhouse organise l' "Airshow Rixheim-Habsheim 2016".

Au programme :

Le vendredi 9 septembre – Une journée réservée aux scolaires et aux étudiants sur le thème de la découverte des métiers de l'aéronautique, entrée gratuite sur invitation. Et un accès spécifique pour les "Spotter" (*voir le site dédié ICI*).

Le samedi 10 et dimanche 11 septembre – Ouverture au public de 9h. à 18h. Présentation en vol et statique de très nombreux appareils. De nombreux stands (dont la boutique des Ailes), un espace VIP, un espace "enfants", et la Patrouille de France le samedi 10. Pour toutes les informations et les réservations, le site du meeting "Airshow Rixheim-Habsheim 2016".

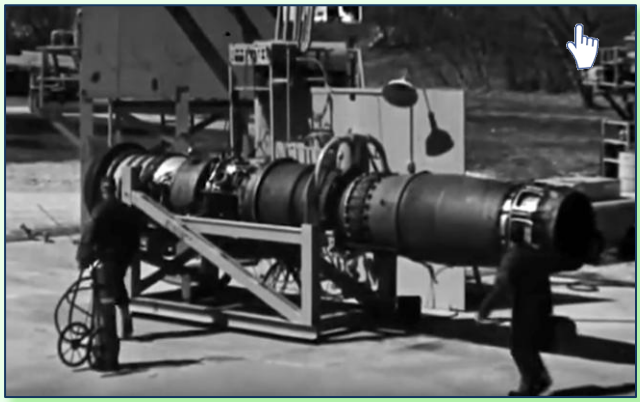
Vu sur le net :

Ces merveilleux fous volants…

Dans leurs drôles de machines !

Les débuts de l'aviation ont donné naissance à de surprenants engins et ont généré de nombreuses "inventions", pas toutes réussies… Alors pour le plaisir de revoir quelques curiosités d'époque, une sympathique vidéo d'extraits de "*Paramount News*".

© San Diego Air and Space Museum



Après la saga Leduc,

Un peu de technique, avec ce film documentaire de 1964 qui présente le turboréacteur Pratt & Whitney J57. Produit à plus de 21.000 exemplaires entre 1950 et 1965, il a équipé de nombreux avions civils et militaires (*Boeing 707, Douglas DC-8 ou Boeing B-52*).

© Military Air Transport service

La patrouille espagnole "ASPA"

Avant leur venue en Alsace pour le "Airshow Rixheim-Habsheim 2016", quelques images des "EC 120 Colibri" de la ***Patrulla ASPA*** de la force aérienne espagnole, sur le meeting de Istres 2016 des 4 et 5 juin dernier.

Vidéo - © Hervé Franco

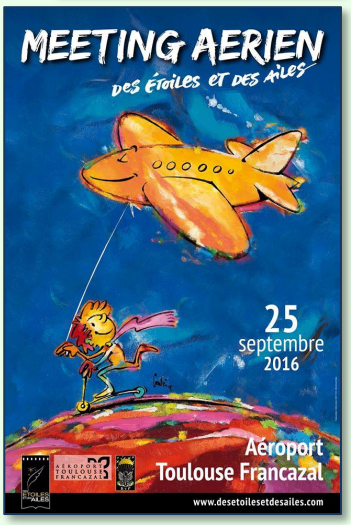
Tout juste arrivé des USA !

C'est en provenance de South St Paul Airport (*Saint-Paul, Minnesota – USA*) qu'arrive, en juin dernier, un Stinson Reliant V77, immatriculé N817FK. Il rejoint la collection de la "společnost historických cvičných letadel" Classic Trainers basée à Planestation Pilsen en Tchéquie. A découvrir lorsqu'il se présente sur son nouveau terrain.

Vidéo - © ClassicTrainers

Idées de sortie : *(pour les programmes un clic sur l'image)*

Fin de saison pour les meetings aériens, nous espérons que vous avez pu en profiter pleinement. Les dates de septembre, chez nous.



Et en Allemagne

Le "Oldtimer Fliegertreffen - Hahnweide"

Le grand classique (avec plus de 350 avions inscrits cette année)

Nos partenaires :

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles