Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016

N° 10

Edito.

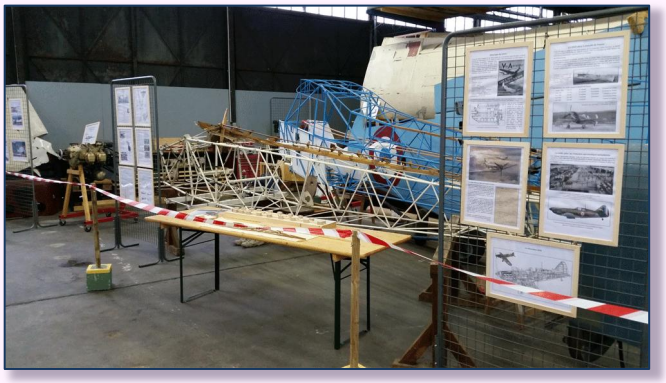
Dans ce bulletin, un petit tour sur les activités des Ailes en septembre, la fin de l'article consacré à Joseph Marie Le Brix et les habituelles rubriques. Rappel, nous arrivons ce mois-ci à la fin de l'exercice 2015-2016 et certains d'entre vous ne se sont toujours pas acquittés de leur cotisation, alors un petit effort avant le rendez-vous de l'Assemblée Générale.

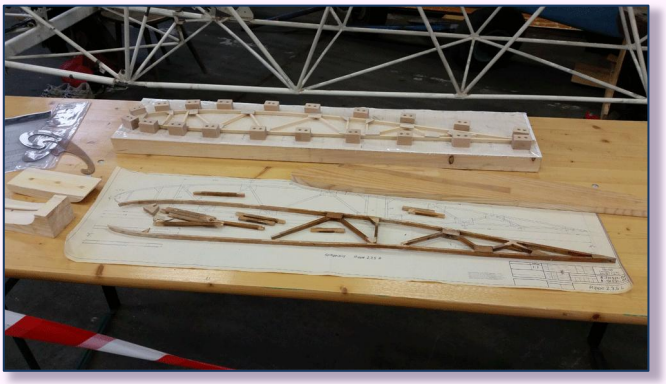
Le Comité

Retour sur la Journée Européenne du Patrimoine

Après une dernière journée de préparation le samedi 17 septembre, nous étions fins prêts, le dimanche 18 à 10h, pour l'ouverture des portes du hangar Costes & Bellonte. Après plusieurs mois de rangement et d'aménagements divers, nous avions enfin la possibilité de présenter au public, dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine, notre atelier de restauration, le nouvel espace muséographique et nos projets (avions et planeurs).

Malgré un temps frais et une météo pluvieuse, nous avons pu, dès l'ouverture, accueillir avec grand plaisir nos premiers visiteurs. Et c'est ainsi que tout au long de la journée, les membres présents ont pu présenter notre association, ses objectifs et ses réalisations depuis sa création en 2010. L'occasion aussi de nouer des contacts très intéressants avec de potentiels partenaires ou de futurs membres. A 18h, c'est avec regret que nous avons refermé nos portes, tout en nous promettant de renouveler dès que possible cette expérience enrichissante.





Nous remercions notre partenaire, l'Aéroport de Strasbourg son directeur, M. Thomas Dubus, et ses personnels, qui nous ont permis de disposer d'un local qui apporte une belle visibilité aux Ailes historiques du Rhin. Merci également au membres et ami(e)s qui au fil des mois ont contribué à la réalisation de notre objectif 2016, redonner vie au Costes et Bellonte.

Vu sur le net :

Les "Apache" anglais:

L'AgustaWestland Apache WAH-64, est un hélicoptère de combat qui équipe l' "Army Air Corps", branche de l'armée de terre britannique (*équivalent de l'aviation légère de l'Armée de terre en France*) depuis le début des années 2000, sous la dénomination Apache AH-Mk.1. Ici en présentation au "Royal International Air Tattoo" de 2015 à Fairford Airfield (*UK*).

© Tonkatsu298

Lockeed L1049 Super Constellation

Pour le plaisir de voir et revoir le "Connie". Acheté, au début des années 2000, par l'association suisse "Super Constellation Flyers Association" (*SCFA*), le Super Constellation L1049 immatriculé HB-RSC, est aujourd'hui basé sur l'EuroAirport de Basel-Mulhouse-Freiburg. Construit en 1955 à Burbank (*USA*) sous le numéro 54-0156, il est tout d'abord utilisé par le Military Air Transport Services" de l'US Air Force, puis par la "Air National Guard", avant d'être retiré du service en mars 1972 et conduit sur la célèbre "Davis-Monthan Air Force Base" (*site de stockage des appareils réformés de l'USAF*). Quelques mois plus tard, par chance, il commence une carrière "civile", pour finir, hélas, au gré de ses propriétaires successifs, abandonné sur un coin de parking de l'aéroport de Camarillo (*Californie – USA*). Par chance une association, la "Constellation Historical Society", va, à partir de 1989, commencer une lente restauration, jusqu'à ce jour du 23 juin 1994 où le "Connie" reprend les airs.

Le "Boneyard" de "Davis-Monthan AFB"

Le planeur SG38 en vol

© Channel 705547

En mai dernier, nos voisins et amis de l' "Aero Club Kehl e.V" proposaient leur traditionnel rendez-vous des "Kehler Flugtage" (*32ème édition !*). Comme toujours, l'accueil et l'organisation étaient au rendez-vous ! Revenons sur l'une des nombreuses présentations proposées au public, avec la démonstration du planeur SG 38 "D-7038" du "Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V.". Ce planeur est une réplique construite à la fin des années 90.

Joseph Marie Le Brix, disparition d'un héros ! (2ème partie)

Joseph Marie Le Brix est né le 22 février 1899 dans le petit village breton de Baden (*Morbihan*), fils d'un officier de marine, c'est tout naturellement qu'il embrasse la carrière dans la Marine Nationale, avant d'intégrer l'aéronautique navale en 1924. Ses qualités de pilote et de navigateur, c'est au sein de l'escadrille 5B2 qu'il va les démontrer lors de la "guerre du Rif", puis dans le cadre de la "mission Mauritanie" (*1925-1927*). Avec Dieudonné Costes, il réalise le tour du monde sur le Breguet 19 GR "Nungesser et Coli", du 10 octobre 1927 au 14 avril 1928, avec en début de parcours, la première traversée sans escale de l'Atlantique sud. Il entre alors dans la légende des pionniers de l'aéronautique française.

Joseph Marie Le Brix et Dieudonné Costes

Les tentatives de liaison France – Indochine :

Pour Le Brix c'est le retour à la vie militaire, il intègre alors l'École supérieure de navigation aérienne de l'École navale de Brest comme professeur, mais très vite l'Aventure lui manque et il décide de se mettre en congé de la Marine. C'est avec l'aide de la société Bernard qu'il se lance dans un projet de liaison rapide "France – Indochine", et que le 19 février 1929, il prend le départ d'Istres sur le Bernard 197 GR immatriculé F-AIYI.

L'avion Bernard 197 GR

A bord du monoplan à moteur lorraine de 450 Cv, le chef-pilote de la société, Antoine Paillard, et le mécanicien Camille Georges Jousse. Même si le voyage se déroule dans des conditions météorologiques défavorables, les étapes se succèdent rapidement. Mais le 26 février, lors de la dernière étape Rangoun / Bangkok / Saigon, moins d'une heure après le départ et suite à une panne moteur de l'avion, ce dernier doit se poser en catastrophe dans une zone marécageuse du golfe de Martaban (*Birmanie*). Lors de l'atterrissage le "Bernard" capote dans la vase, Jousse est gravement blessé au pied et doit être hospitalisé à l'hôpital de Thaton avant d'être transféré sur Rangoun. Le Brix et Paillard (*ainsi que le courrier récupéré dans l'épave*) rejoignent finalement le Cambodge par la mer à bord du "Porthos", et après un passage par Phnom-Penh, ils vont rallier Saigon par avion, le 9 mars.

🡐 *L'équipage Jousse / Paillard / Le Brix*

Mais "le breton" n'est pas homme à abandonner si facilement, alors Le Brix regagne Paris pour organiser une nouvelle tentative. Cette fois c'est sur le Potez 34 à moteur Hispano Suiza de 600 Cv immatriculé F-AJHU et prêté par le ministère de l'Air, qu'il quitte le Bourget le 16 décembre, le pilote est Maurice Rossi. Hélas, après Benghazi, Bassorah, c'est une escale improvisée à Agra, où l'appareil est stoppé le 19 pendant 48 heures en raison de pluies diluviennes. Le 21, courte étape vers Allahabad, le 22 départ vers Saigon mais c'est une nouvelle fois au-dessus de la Birmanie, en pleine nuit, et alors que l'avion est en perdition en pleine tempête, que le raid va se terminer. Le Brix et Rossi sont contraints à abandonner leur aéronef en sautant en parachute dans une zone montagneuse, près de Mawlamyine, au dessus de la vallée de Moulmein. Rossi dont le parachute s'est mis en vrille est sérieusement blessé à la hanche lors de son arrivée au sol, il doit être transporté à l'hôpital de Saigon où il va rester plusieurs semaines.

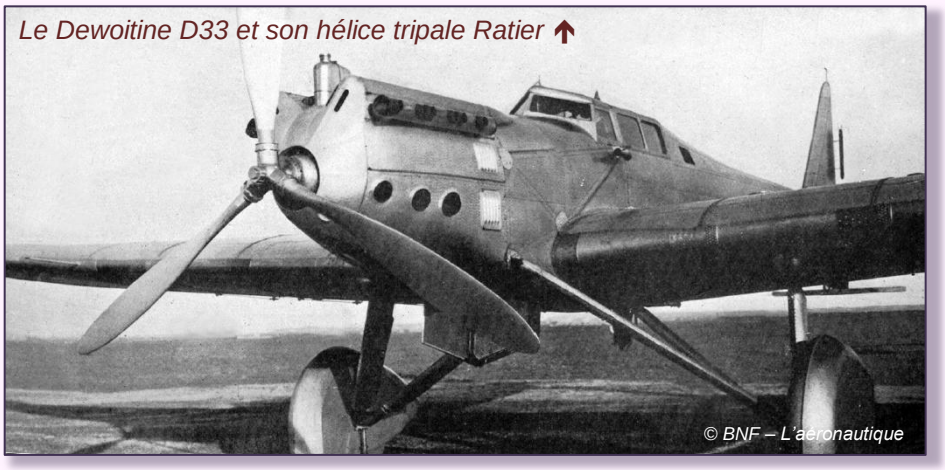
L'avion Potez 34

Maurice Rossi et Joseph Marie Le Brix

Le Dewoitine D.33, la dernière Aventure !

Malgré ses échecs et des projets de record plein la tête, Joseph Marie Le Brix est persuadé qu'il peut encore servir à la renommée de l'aviation française dans le monde. Pour cela il lui faut trouver un avion novateur et surtout les moyens financiers de le faire construire. Le mécène, il va le trouver en la personne d'un riche homme d'affaire, très controversé pour ses liens avec l'extrême droite, François Coty. Ce dernier, qui finance déjà les projets de Costes & Bellonte, dont la célèbre traversée de l'Atlantique nord, d'ouest en est (*septembre 1930*), donne carte blanche à Le Brix pour faire fabriquer l'avion nécessaire à ses projets. Le breton doit trouver le bon avionneur, son choix va très vite se porter sur Emile Dewoitine et son projet le "D.33", dont le prototype est alors à l'étude pour le Ministère de l'Air. Coty passe commande d'un second exemplaire et obtient la priorité sur le tout premier avion produit, en contrepartie du financement des recherches et du développement des appareils. Le Brix va s'installer à Toulouse près des ateliers pour y suivre au jour le jour, avec l'ingénieur Vautier, l'évolution du projet, puis la construction du prototype. Après huit mois de patience, le 21 novembre 1930, le Dewoitine D.33 n°1 sort enfin de son hangar, aux commandes de l'appareil pour le premier vol, Marcel Doret, chef pilote de la société, il est très vite rejoint pour l'essai suivant par un Le Brix empressé. L'aéronef qui charme les deux hommes par ses qualités de vol est baptisé le "Trait d'Union".

François Coty



Le Dewoitine D33 et son hélice tripale Ratier ↑

L'équipe autour de l'avion est constituée, à bord le commandant (*et pilote en second*) est bien entendu Le Brix, le pilote Doret, et le radiotélégraphiste Cadou, au sol les mécaniciens sont Mesmin, Conte et Jalabert. Les tests vont se poursuivre jusqu'à la veille de Noël.

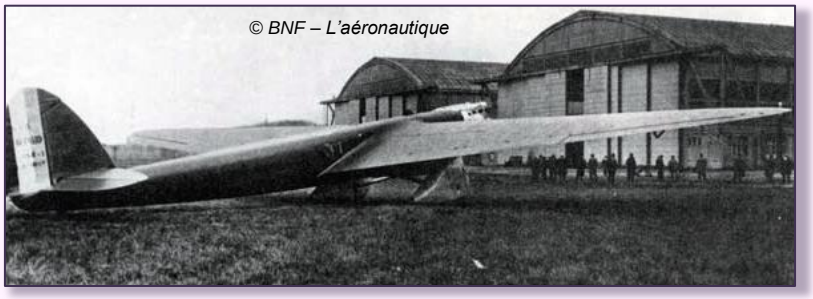
Le temps des records :

L'appareil gagne alors Istres, et dès le 5 janvier 1931 l'équipage s'élance pour une tentative de record du monde de distance en circuit fermé, après 16 heures de vol l'appareil doit néanmoins se poser après quelques problèmes techniques. Nouvelles tentatives les 14 et 17 janvier sans succès, les conditions météorologiques devenant particulièrement défavorables lors du déroulement des vols.

L'équipe Dewoitine en avril 1931

Puis il faut attendre le 26 février pour un nouveau départ et un nouvel échec, cette fois après avoir parcouru 7.700 km en 52 heures. Le 23 mars, le Dewoitine s'envole pour enfin réaliser sept records du monde, car lorsqu'il se pose le 24 mars, il a établi 3 records de durée et 3 records de distance avec une charge de 500 kg, de 1.000 kg, et de 2.000 kg. Et un record de vitesse avec 151,362 km/h sur 2.000 km.

Mais il reste le plus prestigieux, le record du monde de distance en circuit fermé (*et sans ravitaillement*) détenu par Jean Mermoz et Antoine Paillard, depuis le 3 avril, avec 8.960 km parcourus en 59 heures sur le Bernard 80 GR "F-AKEX". ➔



Alors, le 7 juin 1931 au petit matin (4h49), le D33 décolle pour sa septième tentative, il dispose de 8.200 litres d'essence et 320 litres d'huile et va tourner principalement sur le parcours Marignane / Miramas / Arles / Montpellier / Valréas. Le 8 juin, il va réaliser un véritable tour de France, passant par Toulouse, Bordeaux, Tours, Paris-Orly, Dijon, et Lyon, avant de reprendre son circuit. Le 10, vers 3 heures du matin, Doret et Le Brix se posent enfin (*il ne leur reste alors qu'une cinquantaine de litres d'essence*), ils viennent de parcourir 10.460 kilomètres en un peu plus de 70 heures, et surtout de faire tomber ce cap jusque là inaccessible des 10.000 km, le tout à une vitesse moyenne de 149 km/h. Les conditions matérielles et humaines sont donc réunies pour envisager sereinement le vol direct vers Tokyo et pourquoi pas la traversée du Pacifique…

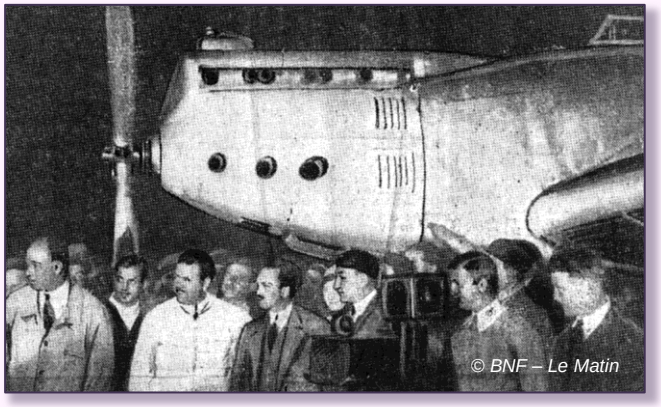
Doret Dewoitine Le Brix Vautier

Dès le 29 juin le Dewoitine est positionné au Bourget, Cadou étant parti pour Tokyo en bateau, c'est René Mesmin, le mécanicien qui prend sa place à bord.

Première tentative avec le Trait d'Union n°1 :

Le 12 juillet il est 4h46 quand l'avion quitte le Bourget à pleine charge, dont 8.100 litres de carburant et 250 litres d'huile, pour un poids total 9 tonnes 800, après 1.700 mètres de roulage l'oiseau prend enfin son envol. Au fil des heures le passage du Dewoitine est signalé au-dessus des villes, Bruxelles, Dantzig (*Gdańsk en Pologne*), Kovno (*Kaunas en Lituanie*), Moscou. Le 13 à l'aube, il franchit l'Oural, viennent alors Tomsk puis Krasnoïarsk. A l'approche des montagnes de la région du lac Baïkal, la visibilité devenant critique (*nuit, brouillard et nuages*), Doret fait prendre de l'altitude au D.33, jusqu'à 3.500 mètres. Nous sommes le 14 juillet il est 1 h 30 du matin (*heure locale*) quand après 39 heures de vol régulier, le moteur tousse et perd de la puissance, Mesmin en donne très vite la cause "c'est le givrage du carburateur". Malgré diverses manœuvres de l'équipage, le "Trait d'Union" descend irrémédiablement, le sol approche vite, il faut évacuer l'appareil, Mesmin et Le Brix sautent en parachute. Doret, qui s'apprête à les suivre, décide finalement de tenter de sauver l'appareil, restant alors aux commandes, il se prépare pour un atterrissage en pleine forêt, par chance après avoir percuté la cime des arbres l'appareil s'écrase dans une clairière. Les trois hommes vont se retrouver dans la gare de "Sheberta" (*ligne du Transsibérien*) près de Ninji-Oudinsk (*Nijneoudinsk - Russie*), Mesmin et Doret sont légèrement blessés. Si l'avion est détruit, le moteur va néanmoins être ramené en France.

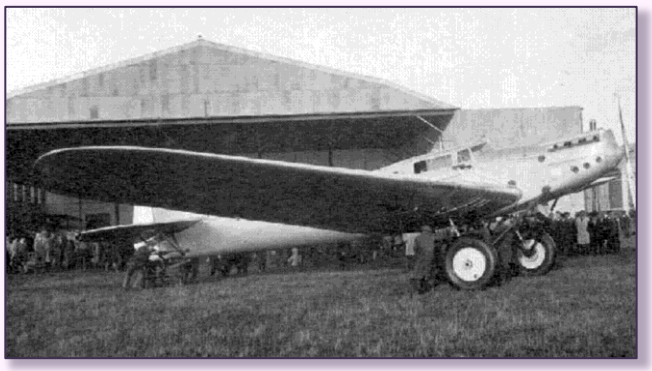
A quelques instants du départ ↓



← *Le "Trait d'Union" dans la clairière*
← *M. Doret dans la poste de pilotage*

Le drame du Trait d'Union n°2 :

L'équipage revenu au pays ne souhaite pas en rester là, mais pour repartir il faut un avion ! Le prototype n°2 du Dewoitine D33, destiné au Ministère de l'Air pour des essais techniques, est prêt dans les ateliers de Toulouse. Alors François Coty fait jouer ses relations et son droit de priorité pour récupérer l'appareil. Il est équipé pour le raid et reçoit le nom de "Trait d'Union n°2". Après les dernières vérifications, le n°2 quitte Toulouse le 24 juin et après un passage par Berne (*Suisse*) il se pose le 25 août au Bourget. Le 27, Doret effectue un vol de deux heures trente, en pleine charge, pour vérifier la consommation, tout étant prêt, il ne reste qu'à attendre la bonne fenêtre météo. Le 8 septembre, l'Office national météorologique annonce que les conditions vont devenir optimales les jours suivants.



Le Dewoitine D33 n°2

Le Point d'interrogation et le Trait d'Union II

Le 10 c'est le feu vert de l'O.N.M. et au petit matin du 11 septembre 1931, sur le terrain du Bourget, deux avions vont se lancer dans le même défi, le record du monde de distance en ligne droite. Le Dewoitine "Trait d'Union II" avec Doret, Mesmin et Le Brix, et le Breguet BR-19 TF Super Bidon "Point d'interrogation" avec Paul Codos et Henri Robida. Sur le tarmac, les représentants de l'État, dont le ministre de l'Air, et une foule venue nombreuse, parmi elle, Dieudonné Costes qui à 6h10 regarde s'envoler ses amis vers leur destination, Tokyo. Pour le Breguet l'aventure se termine hélas quelques heures plus tard dans les environs de Düsseldorf, quand des problèmes de moteur obligent l'équipage à se poser. Le "Trait d'Union II" suit son plan de vol normalement et est signalé à la verticale de Moscou dans la soirée.
C'est au lever du jour, et alors que le D33 survole la région d'Oufa, à proximité du fleuve Belaïa, dans la pluie et le brouillard, que va se jouer la tragédie. L'équipage attentif, mais confiant, est surpris quand brusquement le ronronnement régulier du moteur Hispano Suiza cesse, il hoquète et le manomètre d'essence indique une arrivée irrégulière de l'essence. A cet instant, Doret qui est aux commandes réduit sa vitesse, mais le moteur stoppe et l'avion devenu incontrôlable, tombe, l'ordre d'évacuation est donné. Jusqu'au bout, le pilote, qui a pu s'extraire de la cabine et sauter en parachute, va garder l'espoir de retrouver vivants ses compagnons, mais au sol et alors qu'il arrive à l'épave, il ne peut que constater leur décès, Joseph Marie Le Brix et René Mesmin, sont restés bloqués dans la carlingue. Quelques jours plus tard, les corps sont rapatriés en France par train spécial, tout au long du parcours, les autorités des pays traversés rendent hommage aux deux valeureux Français. Le 26 septembre 1931 une grande messe est célébrée en la Cathédrale Notre-Dame de Paris. Au coté des familles, et des plus hautes autorités de l'État, on retrouve dans l'assistance tous les amis et grands noms de l'aviation française, Maryse Bastié, Costes, Bellonte, Bossoutrot, Codos, Fonck, Challes, Robida, Lotti, Lefebvre, et tant d'autres…

René Mesmin est inhumé au cimetière du Père Lachaise à Paris, Joseph Marie Le Brix dans son village natal de Baden en Bretagne.

(Sources : La BNF, revues et journaux d'époque, et divers ouvrages dont "Le destin de Joseph- Marie Le Brix" José Boucher).

Le Blériot 110 "Joseph Le Brix"

Hommage ultime de l'aéronautique française, en janvier 1932, le Blériot 110, est baptisé "Joseph Le Brix". Le 23 mars, à Oran la Senia (*Algérie française*), cet avion va battre les records de distance et de vitesse en circuit fermé (*établis en juin 1931 par le Dewoitine D.33*), en parcourant 10.601 kilomètres en 76h34. Aux commandes de l'avion, Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi.

Les toutes dernières sorties de l'année en France &:

(pour les programmes un clic sur l'image)

Si vous êtes organisateur de manifestation (conférence, exposition, etc.) en lien avec l'aéronautique, n'hésitez pas à nous en communiquer toutes les informations utiles, nous nous ferons un plaisir d'en faire la publicité ici et sur notre site. Merci. Nous contacter.

En Angleterre :

Race Day & Roaring Twenties Finale - Sunday 2 October 2016

SHUTTLEWORTH

Et en Suisse :

ANNULÉ

Fliegertreffen
Axalp ob Brienz
12. und 13. Oktober 2016

12. und 13. Oktober 2016

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

Un peu de publicité pour le fournisseur des rayonnages du hangar Costes et Bellonte

MDR solutions de stockage

MDR Maginot Dominique Rayonnage
Solutions de stockage,
un partenaire à votre écoute.
Achat, Vente, Location et
Maintenance de matériel de stockage
Occasion et Neuf.

Besoin d'un devis ?
Des questions ?
Contactez notre service commercial,

M.D.R. Solutions de stockage
23 Rue du Châtelier
72200 CRE SUR LOIR
Tél. : 02 43 45 01 10
Fax : 02 43 45 01 11