



**SPECIAL
ENTZHEIM**

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin

Année
2013
--
Numéro
Spécial

COMMUNICATION IMPORTANTE !

Bonjour à tous, membres et amis des Ailes historiques du Rhin !

Ce numéro très spécial de notre bulletin est consacré au hangar dont nous disposons maintenant à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, dans le bâtiment "Costes et Bellontes".

Nous attendions ce moment depuis la création de l'association, et une assemblée générale extraordinaire organisée au Polygone avait validé cette opération. Les choses ont duré un peu car il a fallu négocier la convention pour qu'elle convienne à l'association et à l'aéroport.

Les conditions sont très intéressantes : mise à disposition gratuite pendant 3 ans, eau et électricité à payer en fonction de la consommation, c'est tout ! Notez qu'il est très rare de pouvoir disposer d'un tel local à de telles conditions, avec une esthétique aéronautique sympathique, bien accessible, sur un aéroport !

Il faut en remercier le directeur de l'aéroport, M. Thomas Dubus, et la responsable des affaires domaniales Mme Adeline Moreau, qui ont fait preuve de constance et se disent d'ailleurs aujourd'hui très contents de notre installation. Il nous faudra être à la hauteur en apportant une animation sur le site, la balle est dans notre camp et nous avons déjà quelques idées de manifestations dont nous aurons l'occasion de reparler.

Nous allons pouvoir installer dans ce local deux projets (Mauboussin, Piper J-3), le Tracma en cours de restauration, diverses pièces (hélice de Lancaster) ou matériels (grilles d'exposition, barbecue, etc.).

Cela dit, il y a au préalable quelques travaux à faire : nettoyage général, remise en peinture des portes et murs, fermeture d'une des grandes portes, installation d'eau (vanne d'arrêt, robinet, évier).

Ensuite, il faudra meubler le lieu : établis, armoires, coin accueil, etc. ! Tout cela, nous le souhaitons avec une esthétique soignée, afin que le lieu soit de qualité et annonce la couleur de nos ambitions !

Afin de ne pas puiser dans notre trésorerie que nous affectons aux actions courantes, nous organisons un

Appel aux dons "Spécial Entzheim"

Aucun montant particulier n'est recommandé (hormis un minimum de 10€), vous donnez 20€, 50€, 500€ ou 5000€, chacun fait ce qu'il veut. L'occasion est belle, n'hésitez pas à en parler autour de vous et à élargir le cercle des donateurs au-delà des membres.

Chaque donateur recevra un badge brodé spécial qui ne sera plus jamais réédité, et qui marquera la participation à cette opération d'importance ! Le jour où nous aurons un vrai musée, des réserves, des avions en état de vol et tutti quanti, vous pourrez dire : c'est aussi grâce à moi que tout cela s'est fait !

Bien entendu nous organiserons une fête pour l'inauguration, mais dans l'immédiat il faut se retrousser les manches !

Pour nous tous, pour l'association, merci à tous et rendez-vous dès que possible à Entzheim !

Le Bureau

P.S. : Nous aurons également besoin de bras à certains moments, et aussi de fournitures et de matériel : qui pourrait prêter par exemple un compresseur et un pistolet à peinture (il y a de la surface !). Qui pourrait trouver des stocks de peinture à prix d'ami (antirouille et vert armée pour les portes métal, badigeon blanc pour façade pour les murs) ?



MM. Costes et Bellonte:

Dieudonné Costes

Né le 04 novembre 1892 à Septfonds (82- Tarn et Garonne) – décédé le 18 mai 1973 à Paris.

As de la première guerre mondiale (pilote de l'armée d'Orient), avec six victoires aériennes, onze citations, la médaille militaire et la légion d'honneur.

Après guerre, Il devient pilote de ligne tout d'abord chez Latécoère avant de rejoindre Air Union.



Maurice Bellonte

Né le 25 octobre 1896 à Méru (60-Oise) – décédé le 14 janvier 1983 à Paris.

Tout d'abord ajusteur chez le motoriste Hispano-Suiza, il devient ingénieur mécanicien à 20 ans en 1916, avant de participer à la première guerre mondiale comme mitrailleur.

Après guerre, il devient navigateur à la Compagnie des messageries aériennes (CMA)



Les deux hommes font connaissance en 1923, alors qu'ils travaillent tous les deux pour la compagnie Air-Union (née de la fusion de la CMA et de Grands Express Aériens). Ils vont régulièrement travailler en équipage sur la ligne Paris-Londres. Participant même au rallye aérien d'Auvergne, les deux amis vont se classer 2èmes sur un Blériot Spad 33.



En 1925 Costes quitte Air Union pour la société Breguet afin d'y exercer les fonctions de pilote d'essai, un peu plus tard Bellonte le rejoint chez Breguet, comme radio-navigateur. Les deux hommes vont travailler au développement du Breguet 19 "Grand Raid" et les diverses versions qui vont suivre.

← Breguet XIX TF © Musée de l'Air & de l'Espace

Le temps des premiers exploits

- Sur leur Bréguet 19 "Point d'interrogation", Costes et Bellonte décollent de Paris, le 27 septembre 1929, pour un grand raid. Premier objectif battre le record du monde de vol sans escale (détenu par les italiens Ferrarin et Del Prete). Après un peu plus de 51 heures de vol, ils se posent en plein champ près de leur objectif, Tsitsikar en Mandchourie – distance parcourue 7.905 km. Record du monde. Arrêtés par les autorités chinoises au motif d'espionnage, ils sont libérés et peuvent redécoller le 14 octobre.



Télégramme d'arrivée à Tsitsikar, envoyé par Costes © Musée de La Poste ↑
Direction Moukden puis Shanghai.

Arrivés à Hanoï (Indochine) ils vont devoir attendre un mois les autorisations nécessaires au voyage de retour. Enfin le 21 novembre 1929, après un vol de 4 jours - 10 heures et 12.400 km, le Breguet se pose au Bourget. Le raid à duré 56 jours et l'équipage a parcouru 24.275 km.

Sur leur lancée du 15 au 17 décembre 1929, à partir de l'aérodrome d'Istres, Costes et Bellonte battent le record de vol en circuit fermé avec 8.206 km en 52 heures et 40 minutes.

L'équipage Costes et Bellonte à bord du Breguet © Leslie Jones Collection
Septembre 1930 - Les deux hommes vont entrer définitivement dans l'histoire aéronautique et le cœur des français.

Plus précisément, le 3 septembre 1930 à 0h10. Quand après 37 heures et 12 minutes de vol, le "Point d'interrogation" se pose sur l'aérodrome de New-York Curtiss Field. Partis du Bourget le 1^{er} septembre à 10h58 les deux aviateurs viennent de réaliser la première traversée de l'Atlantique Nord sans escale, dans le sens est-ouest, et face aux vents dominants, cet exploit était attendu depuis la disparition de l'Oiseau Blanc de Nungesser & Coli en mai 1927.

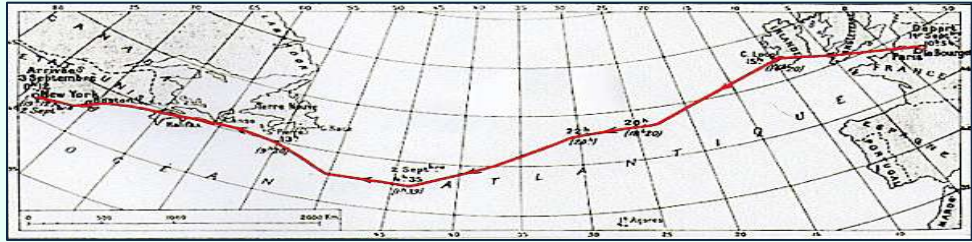


© British Pathé – Clic pour Vidéo



L'accueil est triomphal, plus de 25.000 personnes sont massées sur le terrain, parmi elles des personnalités françaises bien sûr mais aussi et surtout Charles Lindbergh, venu saluer les héros du jour.

← Costes et Bellonte, lors du fameux "ticket-tape parade", la fameuse parade dans les rues de New-York dans une Citroën C6F Torpédo.



Le Point d'interrogation

Le Breguet 19 TF nommé aussi "Super Bidon" est né de la transformation d'un 19 TR (pour Transatlantique) déjà nommé "Bidon". Le 19 TR ayant été produit à cinq exemplaires (en France, 2 autres ayant été construits par CASA en Espagne), c'est le numéro 3 qui va subir les transformations nécessaires au projet pour devenir le Super Bidon "Point d'interrogation".

Caractéristiques du Breguet 19 TF "Super Bidon" (Sorti des ateliers de Vélizy-Villacoublais le 22 mai 1929).

Motorisation : moteur Hispano-Suiza

Type - 12lb de 447 kW / 600 ch. puis 12Nb de 485 kW / 650 ch.

Envergure: 18,30 m

Longueur: 10,71 m

Hauteur: 4,08 m

Surface portante: 59,94 m²

Poids à vide: 1990 à 2190 Kg

Poids total: 5240 à 6700 Kg –

Plafond: 6.700 m

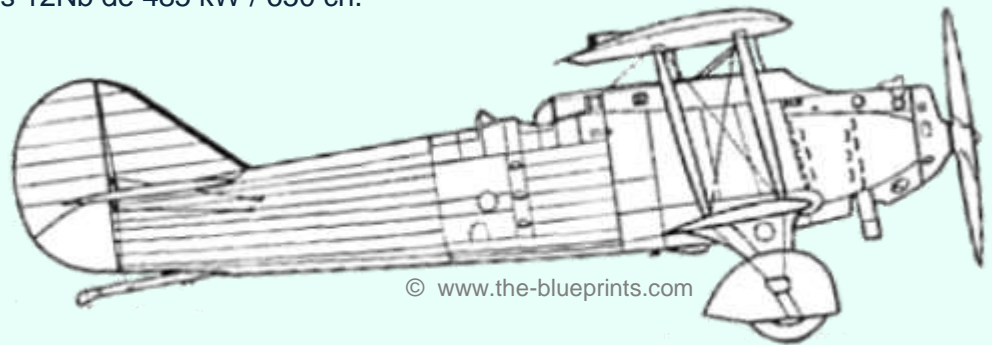
Autonomie maximale: 9.000 Km & capacité totale en carburant : 5.370 litres

Vitesse maximum : 250 Km/h (moyenne de 167 km/h pour la traversée de l'Atlantique)

L'appareil de couleur rouge écarlate porte sur le fuselage un " ? " blanc. La conception de l'avion, pour son projet de traversée de l'atlantique, coûtait très cher aux sociétés Breguet et Hispano. Celles-ci avaient donc fait appel à un sponsor, qui pour des raisons économiques ne voulait pas être identifié en cas d'échec d'où l'idée du "?". C'est ainsi que Costes n'a dévoilé le nom du généreux mécène, François Coty, riche parfumeur et propriétaire du journal « Le Figaro », qu'une fois posé à New-York. Le Breguet 19 TF restera néanmoins dans toutes les mémoires sous son nom "Point d'Interrogation".

Vous pouvez découvrir le bel oiseau aujourd'hui au Musée de [l'Air et de l'Espace](#) :

Dans toute sa splendeur et après restauration.



© www.the-blueprints.com

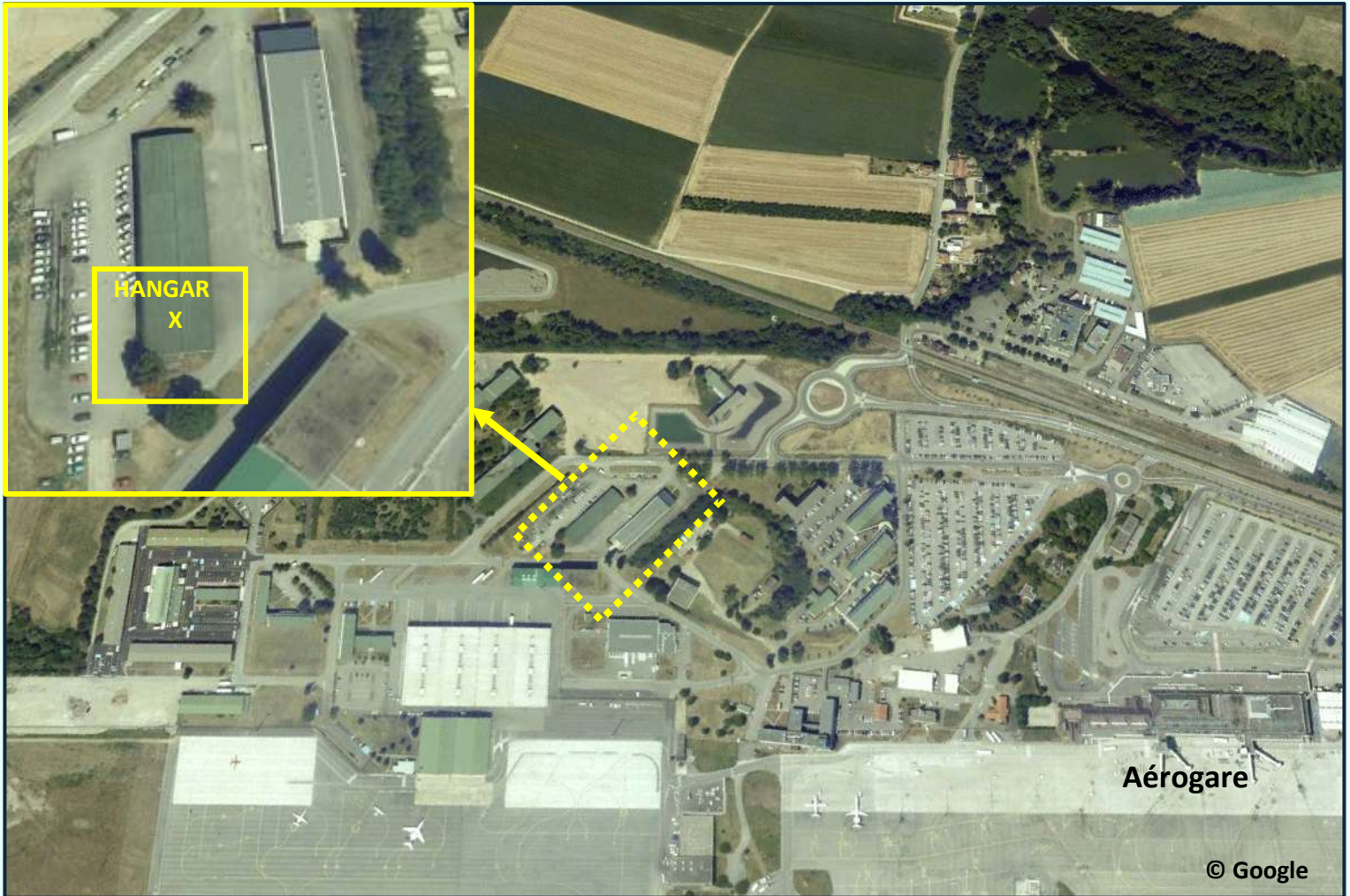


© Musée de l'Air et de l'Espace



© Musée de l'Air et de l'Espace

Le Hangar



Formulaire de donateur

Je soussigné : _____

Demeurant : _____

Souhaite apporter mon soutien financier à l'association les "Ailes historiques du Rhin" lors de son installation dans la nouvelle structure d'Entzheim, en effectuant un don de _____ Euros.

Signature :

(ci-joint mon règlement) :



Ailes historiques du Rhin
Aérodrome du Polygone
82 rue de la Musau
F-67100 Strasbourg