Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

N°11
12/2012

Edito :

Un grand merci au Club de Vol à Voile de Strasbourg Polygone qui nous a accueillis dans ses locaux le 09 novembre dernier à l'occasion des AG(s) des Ailes historiques du Rhin, ainsi qu'à Marcel Zemauli dont la choucroute a régalé les participants.

Nous remercions aussi les membres qui ont, par leur présence, montré tout l'intérêt qu'ils portaient au devenir des « Ailes ». Le nouveau Conseil d'Administration élu est composé de 5 membres

Eric Janssonne
Henri Payre
Arnaud Lutz
Eric Knauss
Roland Demolliens

La composition du nouveau Bureau est en cours.

Le Conseil d'Administration

Et après le travail …..

Le réconfort, une tablée conviviale qui apprécie ce moment d'échange et de partage d'idées..

Photos de nos amis Janine et Camille Montaigu.

Août 1979 - terrain du Polygone : *(Texte & Photo de J-C. Blaise)*

La compétition de sauts de précision bat son plein. Le soleil est de la partie, la terrasse de l'ancien restaurant est pleine à craquer, les planeurs sont en piste, le Polygone est en fête. Vers 16h je décide de faire ma dernière nav solo en direction de Montbéliard avant le vol du brevet avec notre chef pilote J. RUET. Mais là je suis seul à bord.

Mise en route, roulage, point d'attente en 36.

J'attaque mon A C H E V E R lentement pour être sûr de ne rien oublier. Je vais avertir la tour que je suis prêt. Mais, comme c'est ma dernière nav, je préfère recommencer car je me sens un peu fébrile...

Le micro à la main, j'énonce à voix haute :

" Atterrisseurs, sans objet

Cockpit, fermé et verrouillé

Huile, pression et température... "

Un choc ! Le Dornier vient de me percuter. Je regarde sur ma droite, une hélice est en train de me mettre l'aile en lambeaux, une ombre passe au dessus de moi... puis plus rien.

J'annonce alors à la tour avant de couper le moteur :

" *ZU, point d'attente, Crash ! "*

Par chance, les "pattes" du Dornier étant très larges ont détourné sa trajectoire en percutant le fuselage sinon je crois que j'aurais eu droit à une coupe au rasoir...

Je rentre donc dans les statistiques aéronautiques qui précisent qu'il y a plus d'accidents au sol qu'en l'air.

Le POTEZ 36

(Texte & Photo de P. Schaffhauser)

« Souvenir du jour du Baptême de l'air de Ginette sur le Potez 36 de l'aéro-club de Cannes le 6 mars 1932 »

Si l'on devait résumer brièvement l'histoire de cet appareil robuste et sans prétention, ces quelques mots écrits au dos de la photo originale seraient tout à fait appropriés. Son premier vol eut lieu le 27 septembre 1928 et par la suite plus de 260 exemplaires de différentes versions furent construits par la société Potez, de 1929 à 1933.

Cet avion est considéré comme celui qui a réellement donné naissance à l'aviation de tourisme dans les années 1930. Ses qualités de vol, stabilité, bonne portance aux grands angles et à basse vitesse grâce à ses becs de bord d'attaque, en firent une machine très prisée des aéro-clubs, d'autant plus que ses ailes repliables facilitaient son stockage et son transport derrière un véhicule.

Les deux membres de l'équipage, pilote et passager prenaient place côte à côte.

Par la suite, les Potez 36 équipant les Section d'Aviation Populaire instituées par Pierre Cot, le premier ministre de l'air, servirent à la formation initiale de bon nombre de futurs pilotes de l'Armée de l'Air.

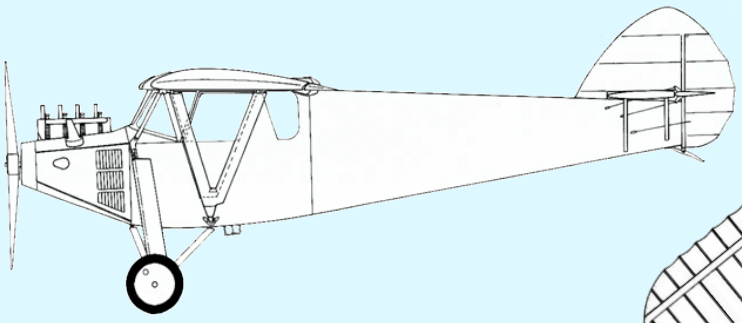
Notons enfin à l'actif de ce charmant aéronef, des raids touristiques qui firent sensation à l'époque, tel le France - Madagascar en novembre/avril 1931.

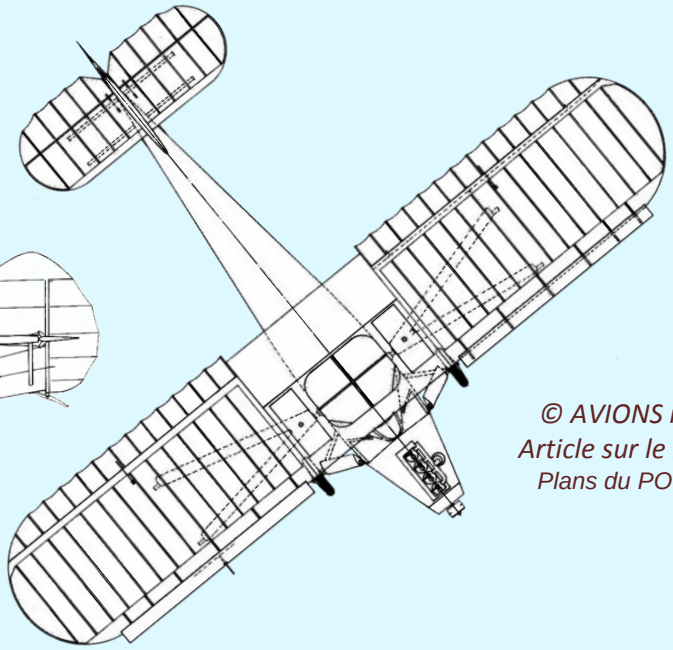
Vitesse de croisière : 120 km/h

Plafond : 3.600 m

Autonomie : 550 km

Moteur : Renault 4Pb de 95 ch





© AVIONS magazine
Article sur le POTEZ 36
Plans du POTEZ 36-14

C'était en décembre :

Le 07 décembre 1951, le Sabre 45 devient officiellement le 1er "*Century Series Fighter*" de l'histoire de l'aviation américaine sous la désignation de F-100 Super Sabre (décision administrative prise le 30 novembre par l'Air Force). Même s'il existe un doute réel sur le fait qu'il soit le premier chasseur supersonique au monde (pour certains historiens il s'agit du MIG-19 "Farmer"), il est le 1er avion de combat américain à soutenir une vitesse supersonique en palier.

Logos de l'USAF

Années 50 *Années 90*

© United States Air Force Historical Research Agency
Le F-100D Serial 56-3238 du "50th Tactical Fighter Wing" sur la base de Toul en 1958.

© Mark Kwiatkowski – Airliners.net
Le Mikoyan-Gurevich MiG-19PM - CCCP

L'appellation de "*Century Series Fighters*" provient de la nouvelle numérotation retenue par USAF pour ses avions de combat entre 1951 et 1962. Tous les nouveaux appareils de ce type vont avoir un numéro de série en "centaine", mais seuls les aéronefs produits de série seront classés *"C.S.F."*, ils sont au nombre de six :

- North American F-100 Super Sabre
- McDonnell F-101 Voodoo
- Convair F-102 Delta Dagger
- Lockheed F-104 Starfighter
- Republic F-105 Thunderchief
- Convair F-106 Delta Dart

McDonnell F-101 Voodoo

© airpowerworld.info

Par la suite l' USAF retournera à une numérotation classique – le F-110 "spectre" devenant le F-4 Phantom.

Le F-100 Super Sabre

A la fin des années 40, la North American Aviation développe un appareil supersonique sur la base d'un F-86, le "Advanced F-86D", mais l'appareil ne convient pas à l'Armée de l'Air américaine qui cherche un chasseur "de jour". Le "Advanced F-86E" ne retient pas plus l'attention des autorités. Et c'est avec un nouveau projet, le Sabre 45 (45 pour son aile en flèche de 45°) que North American obtient une commande ferme de l'USAF en octobre 1951, de 2 prototypes et de 110 appareils en série (avec la guerre de Corée les besoins sont importants).

Le tout premier F-100 Super Sabre YF-100A- 52-5754, le 21/04/1953 © Collection David Menard

Le 25 mai 1953, avec sept mois d'avance sur son programme, le F-100 Super Sabre effectue son premier vol, au cours duquel il atteint la vitesse de Mach 1.05 pendant 2 minutes et à une altitude de 10.700 mètres. Lors des tests suivants il va même atteindre la vitesse de Mach 1.44 en "vol piqué" (le 6 juillet).

Le prototype révèle néanmoins des défauts de conception qui aboutiront au décès du pilote George Welch (As de la Seconde Guerre mondiale sur P-39 Airacobra et P-38 Ligthning devenu pilote d'essai chez North American) lors d'un crash en octobre 1954.

George Welch
© militarytimes.com

Le F-100 entre officiellement en service dans l'USAF (au sein du *479th Fighter Wing*) le 27 septembre 1954, mais les accidents qui se succèdent (six majeurs) font que la flotte d'appareils reste au sol, et ce n'est qu'après plusieurs modifications apportées à l'avion qu'en septembre 1955 le "*479th*" devient enfin opérationnel.

Appareil baptisé par les pilotes américains "**Hun**" en référence à son numéro 100 (pour hundred), le Super Sabre est le dernier à avoir son entrée d'air sur le nez. En effet la nécessité d'équipements radars modernes performants, donc placés à l'avant de l'avion, va transférer les entrées sur les côtés des nouveaux chasseurs.

Caractéristiques : (du F-100D – produit à 1274 exemplaires)

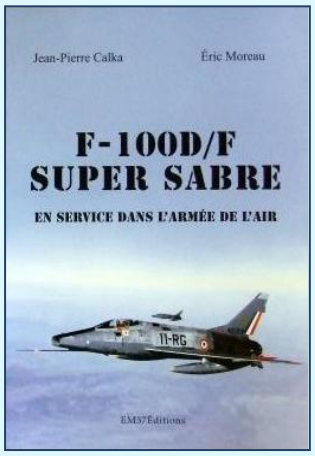
Envergure – 11,82 m
Longueur – 14,36 m
Hauteur - 4,95 m
Poids en charge 15.800 Kg
Vitesse max. – 1.434 km/h
Plafond – 14.000 m
Rayon d'action – 966 Km
Moteur **-** Pratt & Whitney J57-P-21A
- Et un total de 2.294 avions (toutes versions confondues)

De 1956 à 1968, le F-100C va équiper la prestigieuse patrouille de l'USAF les "Thunderbirds", une parenthèse en 1963-64 avec un essai sur F-105 Thunderchief (abandonné après seulement 6 meetings).

La patrouille en action :
http://www.youtube.com/watch?v=dsOcXcWwpZI
Passage par Chaumont Air Base dans les années 60
http://www.youtube.com/watch?v=e3_0sAOXdHU
Et en 1967 présentation au salon du Bourget
http://www.youtube.com/watch?v=5S3oIPJ1cc4

Et en France ? : Le F-100 Super Sabre (versions D et F) va équiper l'armée de l'air française dans le cadre du "Military Assistance Program". Première dotée à partir de mai 1958, la 11ème escadre de chasse (1/11 "Roussillon" 2/11 "Vosges") et par la suite la 3ème escadre de chasse (1/3 "Navarre" & 2/3 "Champagne").

Par la suite viendront les escadrons 3/11 **"**Jura**"** et 4/11 "Corse" au sein de la 11ème EC. Dans ces escadres de chasse les F-100 seront remplacés par les Mirage IIIE et par les Jaguar, avant d'être retirés de l'inventaire de l'armée de l'air en mai 1980.



© David Howley F-100 du 2/3 "Champagne"

Pour tout savoir - Ouvrage de référence en la matière, Paru en 2010 chez EM37Éditions

Boutique :

En cette période difficile pour les compagnies aériennes du monde entier, la plus vieille d'entres elles (la Santa Claus Airlines) continue sur sa lancée. Spécialisée dans le frêt aérien, elle ne connait pas la crise. Equipée d'un matériel volant plutôt ancien mais fiable (avec les célèbres Tornade, Furie, Comète, Eclair, Tonnerre et les autres) son unique commandant de bord n'a toujours pas pris sa retraite bien qu'il soit en âge !!
Alors vous pouvez une nouvelle fois soutenir cette compagnie en lui confiant toutes vos commandes passées (bien sûr) à la boutique des Ailes.
Le catalogue sur :
http://www.aileshistoriquesdurhin.fr/Boutique/Boutique%20AHR%202012.pdf

Nous vous souhaitons, à vous et à vos proches, de bonnes et joyeuses fêtes de fin d'année