Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 11

Assemblée Générale :

Edito :

Clôture du 4ème exercice pour les "Ailes". Une année riche en évènements, avec l'arrivée d'un toit (enfin) qui apporte une réelle visibilité sur tous nos projets et objectifs.

Le Bureau

C'est au Polygone, dans les locaux du Centre de Vol à Voile (*que nous remercions ici vivement ainsi que son Chef-pilote Marcel Zemauli)* que nous avons tenu notre Assemblée Générale le 25 octobre dernier, dans une ambiance chaleureuse et amicale.

Notre Président, Eric Janssonne, a présenté son rapport moral sur l'exercice *(et il y avait du boulot !!),* suivi du réviseur aux comptes, Etienne Winkelmuller et du trésorier, Roland Demolliens, pour le rapport financier et le budget prévisionnel. Après vote d'approbation par l'assemblée, nous sommes passés au renouvellement des membres du comité. Les sortants Arnaud Lutz et Eric Knauss ont été réélus, Etienne Winkelmuller, nouveau candidat, a été élu. Avec Eric Janssonne, Henri Payre et Roland Demolliens, le nouveau Conseil d'Administration est donc composé de 6 membres.

Puis ce fut la présentation des objectifs des mois à venir, avec un programme particulièrement chargé dont le calendrier vous sera précisé dans un prochain bulletin.

A l'issue de l'AG, le Conseil d'Administration a confirmé l'organisation actuelle du conseil pour l'exercice 2013/2014, Etienne (le petit nouveau !!) étant nommé pour sa part réviseur aux comptes.

Après le travail, le réconfort avec la traditionnelle choucroute de Marcel Zemauli, la soirée s'est poursuivie autour d'une belle tablée, entre histoires d'avions (*eh oui*) et petites histoires. Bref une belle réunion comme on les aime dans les associations. Un grand **Merci** à tous les participants. Et bon courage à notre Président !!!

Aviez vous trouvé ?

Le mois dernier la question pour l'avion mystère était :

" Avec moi, on croyait voir double, et cependant, cela sentait le soufre ! Qui suis-je*? ".*

La réponse :

Le P-38 Lightning

Chasseur bimoteur, le P-38 Lightning, qui a fait son premier vol en 1939, présente une géométrie particulière : il est bipoutre.

Son long rayon d'action, ses performances et son armement lui ont permis de s'illustrer aussi bien dans le Pacifique que sur le théâtre européen et de nombreux pilotes gagnèrent le statut d'As (5 victoires homologuées) à son bord.

A cause de sa forme et de ses performances, les Allemands le surnommèrent *« Der Gabelschwanzteufel »*, le diable à la queue fourchue.

Une petite vidéo en plus - http://www.youtube.com/watch?v=xubCaOlHJOE

Zimmerbach, le 15 septembre 2013

Réunion des voitures anciennes 10ème anniversaire – Par Eric Knauss

C'est lors de la réunion préparatoire de la 10ème exposition de voitures anciennes de 2013, que l'idée est venue au sein de la 2ACZ (Association d'animation culturelle de Zimmerbach) de faire participer les Ailes historiques du Rhin (AHR) à cette manifestation. Associant ainsi, une nouvelle fois, voitures anciennes et avions, et en remplacement du Fly-in Oldtimers de Colmar des AHR de l'année 2013.

Cette proposition a été bien accueillie par les membres de la 2ACZ et s'est étoffée au courant de l'année avec la participation du Vol à Voile de Colmar, avec son simulateur de vol et de son moto planeur. De l'amicale Spitfire «voitures pas les navions» avec un châssis roulant de Spitfire. Et l'exposition du moteur Renault 4PO3 de réserve du Stampe F-BANI.

Morane-Saulnier MS-893A Rallye de J-C. Blaise

Et en avant, recherche des avions disponibles à cette date : 4 avions, un moto planeur et 5 ULM ont répondu présent pour la manifestation. Merci à Jean Paul Blaise et son MS 893 (malgré le démarreur récalcitrant), à Quentin Orso avec son DR 221 (actuellement à la disposition de l'Aéro Club de Colmar en remplacement du CY DR 221 indisponible), au Vol à Voile avec son moto planeur, à Pascal Chevalier avec le Stampe, tous membres de l'AHR. Merci au Président de l'AERO CLUB de Colmar Stéphane Wagner. Merci à Roland Barg avec son Van's, à Bernard Erny et son D112, au pilote du moto planeur du Vol à Voile, ainsi qu'aux ULM'istes de Colmar, à Corinne : ULM Colmar, à Yves : ALSA FLY, à Gilbert et ses deux pilotes d'AUL FORMATION, à Bernard avec son FK9.

La recherche de voitures anciennes du Colmar Auto Rétro fut plus difficile seuls deux volontaires ayant répondu positivement à la demande du Président Christophe Jacquot. Lors de la réunion mensuelle du CAR le dimanche 4 aout, mon bâton de pèlerin en main, il s'est agi de trouver les voitures manquantes. Chose faite avec la participation du Club Mini et du pouvoir de persuasion de l'attractivité d'un vol en avion pour convaincre certains pilotes des voitures présentes ce jour. La 2ACZ mettant à notre disposition un emplacement de 6 mètres sur 6 avec alimentation électrique, le problème de surface nécessaire était résolu pour l'installation de notre stand, il ne restait plus que la condition essentielle pour la réussite de cette journée: la météo, ce qui n'était pas gagné d'avance au vu des prévisions.

Robin DR-221 de Quentin Orso

Stampe & Vertongen SV-4C de E. Knauss & P. Chevalier

Vendredi soir le châssis roulant de Philippe Peter est déchargé au Garage Zeh avec l'aide d'André Creutzmeyer du Club Mini, Philippe étant professionnellement encore à Boston.

Samedi après midi montage des tentes, il pleut ! En fin de journée un tour de reconnaissance en Stampe avec Pascal Chevalier, sous la bruine et la pluie. Pascal qui à 6h00 du matin rentrait en vol d'Abidjan, assistait à 11h00 à l'inauguration du hangar Costes & Bellonte à Strasbourg-Entzheim, mais après quand même une sieste réparatrice (non pas à cause de l'arrosage du hangar mais de son vol nocturne).

Dimanche matin 7h30 stratus bas dans la vallée de Munster, le Pflixbourg est "accroché", plafond bas dans la plaine, rien n'est gagné. Sur place les tables et bancs sont installés pour la mise en place des stands de l'AHR et du Vol à Voile, 8h00 le moteur du Stampe est déposé sur place, 8h45 arrivée de l'équipe AHR avec Eric Janssonne, son papa et Jean-Philippe Schuh, 9h00 arrivée du Vol à Voile avec le simulateur de vol, Philippe est là avec le châssis de Spitfire.

Le Pflixbourg

C’est parti !!!!!

9h30 le Pflixbourg émerge des stratus, la vallée de Munster est claire, les montagnes toujours accrochées, cela pourrait passer mais il faudra faire demi tour dans la vallée, pas évident, échange téléphonique avec Pascal qui est au hangar du Stampe à Colmar et fait un briefing avec Roland Barg pendant que Sarah Knauss réceptionne les voitures anciennes plus nombreuses que prévu, le bouche à oreille a bien fonctionné.
9h45 départ pour Colmar pour assister Pascal et Sarah, le Pflixbourg est de nouveau dans les stratus, décision est prise par Pascal que Roland avec son Van’s fasse un vol de reconnaissance pour voir la faisabilité des vols, 10 mn après il est de retour. "Ça passe !!", la vie est belle.

Entre temps ça bouchonne devant les hangars, les avions sont là, les pilotes de voiture attendent selon leur poids (et en tenant compte de la surcharge pondérale) pour savoir dans quel avion ils vont voler, la répartition n’est pas facile. De plus il y a trop de pilotes voitures par rapport aux nombres d’avions. Pascal fait le briefing, la "19" est en service, le vent est nul, virage à gauche après le décollage, contournement de Colmar par le sud est et retour vers le nord ouest pour pénétrer dans la vallée de Munster en passant sous les nuages qui cachent le château du Hohlandsbourg et passage au sud de la manifestation entre la nationale vers Munster et la ligne à haute tension, pour ne pas survoler la réunion, et 180° dans la vallée suivi du retour vers Colmar en longeant le versant sud de la vallée. Roland part en premier son vol est rapide il en profitera pour en faire un deuxième avec un autre pilote de voiture, les vols s’enchainent tout se passe bien.

Pour moi retour vers Zimmerbach. En route je vois le moto planeur du Vol à Voile qui revient de la vallée, il ne reste plus que le Stampe en l’air. À peine garé sur le parking de la réunion, le voilà, reconnaissable au bruit caractéristique du 4PO3 et j’entends le commentateur aéronautique de service, notre Président, Eric "du Nord" présenter le F-BANI, remarques entendues dans le public "il est bon le présentateur c’est un professionnel il connaît tous les avions par cœur". Il venait de présenter tous les autres avions de la manifestation. Merci Président.
Les premières voitures arrivent de Colmar avec à bord les pilotes d’avions qui les ont emmenés pour ce vol afin de voir la réunion de Zimmerbach du ciel. Pendant ce temps le simulateur de vol ne chôme pas. Daniel le Chef Pilote assisté de Lucien, et sous leur houlette deux jeunes membres du club, font découvrir les joies du vol en planeur aux futurs vélivoles.

Philippe fait un tabac avec son châssis de Spitfire roulant, réduit à sa plus simple expression : un châssis, un moteur, une boite de vitesse, un pont arrière, un train avant, un réservoir à essence, deux sièges, une batterie, un volant, un échappement un peu beaucoup bruyant, et un peu d’essence. Il fait faire le tour du propriétaire, pardon de la manifestation qui a rassemblé plus de deux cents véhicules, vélos, motos et voitures anciennes, avions moto planeur et ULM, aux jeunes, filles et garçons, et même des beaucoup moins jeunes présents sur le terrain.

Il est temps de passer aux choses sérieuses.

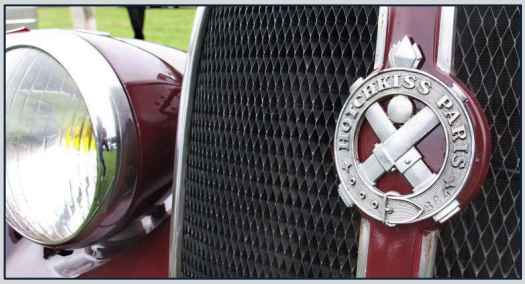
Il est 12h45, l'heure de l'apéro est dépassée, mais qu'à cela ne tienne, la Présidente Brigitte Butterlin nous a réservé une table où les pilotes avions et voitures pourront déguster un pinot gris avec quelques tranches de kougelhopf. Surprise : une bouteille avec étiquette à l'effigie du 10ème anniversaire est offerte aux pilotes d'avions, ainsi que le repas. La faim nous tenaillant il faut manger, un repas spécial 10ème anniversaire a été concocté par la 2ACZ. Des tables sous la tente à coté des stands AHR et Vol à Voile nous ont été réservées afin de se retrouver pilotes d'avions et de voitures anciennes et nos amis du Vol à Voile et de partager un repas bien mérité et ainsi lier plus amplement connaissance.

Le temps passe, avec quelques rayons de soleil entre quelques gouttes de pluie, le public est nombreux, le plateau est beau et le présentateur des voitures, Philippe Peter, nous fait revivre les heures de gloires des voitures anciennes. L'heure du tirage au sort de la tombola approche mais un grain également. Il pleut, les lots sont nombreux, parmi ces derniers un Vol d'Initiation en planeur et un vol en Stampe, font le bonheur des heureux gagnants, le gros lot étant un jambon entier.

La journée s'achève il ne reste plus qu'à démonter les stands et aider à remballer les tables, bancs et tentes, le simulateur de vol reprend son chemin vers Colmar, le moteur du Stampe rejoint son stockage.

La fête est finie.

J'oubliais le souhait du maire de Zimmerbach M. Emile Ottmann : le passage de la Patrouille de France, difficile mais peut être une autre patrouille avec des fumigènes bleu, blanc, rouge et dont les pilotes pourraient se joindre à nous pour le repas pourquoi pas ?



Merci à tous les participants au nom de l'AHR, à l'année prochaine avec des idées nouvelles pour rendre cette réunion encore plus attrayante. Je vous transmets les remerciements de Mr Muller adjoint au maire au nom de la municipalité, ainsi que ceux de la Présidente Brigitte Butterlin au nom de la 2ACZ .

(Crédits photos – E. Janssonne, L. Russ, A. Gauer, Q. Orso)

Le site internet des "Ailes" :

http://www.aileshistoriquesdurhin.fr/

Ouvert dans sa nouvelle version depuis presque un an, le site s'est enrichi de nouvelles "rubriques" dont une consacrée aux livres que nous avons aimé. Vous pouvez tous y contribuer en nous signalant des ouvrages aéronautiques qui vous ont plu et que vous souhaitez conseiller.

C'était au mois de novembre :

Nous sommes le lundi 12 novembre 1906, sur la pelouse de Bagatelle (près du bois de Boulogne à Paris) et M. Santos-Dumont est une nouvelle fois sur son aéroplane baptisé le 14bis. Son objectif est de battre son propre record de distance établi le mardi 23 octobre précédent.

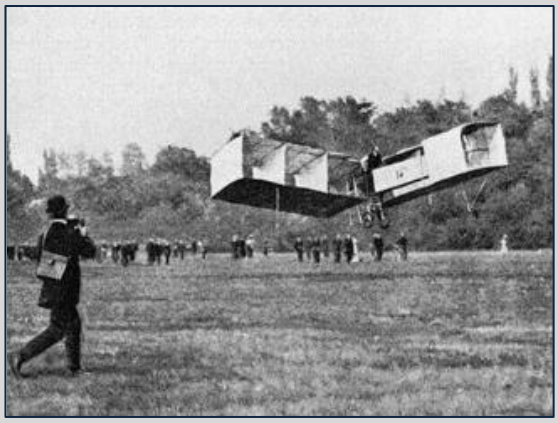
Car depuis plusieurs mois Santos-Dumont travaille sur son projet, faire voler un aéronef sur une distance d'au moins 25 mètres et remporter ainsi la toute nouvelle Coupe Ernest Archdeacon. Une première tentative est faite le 13 septembre et se solde par un bond du "14bis" d'une dizaine de mètres. La nouvelle de "l'exploit" court dans tout Paris et c'est ainsi que le mardi 23 octobre une foule nombreuse se presse à Bagatelle pour assister à l'évènement.

← © Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

Après quelques essais et après avoir fait venir la commission de contrôle de l'Aéro-club de France (chargée de la validation du record) Santos se lance avec sa machine, et c'est à une hauteur de trois mètres qu'il va parcourir une soixantaine de mètres en vol. Toutes les personnes présentes sont enthousiasmées à un point tel que même les chronométreurs en ont oublié de prendre les mesures du vol. Ce dernier sera néanmoins validé pour vingt-cinq mètres, permettant à Santos de remporter la précieuse Coupe.

Il existe même quelques images de "cinéma muet" de cette fameuse journée http://youtu.be/ro5wkljLn7k

Nous voilà donc de retour sur la pelouse de Bagatelle le 23 novembre, car Santos-Dumont ne veut pas s'arrêter là, et c'est devant une foule importante, qu'il va procéder à 4 nouvelles tentatives :



10h00 du matin, 1er départ pour le 14bis qui va parcourir une quarantaine de mètres à 40 centimètres du sol en 5 secondes.

10H25, 2ème départ. L'aéronef va parcourir la totalité du champ d'entrainement et effectuer deux "bonds", l'un de quarante mètres, le suivant d'une soixantaine de mètres. Lors d'une manœuvre périlleuse d'essai de virage en plein vol en bout de terrain (stoppée par les arbres proches), l'essieu de la roue droite du 14bis est faussé. Les vols sont donc suspendus pour réparation.

16h09, 3ème essai. L'envol est plus facile et le premier saut est de près de cinquante mètres. Le deuxième est mesuré à quatre-vingt deux mètres. Une nouvelle tentative de virage est faite, mais cette fois-ci c'est la barrière du club de Polo de Paris qui arrête l'aéronef alors qu'il a presque fait son demi-tour. Le vol de 82,60 mètres est chronométré par MM. Surcouf et Besançon en 7,20 secondes soit une vitesse de 41,292 kilomètres heures.

16h45, cette fois-ci Santos-Dumont prend le champ d'entrainement dans le sens inverse pour profiter d'une légère descente. Très vite le 14bis prend son essor et dépasse une hauteur de 6 mètres. Le vol va durer 21 secondes avant un retour au sol un peu rude (et qui va occasionner quelques dégâts sur l'aile droite).

Le Petit Journal

SUPPLEMENT ILLUSTRE

DIMANCHE 25 NOVEMBRE 1906

UNE SENSATIONNELLE EXPÉRIENCE D'AVIATION AU BOIS DE BOULOGNE

M. Santos-Dumont à bord de son aéroplane

Voici le récit de l'exploit par M. Jacques Faure, officiel chargé de mesurer le vol dans des conditions assez particulières. (Article paru dans "Le Petit Journal Supplément Illustré" du 25 novembre 1906)

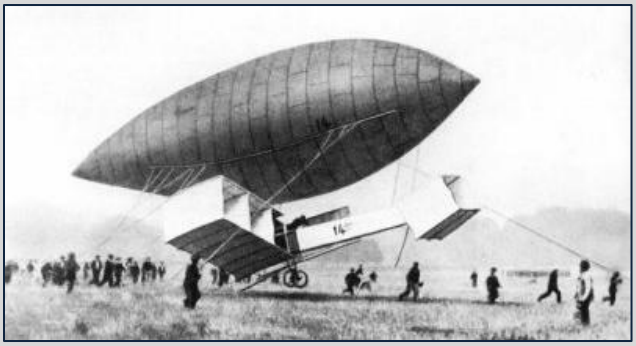
« Je m'installe dans l'automobile mise à la disposition des chronométreurs. Nous nous rangeons à vingt mètres à droite de l'avion de Santos, prêts à démarrer en même temps que lui. J'ai une pile d'assiettes dans les mains ; je dois les laisser tomber une à une à l'endroit même où l'avion quittera et reprendra le sol, de façon à pouvoir ensuite mesurer les distances parcourues en l'air. Surcouf, lui, a les yeux fixés sur son chronomètre.

Notre moteur, au ralenti, tourne très lentement. Santos fait un signe ; son appareil démarre ; et nous suivons, à quelques mètres en arrière, pour ne gêner aucun de ses mouvements. Santos roule 40 mètres environ, commande alors son gouvernail et l'appareil docile, quitte aussitôt le sol ; je laisse tomber une assiette, tandis que Surcouf lance son chronomètre. Admirable de stabilité et d'équilibre, ne roulant ni ne tanguant, Santos s'élève à une hauteur de 4 à 6 mètres. Il reste exactement 21 secondes dans l'air, redescend et s'arrête au milieu d'une foule qui hurle d'enthousiasme. »

← Le Petit journal – édition du 25/11/1906 © Bibliothèque nationale de France

La distance parcourue en vol est mesurée, 220 mètres, une fois rapportée à la durée du vol de 21,20 secondes, les chronométreurs officiels annoncent au public "une vitesse de 37,358 kilomètres heures". Santos-Dumont est porté en triomphe au milieu d'une foule en liesse. A cet instant il entre dans l'histoire officielle de l'Aviation, en effet, la Fédération Aéronautique Internationale (toute jeune fédération née le 14 octobre 1905) valide son exploit comme le premier record du monde de distance de vol non stop pour un plus lourd que l'air. Il faut attendre presque une année pour voir ce record battu par Henry Farman avec une envolée de 770 mètres, le 26 octobre 1907. La FAI va aussi considérer que la vitesse atteinte lors du 3ème essai (41,292 km/h) est le premier record du monde de vitesse en vol. Et enfin troisième record, celui du temps passé en vol……

Le 14bis :



Le 14bis – un bien singulier nom donné par Santos-Dumont à son aéroplane, qui s'explique par les premiers essais de la machine. C'est en effet accroché sous le dirigeable n°14 (en remplacement de la nacelle) qu'il s'est envolé pour la première fois en juillet 1906, suspendu à un filin. Les essais de portance vont se poursuivre tout l'été, à l'aide du dirigeable puis sur un câble incliné tendu entre deux mâts, le 14bis étant tiré par un âne. 1er vol le 7 septembre (date symbolique, celle de l'indépendance du Brésil).

Cellule de cerf-volant Hargrave

L'appareil est un biplan de type "canard", une surface portante de petite taille à l'avant (faisant office de gouvernail) et les ailes en léger "V" à l'arrière, composées de six cellules de cerf-volant dites de Hargrave (3 cellules par aile), du nom de leur concepteur Lawrence Hargrave pionnier australien de l'aéronautique ayant réalisé le premier vol humain en cerf-volant le 12 novembre 1894. Les cellules sont fabriquées en bambou et roseau et recouvertes de soie du Japon. L'ensemble étant relié par une poutre centrale.

Le 14bis, d'un poids de 160 kg, a une longueur de 10 mètres, son envergure étant de 12 mètres (pour une surface portante de 80 m^2), et sa hauteur de 4,50 mètres. Le moteur est placé à l'arrière. Au départ, pour sa motorisation le 14bis est équipé d'un moteur de type Antoinette d'une puissance de 24 chevaux (18Kw) construit par Léon Levavasseur. Très vite pour Santos il est clair que le 14bis est sous motorisé, en conséquence de quoi il l'équipe d'un moteur Antoinette V8 (8 cylindres 4x4 en "V") d'une puissance de 50 chevaux (37kW) L'hélice tournant à 1.500 tours par minute. Il effectue certaines modifications, dont le changement du carburateur (de voiture Fiat), un allègement de son poids (72 kg) et le remplacement de l'hélice initiale, en bois et soie, par une hélice en aluminium.

M. Alberto Santos-Dumont (1873-1932) est l'un des pionniers de l'histoire de l'aviation, tout à la fois inventeur, ingénieur, pilote de ballon, de dirigeable et aviateur. De nationalité brésilienne (Franco-Brésilien par son père) il est venu vivre en France en 1897 et va y passer la plus grande partie de sa vie.

Installé à Paris après ses études au Brésil, il se découvre une passion pour l'aéronautique. Il fait construire ballons et dirigeables et c'est avec l'un d'eux qu'il remporte son 1er succès en 1901, le prix Henry Deutsch de la Meurthe (doté de 100.000 francs) en effectuant le trajet Saint-Cloud et La Tour Eiffel (Aller-retour) en moins de trente minutes. Puis il s'essaye au "plus lourd que l'air".

La carrière de ce pionnier de l'aviation ne se résume pas à ces trois records du 12 novembre…. Mais cela est une autre histoire !!