Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 03

Edito :

Ce mois-ci nous attaquons nos premières activités extérieures de l'année 2014, avec la journée portes ouvertes de l'aéroport de Strasbourg dont nous vous présentons le programme dans ce bulletin. Par ailleurs nos planeurs devraient intégrer le hangar dans les prochains jours.

Le Conseil d'Administration

EVADAY – Journée "Portes Ouvertes" de l'aéroport de Strasbourg :

Le samedi 22 mars 2014, la société de l'Aéroport de Strasbourg organise sa 2ème journée portes ouvertes dans le hall de l'aérogare "passagers". De 10 heures à 19 heures vous pourrez découvrir les stands de tous les acteurs de la plateforme. Baptisé EVADAY, ce rendez-vous annuel va être aussi un moment important de notre vie associative. Les "Ailes" vont y installer un stand présentant notre association et ses activités avec en parallèle l'ouverture des portes du hangar Costes & Bellonte aux visiteurs (sur la même tranche horaire).

L'organisation nécessite un investissement humain certain, nous avons besoin de tous :

- Le **vendredi 21 mars** après-midi et début de soirée, afin d'installer le stand dans l'aérogare (transport et mise en place des matériels), mais aussi pour soigner la présentation du hangar.
- Le **samedi 22 mars** toute la journée, pour tenir le stand EVADAY et assurer l'accueil au hangar. En début de journée il nous faut aussi procéder au fléchage vers le hangar. Et en fin de soirée, effectuer le démontage du stand et rapatrier l'ensemble des matériels au hangar.

Nous comptons beaucoup sur votre implication et votre présence lors de ces deux journées, que ce soit en totalité ou bien les quelques heures que vous voudrez bien consacrer à votre association. Contactez l'un ou l'autre des membres du Comité pour nous donner vos disponibilités et nous permettre d'établir le planning. D'avance merci à tous.

L'avion mystère, aviez-vous trouvé ? et bien Non !!

Le mois dernier la question était :

"Mon ami, le comte allemand, et moi reçurent le même surnom. Même si j'ai porté plus de coups que lui à mes adversaires, ce sont finalement eux qui eurent droit aux volutes de la victoire. Qui suis-je ? "

Et la réponse :

Le Mitsubishi G4M Betty

Le bombardier moyen bimoteur G4M Betty entra en service en 1941 au sein de l'aviation de la Marine Impériale japonaise.

Basé à terre, rapide (plus de 420 km/h, c'était notable à son époque), il bénéficiait d'une très grande autonomie, plus de 5000 km et était capable d'emporter des bombes ou une torpille type 93, plus connue sous son nom anglo-saxon « *Long Lance* ». Cette torpille, considérée comme la plus puissante et efficace de toute la Deuxième Guerre mondiale pesait 2,8 tonnes avec un diamètre de 610 mm.

Cela lui a permis de porter de rudes coups aux forces américaines et du Commonwealth dans le Pacifique et en Asie du Sud-Est au cours de la Seconde Guerre mondiale.

Son action la plus notable fut la destruction le 10 décembre 1941 des cuirassés britanniques HMS Repulse et HMS Prince of Wales au large de Kuantan en Malaisie.

Il est aussi connu pour avoir été l'avion à bord duquel l'amiral Yamamoto fut abattu le 17 avril 1943 dans les Salomon.

Mais son autonomie et sa vitesse furent obtenus au dépend de son blindage et de réservoirs auto-obturants, ce qui rendait l'avion très vulnérable à la DCA et aux chasseurs alliés, s'enflammant facilement après quelques impacts. Il y gagna son surnom de « briquet volant » (*Flying lighter*), à l'instar du bombardier quadrimoteur allemand Heinkel He-177 Greif (Comte). Cependant, les incendies récurrents de ce dernier étaient dus à un défaut de synchronisation de ses quatre moteurs, groupés deux par deux dans les nacelles de voilure. Conséquence de ces soucis, le He-177 Greif n'eut de loin pas l'influence souhaitée par les Nazis sur l'évolution du conflit.

La forme du fuselage du G4M Betty inspira aussi aux Japonais le surnom d' *"Hamaki"* (cigare). L'effondrement de l'Empire du Japon en août 1945 signifia la fin de la carrière de ce bel avion. Pas de cigare pour les vaincus…

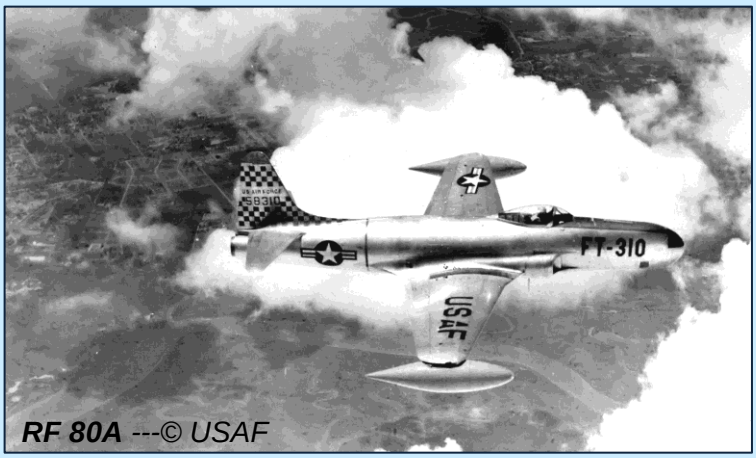
En images : http://www.youtube.com/watch?v=OwidWj0IYMI

Le RF-84F Thunderflash : (par **A. Lutz**)

Une maquette de RF-84F Thunderflash de l'Escadron de Reconnaissance tactique (ERT) 3/33 « Moselle » à la célèbre Cocotte a rejoint les collections des Ailes Historiques du Rhin. Petite présentation de cet appareil, cœur de la reconnaissance tactique de l'Armée de l'Air de 1955 à 1966.

Origines :

Le Thunderflash naît du besoin de remplacer les RF-80 Shooting Star de reconnaissance tactique. Le constructeur aéronautique Republic développe alors une version de reconnaissance dérivée du F-84F Thunderstreak, alors en service au sein de l'USAF en tant que chasseur-bombardier. Cette version est basée sur la configuration du deuxième prototype du Thunderstreak, le YF-84F, non retenue, où l'entrée d'air frontale laissait la place à deux entrées d'air latérales, à l'emplanture des ailes, ce qui augmente la portance.



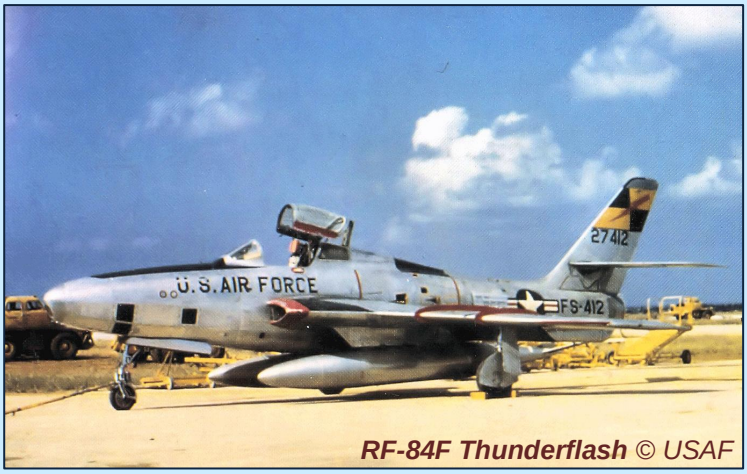
RF 80A *---© USAF*

Le nez plein permettait alors d'installer plus facilement l'équipement de reconnaissance (6 caméras américaines K17, K22, K38 et KA 2 et françaises OMERA 30 et 31) et l'électronique embarquée. Le Thunderflash" conserve quatre mitrailleuses Browning M3 de 12,7 mm au-dessus des entrées d'air, restes de ses origines de chasseur-bombardier.

🡐 F 84F Thunderstreak
© D. Frairot / A. Gréa

Le profil d'aile est modifié par l'ajout de cloisons d'ailes, ce qui améliore la portance aux basses vitesses et permet par conséquent le décollage avec le maximum de pétrole (8900 l) à une masse de 12150 kg pour des missions jusqu'à 1150 km selon l'altitude. Il est équipé d'un turboréacteur Wright J-65-W3 de 3,54 t de poussée, en fait le turboréacteur britannique Armstrong Siddeley Sapphire produit sous licence américaine.

YF- 84F Thunderstreak *© US DefenseImagery* ➔



RF-84F Thunderflash *© USAF*

Le YRF-84F fait son premier vol en février 1952, mais est victime de problèmes qui retardent sa mise en service dans l'USAF en mars 1954. C'est le premier jet moderne à être spécifiquement conçu pour la reconnaissance. Il est équipé d'une combinaison d'appareils dédiés à la photo aérienne classique et aux gros plans de cibles déterminées. Le Thunderflash est aussi le premier jet à être équipé du système photographique Tri-Metrogon capable de prendre des photos d'horizon à horizon. Autre première également, le RF-84F offrait au pilote un système de contrôle des appareils photo (lumière, vitesse et altitude) ainsi qu'un viseur, qui lui permettaient d'agir au niveau des prises de vues. Le pilote disposait aussi d'un enregistreur vocal qui enregistrait ses observations au cours de la mission.

Le RF-84F opérait généralement avec deux bidons entre les entrées d'air et le logement du train d'atterrissage principal. Ces bidons pouvaient aussi contenir des éjecteurs Photoflash, ce qui faisait du Thunderflash le premier appareil capable de mener des missions de reconnaissance photo de nuit.

715 RF-84F Thunderflash sortirent des chaines de fabrication de Republic jusqu'en mars 1958. 386 exemplaires furent livrés aux Pays de l'OTAN (Belgique, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Pays-Bas et Norvège). Les derniers RF-84F américains quittent la Garde Nationale en 1971 et les Grecs retirent leurs derniers exemplaires en 1991.

Les RF-84F Thunderflash sous la cocarde.

La France reçoit 88 RF-84F Thunderflash en 1955, qui servent exclusivement au sein de la 33ème Escadre de Reconnaissance Tactique et ses trois escadrons : le 1/33 « Belfort » avec la Hache de la Sal 33 (du 8 novembre 1955 au 16 août 1966), le 2/33 « Savoie » avec la Mouette du Rhin de la Sal 6 (du 1er juin 1956 à avril 1964) et le 3/33 « Moselle avec la Cocotte de la C11 (du 9 novembre 1956 à février 1963).

RF-84F Thunderflash *© Col J. Dedieu* ➔

🡅 ***RF-84F Thunderflash*** *© DR*

Alors basés à Cognac, les RF-84F Thunderflash français connaitront leur baptême du feu à l'occasion de l'affaire de Suez en 1956. 15 appareils sont envoyés à Akrotiri à Chypre et un escadron est créé pour la circonstance, le 4/33. Les personnels, issus des ERT 1/33 « Belfort » et 2/33 « Savoie », le baptiseront « Fumassol ». Il existera d'octobre à novembre 1956. Les missions de reconnaissance seront menées pour le corps expéditionnaire franco-britannique.

Les RF-84F Thunderflash se posent sur la BA 139 de Lahr-Hugsweier en Allemagne en 1957. L'ERT 1/33 « Belfort » est le premier à arriver sur la BA 124 de Strasbourg en 1959. Les derniers RF-84F Thunderflash termineront leur carrière sous nos cocardes en 1966 sur la BA 116 de Luxeuil, avec les derniers F-84F Thunderstreak français, dans un but de rationaliser et simplifier les opérations de maintenance.
Son successeur, le Mirage IIIR, arrive en 1963 dans la 33ème Escadre et ne tardera pas à devenir, lui aussi, un appareil mythique au sein de la reco de l'Armée de l'Air.

Maquette du RF-84F Thunderflash réalisée à l'identique et qui vient de rejoindre la vitrine consacrée aux avions de la BA 124 de Strasbourg.

RF-84F Thunderflash *© Col J. Dedieu*

Le même 33 TJ en maquette
© Arnaud LUTZ

C'était en mars :

Naissance de l'une des plus importantes compagnies aériennes du xxe siècle, connue sous le nom de la "PAN AM".

Premier logo de la Pan American Airways

C'est en effet le **14 mars 1927** que nait la Pan American Airways Incorporated qui donnera naissance à la Pan American World Airways en 1950. Durant ses soixante-cinq années d'existence cette compagnie va exploiter plus de mille appareils.

Le tout début de l'histoire de la Pan Am :

Même si les premières compagnies aériennes naissent dès l'après-guerre, c'est au milieu des années vingt que les responsables politiques américains prennent conscience de l'importance que prend le transport aérien dans le monde (qu'il soit postal ou de passagers). Afin d'encadrer et de préserver les intérêts des Etats-Unis et ceux des entreprises américaines en la matière, diverses lois de protectionnisme vont être votées. Parmi celles-ci en 1925, le "Contract Airmail Act" (connu sous le nom de "Kelly Act") qui ouvre aux partenaires privés américains la poste aérienne et surtout le 26 mai 1926 le "Air Commerce Act" (signé par le président Calvin Coolidge) par lequel le Secrétaire d'état au Commerce est chargé de réguler le transport aérien. Avec entre autre, la gestion des voies aériennes et des aides au développement de l'activité commerciale, la délivrance des licences de pilote et des certificats de navigabilité des avions, ainsi que le secteur de la recherche aéronautique. Seuls les aéroports sont exclus de son domaine de compétence.
C'est ainsi que des groupes d'investisseurs américains commencent à s'intéresser au transport aérien international et négocient des accords pour l'ouverture de lignes internationales. Le gouvernement américain y est particulièrement favorable car des structures "étrangères", comme la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo) à capitaux allemands, ouvrent de nombreuses lignes en Amérique du Sud et ont des visées expansionnistes vers les Etats-Unis et sa zone d'influence (en 1925 la SCADTA se voit refuser ses demandes d'autorisation de vol aux Etats-Unis). Dès lors, durant les années 1926-1927, le monde de la finance va connaitre les grandes manœuvres. Des petites compagnies naissent un peu partout sur le territoire américain, et la Floride, point idéal de départ de lignes aériennes vers les Caraïbes et l'Amérique du Sud, attire plusieurs groupes financiers.

Flottille de la SCADTA

Le premier groupe qui va donner naissance le **14 mars 1927** à la "PAN AMERICAN AIRWAYS Incorporated" est très hétéroclite, il est composé au départ de pilotes militaires de l' "US Army Air Corps". Henry Harley Arnold (dit "Hap" qui finira sa carrière au plus haut grade de l'US Air Force comme "General of the Air Force" en 1946), Carl Andrew Spaatz (dit "Tooey" qui finira également Général de l'US Air Force en 1946), John H. Jouett (dit "Jack" qui sera envoyé en Chine dans les années 30 pour développer l'armée de l'Air de Tchang Kaï-chek), ils sont très vite rejoints par John Kenyon Montgomery ("Johnny" pilote et capitaine dans l'US Navy), de Richard Brodhead Bevier et George Grant Mason (pour le côté financier). Avantage majeur, J.K. Montgomery obtient du gouvernement la licence d'exploitation d'une ligne postale entre les USA et Cuba ("Foreign Air Mail Contract" dit FAM 4), mais avec une obligation de taille, que sa mise en place soit effective avant le 19 octobre 1927.

Le second groupe est celui de Reed McKinley Chambers (un as de la Première Guerre mondiale en France avec le "94th Aero Squadron") et le banquier Richard F. Hoyt. Chambers n'est pas un néophyte en matière de compagnie aérienne, il est fondateur de la "Florida Airways" en 1923 avec Eddie Rickenbacker (société mise en faillite en 1927 suite à de trop nombreux accidents). Ce groupe constitue la Southeastern Air Lines le 2 juillet 1927.

Pour la petite histoire : Reed Chambers, au regard de son expérience en matière d'accidents aériens, va créer en 1928 la première compagnie d'assurance aéronautique "United States Aircraft Insurance Group" (USAIG). Cette compagnie reste aujourd'hui l'une des plus importantes des Etats-Unis.

Et enfin le troisième groupe, celui de Juan Terry Trippe. Jeune diplômé de Yale (l'une des plus prestigieuses universités américaines), Trippe investit dès 1922 (il n'a alors que 23 ans) dans des compagnies aériennes, et fonde le 2 juin 1927 "Aviation Corporation of America" avec ses amis de Yale, Cornelius Vanderbilt Whitney et John Adams Hambleton. Son atout maître, il détient l'autorisation d'atterrissage à Cuba qu'il a obtenu du président Cubain Gerardo Machado.

Sous la pression de Juan Trippe et avec l'approche du 19 octobre une entente est finalement trouvée entre ces trois groupes pour réaliser ensemble l'ouverture de la ligne aérienne Key West - La Havane et conserver ainsi la fameuse "FAM4".

🡐 Juan Terry TRIPPE

Effectuer ce premier vol, dans les délais, ne va pas être une simple formalité. Tout d'abord il manque l'essentiel, un avion. Un Fokker F.VII est alors commandé le 19 août, mais il ne peut être livré que le 30 septembre, date à laquelle Il se pose à Miami et y reste, l'aérodrome de Key West (Meacham Field) n'est pas encore terminé ! Le 18 octobre tout semble fini pour la Pan American Airways quand Jack Whitbeck (représentant de la compagnie à Miami) apprend qu'un avion "Fairchild FC-2" de la compagnie "West Indian Aerial Express", en vol pour Barahona (République Dominicaine) est en escale à Key West.

Moyennant finances le pilote de cet aéronef, Cy Caldwell, accepte de prendre en charge les sacs de courrier de la Pan Am et va effectuer le trajet vers La Havane. L'avion baptisé "La Niña" va couvrir les quatre-vingt dix miles qui séparent Key West de "Camp Colombia" (près de La Havane - Cuba) en une heure et vingt minutes. La ligne est officiellement ouverte dans les délais…..

Fairchild FC-2 " La Niña " 🡒

Courrier du 01-11-1927
© National Postal Museum

Le 28 octobre le premier avion de la PAN AM, le Fokker F.VII baptisé le "General Machado", commence ses rotations régulières entre Key West et Cuba. Le premier équipage est composé de Hugh Wells (Pilote), Edwin C. Musick (Navigateur), et John Johansen (Mécanicien). Malgré les centaines de demandes reçues pour avoir une place comme passager à bord de ce premier vol, seule la cargaison de courrier sera du voyage (350 Kg). Et c'est devant pas moins de sept cents spectateurs que le bel oiseau prend son envol à huit heures vingt cinq du terrain de "Meacham Field", il atterrit une heure vingt minutes plus tard à Cuba. Pour le retour il faudra attendre le lendemain matin, des trombes d'eau ayant transformé le terrain de "Camp Colombia" en une mer de boue. Pendant les premiers mois seul le service postal est opérationnel, il faut en effet attendre le 16 janvier 1928 pour voir l'autorisation de transport de passagers délivrée par les autorités américaines.

Rapidement il apparait que le fait de partir de Key-West n'a que l'avantage de raccourcir la durée des vols pour des avions qui n'ont pas encore une grande fiabilité. Il serait en effet préférable, commercialement, de partir d'un grand centre comme Miami. Le 15 septembre 1928 la Pan AM y ouvre alors son terminal sur l'aérodrome de "36th Street" et y transfère les deux Fokker F.VII dont elle dispose, le 29 octobre la nouvelle ligne Miami-Cuba est ouverte. Les liaisons à partir de Key-West cessent définitivement le 3 décembre.

Le Terminal PAN AM de Miami en 1930

Le premier avion de la Pan-Am :

Le tout premier de la longue liste d'aéronefs que la Pan Am va utiliser est donc un Fokker F.Vlla/3m, connu sous l'appellation de "Fokker Trimotor". Ils seront au nombre de trois à servir sur la ligne Key-West / Cuba, le NC53 "General Machado" (modèle F-VIIa/3m), le NC3314 "General New" (modèle F-VIIb/3m) et le NC5192. (modèle F-VIIb/3m) Ce dernier est utilisé à compter du 31 août 1928 suite à la perte du "General Machado" dans le Golfe du Mexique le 15 août 1928. Les Fokker Trimotor sont fabriqués par la filiale américaine de la compagnie néerlandaise Fokker, la "Fokker Aircraft Corporation".

🡸 FOKKER VIIa/3m - " General Machado "

Caractéristiques du Fokker F.VIIa/3m :

Avion de ligne, avec un équipage de deux personnes et pouvant prendre huit passagers. Il est équipé de trois moteurs Wright J-5 Whirlwind (9 cylindres en étoile) de 220cv (164 kW). Avec une envergure de 19,30 m, longueur de 14,80 m, hauteur 3,80 m. Un poids à vide de 3.050 kg et en charge de 5.200 kg. Une vitesse de croisière de 170 km/h et une autonomie de près de 900 km. Le Fokker F.VIIb/3m a des caractéristiques très légèrement différentes.

🡸 FOKKER F.VIIb/3m - " General New "
© Airliner.narod.ru

Et par la suite ….

Fin juin 1928, Juan T. Trippe réalise la fusion des trois groupes, la nouvelle société prend tout d'abord le nom de "Aviation Corporation of the Americas", les vols étant toujours effectués sous le nom de la Pan American Airways. Le 29 avril 1931 est le jour officiel de la naissance du groupe Pan American Airways.

Il est indéniable que Juan Trippe est le grand artisan de la réussite, il ne va jamais cesser de développer "sa" compagnie. Dès le 15 décembre 1928 il absorbe la "West Indian Aerial Express" (zone de Porto-Rico, Haïti, Saint-Domingue et Cuba), et le 23 janvier 1929 la "Compailla Mexicana de Transportacion" (Zone du Mexique vers l'Amérique centrale et du sud), il s'attache aussi un VRP de prestige en la personne de Charles Lindbergh, qui va faire la tournée de promotion de la Pan Am des Caraïbes à l'Amérique du Sud (1929-31). Le reste de l'histoire est une succession d'acquisitions et d'ouvertures de nouvelles lignes dans le monde entier.

© Panamair.org ➔

A partir du début des années 1970, et en particulier après le choc pétrolier de 1973, la grande compagnie connait ses premières difficultés financières. La concurrence mondiale est rude et des mauvais choix vont la conduire à la faillite. Le 4 décembre 1991, la Pan Am disparaît des écrans radars et des aéroports. Depuis lors il y a eu six tentatives de renaissance, la dernière en date est de 2012.

L'histoire en logos :

Vu sur le net :

Certains de nos membres nous font part de leurs "découvertes" sur le net

-- De très belles images en HD du B-17 " Sentimental Journey " et du B-25 " Maid in the Shade " au dessus des paysages de l'Arizona. http://vimeo.com/18135369.

-- Un beau film de la DGAC "Pionniers de l'aviation 1913-2013, du premier looping au grand chelem", un siècle de voltige aérienne. http://youtu.be/c8BJgg0BTfE.

-- "Lancaster" un portrait émouvant, en hommage au courage et au sacrifice des équipages de Lancaster pendant les campagnes de bombardement de la Seconde Guerre mondiale. http://www.lancaster-movie.com/.

Vos observations sur le bulletin de Février :

Erratum : *Dans l'article sur Jim Mollison, il fallait lire Bellanca 28-**70** et non 28-90.*

Petite précision sur la "traversée" de l'Atlantique-Sud des Portugais Sacadura Cabral et Gago Coutinho en 1922, elle n'a pas été réalisée en une seule étape, mais en trois. De plus trois avions différents seront nécessaires (3 Fairey IIID), le "Lusitania" (qui coule au large de l'archipel St Pierre et St Paul), le "Patria" (panne moteur près de l'ile Fernando Noronha) et le "Santa Cruz". Départ du Portugal le 30 mars, arrivée à Rio de Janeiro le 17 juin, et un peu plus de 62 heures de vol. Pas de traversée complète mais bel exploit.

Et n'oubliez par le dimanche 23 mars - **AeroCollections 2014 -** 11ème Marché aux puces aéronautique. De 10h00 à 17h00 EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg - Hall 4, Terminal Sud (côté Suisse), 5ème étage. Venez nombreux à la manifestation organisée par Pascal Van De Walle et son équipe. http://www.aerocollections.net/ (Stand des AHR).