Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2014 --- N° 05

Edito :

Strasbourg-Polygone ouvre la saison des fêtes aériennes qui dès ce mois de mai sont organisées un peu partout en France et ailleurs. L'occasion de sortir les machines des hangars et de faire pétiller les yeux des petits et des grands.

Le Conseil d'Administration

JPO du Polygone :

Les 3 et 4 mai prochains, l'aérodrome de Strasbourg-Polygone ouvre ses portes. Cette manifestation organisée par l'**A**ssociation du **T**errain d'**A**viation du **P**olygone (ATAP qui regroupe toutes les associations) va vous permettre de découvrir tous les sports aériens proposés sur le terrain.

Le stand des Ailes sera présent avec une exposition temporaire sur l'histoire du Polygone depuis ses origines. L'entrée est gratuite et de nombreuses activités vous seront proposées. (Infos sur le site des Ailes).

Les horaires :

Samedi 3 de 10 heures à 18 heures
Dimanche 4 de 10 heures à 18 heures

L'occasion d'assister aussi au Master Mondial de Parachutisme de précision d'atterrissage ↑ du 2 au 4 mai

L'avion mystère, aviez-vous trouvé ? non, pas de bonne réponse ce mois-ci !!

La question était :

" Ma forme élancée a vite signé mon surnom dans les cieux européens au début de la guerre... Qui suis-je ? "

Et la réponse :

Le Dornier Do-17 « *Fliegender Bleistift* » (crayon volant)

Cet avion trouve ses origines en 1932 dans le cahier des charges du *Heereswaffenamt* (HWA – Direction militaire de l'armement en Allemagne) pour un bimoteur de transport rapide de courrier et de quelques passagers ; l'armée de l'air allemande, la Luftwaffe, n'avait pas encore été recréée, il fallait donc cacher sa véritable destination de bombardier.

Le Dornier Do 17 E-1
de la " Flugzeugführerschule C 8"

Le fuselage de l'appareil était très fin, ce qui lui valut rapidement le surnom de « *Fliegender Bleistift* » – crayon volant.

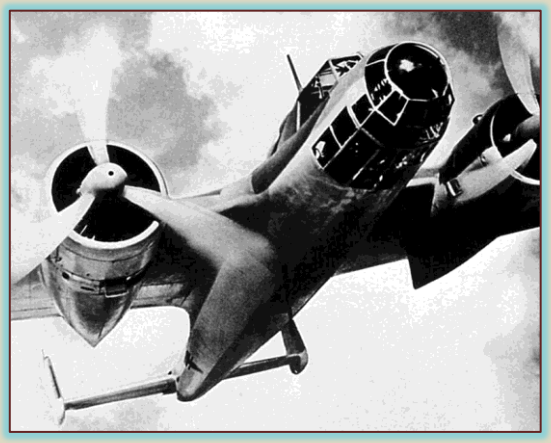
Le Dornier Do 17 F-1
de la " Flugzeugführerschule C 9"

Le prototype du Do-17 s'éleva dans les airs le 23 novembre 1934 et la production démarra fin 1936 avec le bombardier Do-17E-1 et le Do-17F-1 de reconnaissance. Le Kampfgeschwader (KG) 51 « Edelweiß » fut la première unité a être équipée du nouvel appareil. Ils étaient équipés de moteurs en ligne BMW VI. Le Do-17E-1 était le bombardier le plus rapide du monde à son époque.

Par la suite, le Do-17 M-1 fut développé pour remplacer les premiers modèles E et F. D'abord conçu avec les moteurs DB 600A, il reçut par la suite des Bramo 323A-1 Fafnir, qui lui permit d'augmenter l'emport en bombes. Le Do-17M remporta en 1937 la compétition internationale d'avions militaires à Dübendorf près de Zürich.
Le Do-17P-1, équipé de moteurs radiaux BMW 132N, a été la version de reconnaissance du Do-17M, destinée à remplacer le Do-17F-1.

Le Dornier Do 17 M

Les Do-17 furent engagés au sein de la Légion Condor en Espagne et au tout début de la Deuxième Guerre mondiale : campagne de Pologne et de France.
Le dernier modèle, le Do-17Z, voit le jour en 1939 : ce sera la série la plus prolifique. L'avant du fuselage s'agrandit et une nouvelle mitrailleuse fut installée. Le Do-17Z était équipé de Bramo 323P radiaux. Il s'illustra dans les combats du début de la Deuxième Guerre mondiale, en particulier lors des batailles de Pologne, de France et d'Angleterre, mais ses performances étaient moindres que celles des He-111 et surtout des Ju-88.



Le Dornier Do 17 P-1

Le Do-17Z est progressivement retiré des premières lignes, quelques versions spécifiques, comme les chasseurs de nuit (Do-17 Z-10), restent encore quelques temps en service. La production cesse à l'été 1940. Près de 2000 exemplaires du Do-17, toutes versions confondues, furent construits. (A. L.)

Le Dornier Do 17 Z-2

Le Dornier Do 17 Z-10

Le Dornier Do 17 en images http://www.youtube.com/watch?v=6yibZZ1mTyE

Fonds documentaire des Ailes :

Un grand merci à M. Paul Bannwarth qui a confié aux "Ailes" une magnifique collection du grand magazine "Le Fana de l'Aviation". Cette collection rejoint le fonds documentaire de notre association.

Vous aussi vous pouvez contribuer au développement de notre fonds documentaire, n'hésitez pas à nous contacter :

aileshistoriquesdurhin@gmail.com

Le Projet "Piper L-4" :

Notre hangar "Costes et Bellonte" de Strasbourg-Entzheim abrite depuis août 2013 le projet "Piper L-4", en voici la présentation par son propriétaire ***Etienne Winkelmuller****.*

"Low and slow", comment décrire mieux que cela un Piper Cub ? Le Piper en restauration qui a récemment rejoint les Ailes Historiques du Rhin a longtemps sillonné l'Alsace à basse altitude où, en raison de sa vitesse (ou plutôt de son manque de vitesse), il fut apprécié par les flâneurs du ciel. Il faillit à plusieurs reprises manquer le couvre-feu aéronautique, ce qui lui aurait valu un atterrissage de nuit et attiré sur son pilote les foudres de l'administration. Cet appareil fut connu sous le nom de "Yankee Uniform", son immatriculation complète étant F-BFYU. Un Yankee en uniforme, il l'est vraiment. Notre Président, Eric Janssonne, a pu retracer l'itinéraire hors du commun de cet avion. Je lui cède donc, avec mes remerciements, la parole :

" Construit comme O-59A « 42-15216 » avec le Piper serial number « 8335 », il sera réceptionné par l'USAAF à Lock Haven, le 16 février 1942. Livré au 125th Observation Squadron à Post Field le 02 mars 1942, il est redésigné L-4A le 2 avril 1942. Le 19 avril 1942 il est transféré à Brownwood (Texas), puis à Lubbock (Texas) le 17 mai 1942, enfin le 02 juin 1942 à Plainview (Texas) qu'il quitte pour Denton (Texas) à une date non déterminée. On le retrouve le 15 avril 1943 à Lamesa (Texas) qu'il quitte pour Wichita Falss le 08 août 1943 et où il restera un an avant de rejoindre Newark, le 9 août 1944.

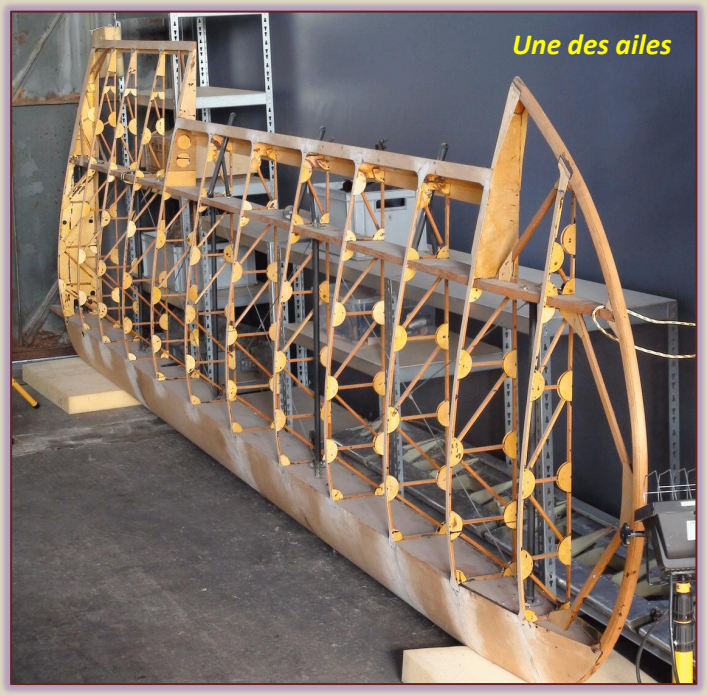
Le 23 septembre 1944 il quitte les USA pour le Maroc, où il a été assigné le 26 septembre 1944. Le 17 octobre 1944, il est livré à la 12th Air Force en Italie, pour les forces terrestres, avant d'être transféré aux forces militaires françaises. Le 5 décembre 1951, il est immatriculé « F-BFYU » sur le registre civil français pour l'aéroclub de Vichy où il restera jusqu'en février 1977, club qu'il quitte pour l'aéroclub Langrois à Rolanpont. En février 1979, il arrive à l'aéroclub « Moyenne Alsace » de Colmar-Houssen puis en janvier 1983, il est acheté par l'association « Aéro Rétro Colmar ».

Il semblerait que ce Cub a été reconstruit dans les années 1962/1963 et qu'un certain nombre de pièces du fuselage proviennent du Piper s/n 12161 (numéro de fuselage 11989), mais malgré tout l'identité du 8335 a été conservée. Le Piper s/n 12161 a été construit comme L-4H « 44-79865 » et réceptionné par l'USAAF, le 24 juin 1944 à Lock Haven, avant de rejoindre Philadelphie. Le 12 juillet 1944, il est assigné à la 12th Air Force en Italie pour les forces terrestres et le 13 juillet 1944 il quitte les USA. Il est délivré à la 12th Air Force, le 04 août 1944. Le 02 octobre 1944 il est transféré aux forces militaires françaises. " (E.J.)

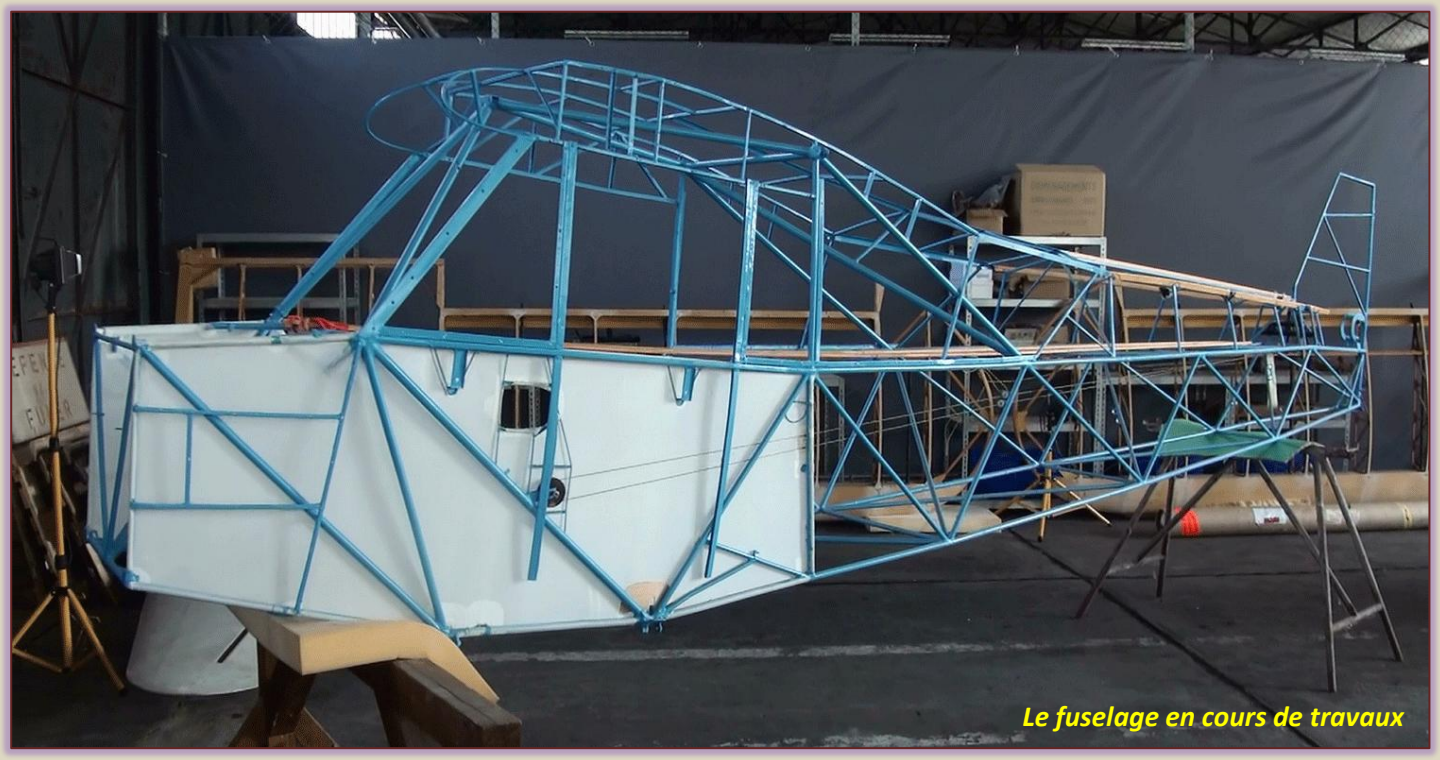
Dans les années 2000, le F-BFYU voit son certificat de navigabilité arrêté, plusieurs nervures de l'aile droite étant endommagées. L' « Aéro Rétro Colmar » décide de s'en séparer, c'est le moment où commence l'aventure de la restauration de ce Piper. La première décision à prendre est effectivement soit une réparation, soit une restauration complète. L'avion ayant besoin d'être revu de fond en comble la décision est prise de tout refaire et de construire un nouvel appareil sur la base de ce Piper. Ce sera donc, sur le papier, un "Wag-Aero" en CNRA construit à l'aide du fuselage du YU auquel de nouvelles ailes seront montées. Extérieurement, bien sûr, rien ne permet de le différentier d'un Piper officiel. Et pour faire honneur à l'histoire de la machine, la nouvelle immatriculation F-PFYU sera retenue.

Le F-BFYU – Colmar Houssen en août 1981
© Mick Bajcar

Le passage en CNRA permet d'apporter quelques améliorations non négligeables à l'appareil, principalement l'utilisation d'un moteur Continental O-200 (100cv) en lieu et place de l'original A-65 (65cv). La charge utile s'en voit augmentée, la masse max au décollage passant de 550kg à 635kg. Ceci permet, entre autres, de résoudre le problème de l'autonomie limitée de cet appareil. En effet, toutes réserves légales déduites, l'appareil original disposait d'une autonomie inférieure à 2 heures, ce qui pouvait s'avérer limitatif en particulier en voyage. Muni de réservoir d'ailes, le PFYU pourra emmener jusqu'à 135 litres de pétrole. (Non, la conversion en ravitailleur en vol n'est pas prévue à ce stade du projet). L'utilisation d'un O-200 est avantageuse à d'autres titres : meilleure disponibilité de pièces détachées, possibilité de monter un circuit électrique, meilleure performance au décollage, etc.


Une des ailes

La première partie des travaux consista à réaliser deux nouvelles ailes. Celles-ci, contrairement aux ailes Piper d'origine, ont une construction 100% bois. Les ailes Piper, on s'en souvient, ont des nervures en aluminium. S'en suivit une restauration complète de la structure de tubes d'acier du fuselage : décapage, vérification des points de soudure, puis pose d'un apprêt anti-corrosion suivi d'une couche de peinture. Il est nécessaire de mentionner à ce point l'état exceptionnel de la structure malgré l'âge de la machine et de ses quelques 15000 heures de vol. La suite ? Dans un premier temps, finir l'entoilage intérieur de la cabine. Seront montés ensuite tous les équipements, commandes de vol, circuits de carburant, circuit électrique etc. Lorsque tout ceci sera réalisé, la phase finale du montage consistera à réaliser l'entoilage ainsi que l'assemblage définitif.


Le fuselage en cours de travaux

Nous pourrons alors revoir enfin le YU, une nouvelle fois, ravir les flâneurs des airs dans le ciel d'Alsace et d'ailleurs !

Vous pourrez bien sûr suivre au fil du temps l'évolution de la restauration. Ou encore mieux venir nous rendre une petite visite au hangar (sur Rdv par courriel aileshistoriquesdurhin@gmail.com).

Et quelques images du monde des "Piper L-4"

http://www.youtube.com/watch?v=xaGU-WQ0pOQ

http://www.youtube.com/watch?v=fz-d-p6HRkA

C'était en mai :

Igor Sikorsky, installé aux Etats-Unis en 1919, crée sa société la "Sikorsky Aero Engineering Corporation" en mars 1923. Malgré les difficultés financières qu'il rencontre, il va développer son premier avion américain dans les locaux d'une vieille ferme (un ancien élevage de poulets) située à Westbury (Comté de Nassau – New-York) près du terrain d'aviation de "Roosevelt Field". L'avion, qu'il va baptiser le S-29 A (A pour américain), fait son premier vol le 4 mai 1924.

*© Sikorsky Archives – **La "ferme" de Westbury** ➔*

Toute l'équipe devant le S-29 A

C'est grâce au soutien financier et matériel d'amis russes (anciens officiers de l'armée russe) dont le propriétaire de la ferme où il s'installe, un ancien as de la Première Guerre mondiale le lieutenant Victor Utgoff, que Sikorsky peut se lancer dans l'aventure aéronautique aux Etats-Unis. Peu d'argent, peu d'employés, des locaux totalement inadaptés mais une équipe d'hommes motivés. A l'hiver 1923 la crise rattrape la petite entreprise qui est proche de la faillite, le moral est au plus bas quand se présente celui que personne n'attend, M. Sergei Rachmaninoff. Le grand compositeur russe qui suit les travaux de Sikorsky va investir cinq mille dollars dans l'aventure et en avril 1924 le premier prototype de la société est construit.

La plupart des matériaux utilisés sont de récupération (après la Première Guerre mondiale de nombreux dépôts de pièces existent aux Etats-Unis), mais au final c'est un magnifique bimoteur de type biplan entièrement fabriqué pour sa structure et son fuselage en acier et en duralium (le premier de ce type au monde). Composé d'une cabine fermée pour le transport de passagers à l'avant de l'appareil (spacieuse avec 14 places), et disposant d'un cockpit ouvert, pour le pilote et l'équipage, placé sur le dessus du fuselage à mi chemin entre l'empennage et les ailes (offrant une visibilité parfaite au pilote), il dispose de tous les équipements performants de l'époque.

© Sikorsky Archives ➔

B. Soloviev S. Rachmaninoff - I. Sikorsky

Pour la motorisation le choix est vite fait, Sikorsky va trouver dans les surplus de la guerre deux Hispano-Suiza de 220ch dont il se doute qu'ils ne seront peut-être pas assez puissants, mais dont le prix correspond au budget disponible, et enfin début mai l'appareil est prêt. Le 3 mai, l'avion est sorti du hangar, les pleins sont faits et les moteurs testés. Le quatre est le grand jour, tout le personnel veut être du voyage, la cabine est vaste bien qu'inachevée (les ouvertures n'existent pas), alors huit employés s'y installent en plus des trois hommes d'équipage. Sikorsky bien conscient que le poids de l'appareil risque d'être un handicap n'a pas le courage de faire descendre tous ces hommes qui se sont investis sans compter des mois durant.

Le S-29A s'élance, à mi piste il n'a toujours pas décollé, les moteurs tournent à plein régime et très doucement l'avion s'élève dans l'air, le pilote décide de se reposer rapidement manœuvre pour laquelle il tente de faire demi-tour, hélas un câble de ligne télégraphique va accrocher le train d'atterrissage et l'aéronef va s'écraser au sol. Heureusement personne n'est grièvement blessé et l'appareil bien que sérieusement endommagé est réparable. Le constat est simple et rapide, l'avion est sous motorisé.

Malgré le coup au moral toute l'équipe se remobilise et quatre mois plus tard, le 25 septembre 1924, le S-29A équipé de ses deux nouveaux moteurs Liberty de 400 ch. s'envole. L'histoire de la "Sikorsky" aussi. Pour autant l'avion, qui est aussi le premier bimoteur à pouvoir voler avec un seul moteur, ne sera construit qu'à un seul exemplaire car malgré plus de deux cents vols de démonstration, il n'intéresse ni les militaires ni les compagnies de transport aérien, celles-ci ne voyant pas encore l'intérêt d'un si gros appareil.

Pour l'anecdote : Igor Sikorsky gagne ses premiers dollars en effectuant le transport de deux pianos le 25 mai 1925, dont un destiné à la femme du président des Etats-Unis Herbert Hoover. © Library of Congress ➔

En 1925-1926 le S-29A est vendu (contrat de location-vente) à Roscoe Turner (un pilote américain très connu vainqueur entre autres du Thompson Trophy à trois reprises). L'appareil va connaitre de multiples utilisations sous l'appellation de "Roscoe Turner Flying Service", du transport charter au transport de personnalités, mais aussi servir à des campagnes publicitaires.

Vol promotionnel - marque de vêtements ↑

Roscoe Turner va même créer le premier magasin volant de cigares (↑) pour la société "United Cigar Stores Company", faisant voler le S-29A tout au long de la côte Est des Etats-Unis pendant dix semaines et visitant 37 villes !

En 1928 la société californienne de production de films "Caddo Company Incorporated" (appartenant à Howard Hughes) cherche un avion de type bombardier Gotha de la Première Guerre mondiale pour le tournage du film "Hell's Angels". Turner vend l'appareil et c'est ainsi que le S-29A va subir diverses transformations pour "devenir" le célèbre bombardier allemand. C'est au cours de ce tournage que l'appareil s'écrase le 22 mars 1929 faisant un mort, le mécanicien.

🡐 *Le S-29A en version "Gotha"*

Et sur le net :

De très belles images comme souvent.
Au "Fantasy of Flight Museum" de Polk City (Floride USA), premier vol d'un Curtiss Wright CW-19R le 13 février dernier avec aux commandes Kermit Weeks. L'appareil acheté par Weeks en mars 2013 a subi une restauration complète.
http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=23gzu9EbH30

L'association organise la 1ère édition de Bours' Aéro du Rhin

Vous souhaitez participer comme **exposant**, vous trouverez toutes les informations en cliquant sur le lien

EXPOSANTS – AUSSTELLER - EXHIBITORS

Dimanche 21 septembre 2014

Bours' Aéro du Rhin

10 h **18 h**

1ère édition de la bourse aéronautique des Ailes historiques du Rhin

Cartes postales, diapositives, autocollants, photos, livres, maquettes, modélisme, cartes aéronautiques, jouets, vêtements aéronautiques, instruments de bord, pièces et bien d'autres objets de l'aéronautique.

Et exposition en statique d'avions anciens...!

Aérogare de fret de Strasbourg-Entzheim

Entrée et parking gratuit

Aéroport Strasbourg

Dans la presse :

Paru dans les **DNA** (édition du 13/04/2014), un article sur la participation des Ailes aux portes ouvertes de l'aéroclub de Colmar-Houssen. *Extrait -*

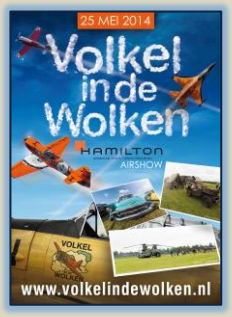
Comme dans «Tintin au Congo»... Le héros de Hergé pilotait ce type de biplan construit par les Belges Stampe & Vertongen. Photos DNA-Nicolas Pinot.

"Fais comme l'oiseau - Il fait grand soleil sur l'aérodrome. Pas une minute sans qu'un avion de tourisme ne s'élance vers le ciel azur. Depuis hier et aujourd'hui encore, l'aéro-club de Colmar invite à ses journées « portes ouvertes ». Certains oiseaux de fer restent cloués au sol. Et pour cause. Ils sont surtout là pour se faire admirer. A l'image de ces deux avions historiques, propriétés du Colmarien Eric Knauss. Le premier, un « Aermacchi », date de 1949. « Les premiers exemplaires sont sortis en 1942 d'une usine située à côté du lac de Côme, en Italie ».

L'engin, également hydravion, est plutôt d'avant-garde. « Il dispose d'une roulette de nez, un train d'atterrissage très moderne pour l'époque. On l'appelle l'avion tricycle » Ou la grenouille, vu son éclatante couleur verte. Il est l'un des premiers à être dotés d'un volant à la place du traditionnel manche à balai. Le pilote et son passager y sont assis côte à côte et non plus en tandem. « Son aile de 10 mètres en parasol, donc d'une seule pièce, permet d'aller plus vite ». Car il vole toujours : 600 km d'une seule traite à une vitesse de 150 km/h. Et son moteur de 90 CV est d'origine. « Il a subi une restauration complète en 1986. Nous y avons consacré 2 500 heures de travail ».

L'autre avion est un biplan et donc muni de quatre ailes. Les tintinophiles le reconnaîtront. L'appareil, de conception belge, survole la savane dans « Tintin au Congo ». Il a vu le jour en 1949 dans un atelier de Maison-Blanche, en Algérie. « Jusqu'au début des années 50, il a servi d'avion-école pour l'armée de l'air française ». Pas de cockpit. On vole la tête à l'air. Son moteur Renault de 140 CV lui permet de fendre les airs à une vitesse comprise entre 55 et 220 km/h. Ceci, 3 heures d'affilée, soit environ 400 km. C'est un avion voltigeur qui a renoncé à la voltige. Les loopings, ce n'est plus de son âge." de ***Michelle Freudenreich***

Idées de sortie :

La saison des grands rendez-vous aériens commence, alors un peu de pub pour de belles manifestations

Pour voyager en Europe, quelques idées de ballade……..