

# Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ....

Année 2014 ---N° 07

#### Edito:

Profitez bien des vacances d'été, car en septembre la rentrée va être musclée !!
Au programme les 13 & 14 le Fly-In de Colmar, avec la journée "Zimmerbach". Et surtout <u>le 21</u> la 1ère Bours'Aéro du Rhin et la Journée Européenne du Patrimoine à l'Aéroport de Strasbourg qui vont nécessiter la participation de tous pour sa réussite.

Le Conseil d'Administration

Et comme notre président, vous pouvez nous envoyer une petite carte de vos vacances au soleil!



## Au Costes & Bellonte le 7 juin

C'est une belle équipe motivée qui s'est retrouvée le 7 juin dernier au hangar Costes et Bellonte. Le programme était chargé: nettoyage, rangement, travaux divers, nettoyage-montage-vérification du planeur Castel 310P et mise en place de l'exposition permanente dans le nouvel espace dédié. Bref, tous les bras n'étaient pas de trop (en particulier lors du déplacement de l'hélice de Lancaster).



Des "chantiers" dans tous les coins....



Menuiserie pour les uns 🌴

← Plomberie pour les autres



A l'extérieur sous un soleil de plomb, 1ère sortie du Castel 310 P.





Le nettoyage





L'hélice de Lancaster a été hissée le long du mur du hangar pour une meilleure présentation. Un grand moment d'émotion lorsqu'elle a commencé à "pleurer" son huile moteur, le 7 juin 2014..... Une huile de 70 ans d'âge, quand même!



La pause de midi, bien méritée !!

Et le 7 au soir, notre hangar a enfin retrouvé tout son éclat, un grand merci aux membres et amis qui y ont contribué........... →



#### Et le 9 juin :

Tournage pour l'émission "Route 67" de France 3 Alsace, d'un reportage consacré aux "Ailes", réalisé par Claire Peyrot et Denis Becker. Une magnifique présentation de notre association au hangar Costes et Bellonte et sur le terrain du Polygone.

A découvrir (ou redécouvrir)



#### Les journées portes ouvertes du Polygone :

L'Association du Terrain d'Aviation du Polygone (ATAP, dont les "Ailes" font parties) organisait les 3 et 4 mai derniers, les habituelles JPO, en parallèle de la compétition de parachutisme du "Master Mondial de Parachutisme de précision d'atterrissage" (2, 3 et 4 mai) organisée par le Centre École Régional de Parachutisme Alsace. Cette manifestation bien ancrée dans le paysage aéronautique strasbourgeois était bien entendu l'occasion d'une sortie des Ailes. Dès le vendredi, les équipes des diverses associations étaient à l'ouvrage pour préparer le terrain à l'accueil du public. Et les premiers paras attaquaient les épreuves.



Nous avons quand même quelques visiteurs courageux!

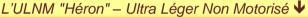
Jodel D.120 Paris-Nice **↓** 

Master Mondial Parachutisme de précision d'atterrissage Strasbourg

- Samedi 3 mai -

Le matin, un rapide regard vers le ciel et son plafond de nuages bas, ainsi que les fortes bourrasques de vent, nous ont donné la configuration de la journée, il allait falloir s'armer de patience autour d'un bon café chaud. C'est dans le hangar de l'association A3P que nous avons élu domicile, le bâtiment des années 30 et sa superbe structure bois étant un cadre tout à fait raccord avec les Ailes historiques.

← La zone cible "para" reste désespérément vide....







Chacun a trouvé de l'occupation, pour les uns, mise en place des panneaux de l'exposition retraçant l'histoire du Polygone, présentation de l'association, installation de la boutique et présentation statique des avions de nos membres pour le décor. Pour les autres finitions sur le terrain (vive la tondeuse!), accueil des exposants et signalisation. Le moral reste au beau fixe car les prévisions sont bonnes pour le lendemain.....

Le terrain doit être nickel pour les avions →





Stand Aéro-Pages







Stand HKW-Aéro Stand Armée Stand de jeux

Le bulletin des Ailes Juillet 2014 Page 3





- Dimanche 4 mai -

C'est le plaisir des yeux au réveil, car malgré la fraîcheur matinale, le grand bleu est avec nous !! Dès 10 heures tout est prêt, avions et planeurs sur la pelouse, offerts au regard des badauds. Les moteurs des Pilatus des parachutistes bourdonnent dans l'air, et les hangars bruissent d'activité. Coup d'envoi des JPO "Jour 2"....











Tout est dans la finesse de l'arrivée, ni trop vite, ni trop lentement, mais de la précision. Et viser le "carreau" (0,0 cm !!)

Tout au long de la journée les associations ont proposé des baptêmes de l'air (avions ou planeurs) et les amateurs étaient nombreux :

- Planeurs Centre d'instruction et de pratique du vol à voile de Strasbourg
- Avions L'aéro-club d'Alsace et l'aéro-club Polygone 67

Cessna C 172 L de l'aéro-club Polygone 67 → Robin DR400-160 de l'aéro-club d'Alsace ♥



La flotte des planeurs du Centre d'instruction et de pratique du vol à voile →





Pour la foule venue nombreuse dès la fin de matinée, le spectacle était partout, dans les halls, comme sur le tarmac, sur les pelouses comme dans le ciel. Que ce soit des plus jeunes aux plus anciens, tout le monde était ravi de découvrir la dextérité des parachutistes à l'arrivée sur la "cible", mais aussi l'alignement de tous ces avions impeccablement rangés sur l'herbe par l'équipe de piste.



Le Boeing Stearman Model 75, étincelant devant le hangar de l'A3P

#### Yakovlev Yak-52



Acro Sport II



Piper PA-19 Super Cub

Et des "Spitfire", mais à quatre roues......→

Bref un beau week-end pour tout le monde, alors un grand merci pour toutes les équipes qui ont fait une nouvelle fois de cette manifestation, une réussite.

Et à l'année prochaine....

#### Stinson "108-3" Voyager



Mooney M 20 E



D'autres étaient venus de l'extérieur pour l'occasion !!



Falco F8L

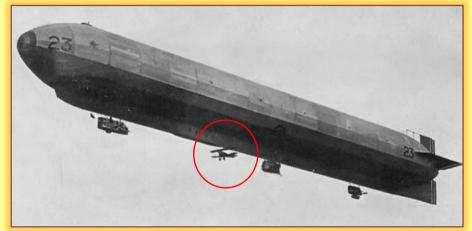


#### C'était en juillet :

Aux USA à la fin des années 20, les responsables de l'US Navy envisagent d'utiliser des dirigeables rigides comme plate-forme pour avions embarqués, et c'est ainsi que le 3 juillet 1929 un biplan construit "Chance par la société Vought" va s'accrocher sous le dirigeable baptisé USS Los Angeles (ZR-3), sur un trapèze expérimental fixé pour l'occasion.. L'avion est un Vought UO-1 équipé d'un dispositif baptisé "skyhook", et son pilote est le lieutenant de la Navy Adolphus William Gorton, surnommé "Jake". Ce dernier va s'y reprendre à plusieurs reprises avant de pouvoir poser son crochet sur la barre du trapèze, sans toutefois parvenir à s'y amarrer totalement.



Il faut attendre le 20 août pour que la manœuvre d'arrimage soit complète. Le 28 août, à l'occasion des "National Air Races" de Cleveland (Ohio-USA), le Lt Gorton récidive l'opération devant près de 100.000 spectateurs. Le système d'accrochage et de largage, ainsi testé, est destiné à équiper deux dirigeables de nouvelle génération disposant par ailleurs dans leur structure d'un hangar pouvant contenir de 4 à 6 avions, les USS Akron (ZRS-4) et USS Macon (ZRS-5).



Le Vickers HMA 23r et le Sopwith 2F.1 Camel © Imperial War MuseumF

Si l'idée n'est pas nouvelle d'utiliser des avions dits "parasites" accrochés à des dirigeables, la nouveauté réside dans la volonté de transformer les dirigeables en véritables porte-avions volants. En effet, un peu avant la fin de la Première Guerre mondiale les Allemands comme les Anglais avaient étudié le principe d'avions accrochés sous l'aérostat. Les **Britanniques** concrétisant leurs recherches en juin 1918 avec le largage d'un Sopwith 2F.1 Camel (sans pilote!) à partir du dirigeable Vickers HMA 23r.

Mais en 1926 le programme anglais est abandonné avec l'arrêt du dirigeable Armstrong Whitworth R33 baptisé "Pulham Pig" et après des essais avec un "de Havilland Hummingbird", puis avec deux chasseurs "Gloster Grebe".

Le Armstrong Whitworh R33 (G-FAAG) en 1926 et les deux Gloster Grebe accrochés sous la structure.



La vision américaine est radicalement différente, tout l'intérêt réside dans la possibilité de disposer d'avions capables certes de partir du dirigeable mais surtout d'y revenir, gardant ainsi une flottille d'aéronefs disponibles en permanence pour les missions d'observation, de reconnaissance ou de protection du ballon.

Le "Los Angeles", deuxième dirigeable rigide de la Navy, a été construit en Allemagne dans le cadre des réparations pour "dommages de guerre" infligés à l'État allemand en 1919 par le Traité de Versailles. La société "Luftschiffbau Zeppelin" fabrique le Zeppelin, baptisé LZ-126, comme un ballon dirigeable civil destiné au transport de passagers. Arrivé aux Etats-Unis, il devient officiellement le 25 novembre 1924, le ZR-3 au sein de l'US Navy. C'est dans le cadre de diverses expériences sur l'utilité des ballons dans un vaste dispositif militaire que le trapèze d'amarrage est testé, le ZR-3 va aussi servir à la formation des futurs équipages de dirigeables.



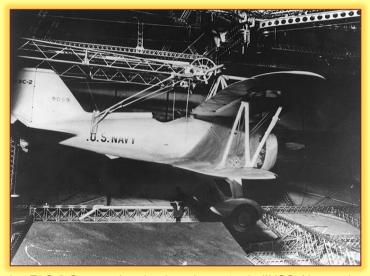
↑ Consolidated N2Y-1 de l'USS Akron © US - N.H.C.

En 1930 l'US Navy est à la recherche d'un avion chasseur de type biplan pour ses porte-avions, la société Curtiss propose le prototype XF9C-1. Malgré de bonnes performances il n'est pas retenu pour cet emploi, par contre ses caractéristiques (taille et poids) en font le candidat idéal pour un embarquement dans un hangar de dirigeable. L'appareil est alors équipé d'un dispositif d'accrochage "skyhook" et les premiers essais sont effectués sur l'USS Los Angeles (en octobre 1931), ils vont révéler les qualités indéniables de l'avion "parasite". Six aéronefs de type F9C-2 Sparrowhawks sont commandés et vont équiper l'USS Akron en juin 1932, puis l'USS Macon (ZRS-5) en avril 1933 après le naufrage de l'Akron le 3 avril 1933.



Le "Los Angeles ZR-3 © US Navy

Les expériences ainsi menées vont confirmer la fiabilité du dispositif. Le dirigeable USS Akron (ZRS-4) effectue son 1<sup>er</sup> vol le 23 septembre 1931, et c'est avec un avion Consolidated N2Y-1 que les lieutenants Daniel W. Harrigan et Howard L. Young vont tester (le 3 mai 1932), l'ensemble des trois phases du dispositif, l'accrochage sur le trapèze, la remontée en soute et le largage. Six appareils de ce type seront achetés par l'US Navy pour équiper sa flotte d'aérostats. Le N2Y-1 est un dérivé du Consolidated Fleet Model 2 et va être utilisé par la suite pour la formation des pilotes aux diverses manœuvres.



© US – Naval Historical Center – le Curtiss F9C-2 Sparrowhawks dans la soute de l'USS Akron

L'USS Macon entre en service le 21 avril 1933 (1<sup>er</sup> vol), les techniques développées avec l'USS Los Angeles et l'USS Akron sont perfectionnées, c'est ainsi que les appareils Curtiss F9C-2 voient disparaitre leur train d'atterrissage au profit d'un réservoir de carburant supplémentaire. Pourtant l'aventure de ces avions parasites et celle des dirigeables porte-avions va prendre fin brutalement le 12 février 1935 avec la perte de l'USS Macon suite à une défaillance de sa structure.







En image, le Consolidated N2Y-1 : <a href="https://www.youtube.com/watch?v=jFu3zZlghMM">https://www.youtube.com/watch?v=jFu3zZlghMM</a> sur USS Akron Et le Curtiss F9C-2 Sparrowhawks : <a href="https://www.youtube.com/watch?v=lWoEQRl8dCs">https://www.youtube.com/watch?v=jFu3zZlghMM</a> sur USS Akron Et le Curtiss F9C-2 Sparrowhawks : <a href="https://www.youtube.com/watch?v=jWoEQRl8dCs">https://www.youtube.com/watch?v=jWoEQRl8dCs</a> sur USS Macon



Vous souhaitez participer comme **exposant**. C'est encore possible, vous trouverez toutes les informations en cliquant sur le lien :

**EXPOSANTS – AUSSTELLER - EXHIBITORS** 

# Dimanche 21 septembre 2014 Bours' (A) éro du Rhin



# 1<sup>ère</sup> 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



#### Idées de sortie :

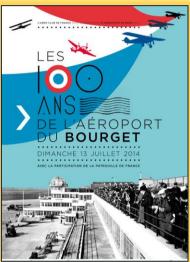
Avec d'abord une très belle exposition à Strasbourg Entzheim, puis en France toute une série de meeting, dont celui de Nancy-Ochey (80 ans de l'Armée de l'Air).











#### Et pour les modélistes :



#### Mais aussi partout en Europe









