# Les Ailes historiques du Rhin

## Le Bulletin ….

Année 2014
---
N° 08

**Edito :**

Malgré la torpeur estivale, il nous faut commencer à penser sérieusement au mois de septembre et à la rentrée des Ailes, vous trouverez dans le bulletin une partie du programme, qui nous, vous, attend.

Le Conseil d'Administration

## Préparez la rentrée :

Un gros challenge en perspective pour notre association, comme vous le savez déjà nous organisons notre 1ère bourse, baptisée Bours'Aéro du Rhin, le dimanche 21 de 10 heures à 18 heures. Le lieu : un des modules du hangar fret de l'Aéroport de Strasbourg, notre partenaire pour la manifestation, avec la commune d'Entzheim.

**Du vendredi 19 au lundi 22** (le dispositif précis de ces journées vous sera communiqué par courriel et rappelé dans notre prochain bulletin).

Le programme de travail en 3 phases. Préparation vendredi et samedi : récupération des tables et bancs, mise en place de la bourse, sécurisation-balisage de la zone, fléchage et autres opérations diverses. Pendant la bourse et après l'accueil des exposants : tenue de 3 stands, la Boutique & la vente de revues, le stand animation "enfants" et le stand "café-gâteau", en plus de la gestion de la zone exposition des avions anciens en statique et de la gestion des parkings. En fin de journée : démontage du dispositif, rangement, nettoyage du hall. Lundi : divers, rangement et restitution des matériels.

Vous le constatez les postes de travail à assurer sont nombreux, nous comptons donc sur la participation de tous pour la réussite de l'opération. Soyez disponibles pour votre association et n'hésitez pas à venir y compris avec des amis, plus nous seront nombreux plus nous mettrons d'atouts dans la réussite de la manip….

*L'affiche - réalisation d'Eric Besançon*
*Artiste peintre et ami des Ailes*
*A découvrir sur son blog*

**Le Comité, qui prépare ces opérations tout au long de l'année, compte vraiment sur votre entier engagement, témoin de votre implication dans la vie de votre association.** Prenez contact avec nous, ou faites-nous parvenir vos disponibilités sous le format ci-après. **Merci d'avance.**

| Bours'Aéro du Rhin – mes disponibilités horaires | | | |
|---|---|---|---|
| Nom : | Prénom : | Tél. pour me contacter : | |
| Vendredi 19 | Samedi 20 | Dimanche 21 | Lundi 22 |
| | | | |

# KEHL 2014 :

Après une édition 2013 rendue chaotique par la météo (pluies diluviennes et fermeture de la piste), l'édition 2014 des "Kehler Flugtage" a repris des couleurs. Deux journées de grand bleu (21 et 22 juin derniers), pour un plateau en statique et en présentation de grande qualité.

Le terrain au petit matin

Le stand des Ailes

Les Ailes ne pouvaient manquer ce rendez-vous devenu traditionnel au fil des années, et comme à chaque fois l'accueil de l'équipe de l' "Aero Club Kehl e.V." a été chaleureuse (merci à son Président et à notre ami Claude Winter). Pendant deux jours notre stand a accueilli de nombreux visiteurs, curieux ou passionnés de l'aviation, auxquels nous avons pu présenter l'association et ses objectifs. L'occasion aussi de rencontrer de nouveaux membres et de "recruter" des stands pour la Bours'Aéro du Rhin.

Notre photographe-président Eric a pu se régaler un peu, et réaliser de beaux clichés de la manifestation.

Max Holste MH-1521M Broussard

© Eric Janssonne

Stampe SV.4

Piper L-18C Super Cub

Dornier Do 27

*Yakovlev Yak-50*

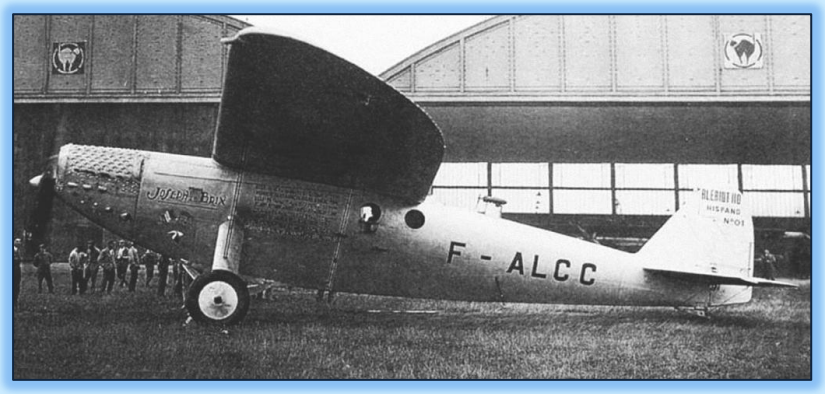
*© Eric Janssonne*

*Zlin Z-526AFS Acrobat*

*© Eric Janssonne*

Merci aux membres présents (hélas trop peu nombreux) et à l'année prochaine pour Kehl 2015…

## *C'était en août :*

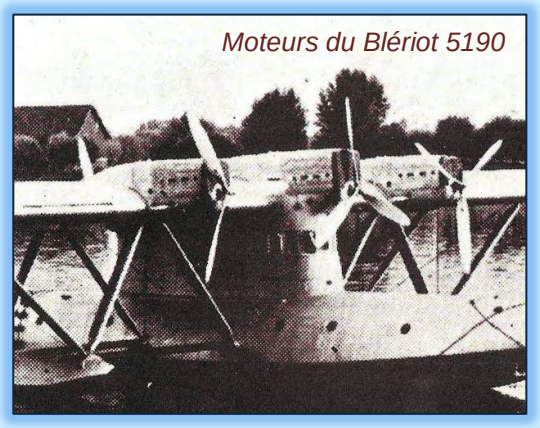



*Le Blériot Bl 110 " Joseph Le Brix"*

C'est en effet le 3 août 1933, que le pilote Lucien Bossoutrot fait décoller de la Seine (*plus précisément à Caudebec en Caux*) l'hydravion Blériot 5190 (*F-ANLE*), baptisé le "Santos-Dumont". Pour la société de Louis Blériot cet appareil est celui de la dernière chance, elle rencontre en effet depuis quelques temps des difficultés économiques importantes. Son dernier avion, le Blériot Bl 110 (*1er vol en mai 1930*) baptisé le "Joseph Le Brix", est resté au stade du prototype, malgré des qualités reconnues et de nombreux records (*dont le record du monde de distance*). En décembre 1932 Blériot fait même part à la presse du manque d'intérêt manifeste du ministère de l'Air pour ses aéronefs pourtant performants.

*Photo de la maquette du projet "Blériot 5190" parue dans la revue l'Aérophile en avril 1931 - © BNF*

Construit par la société Blériot Aéronautique à Suresnes (*suite à une demande de l'Etat français*), il faudra trois années entre la conception, la construction et les premiers essais. L'investissement est à la hauteur de l'attente, car c'est près de vingt millions de francs qui sont mis dans le projet. Le Blériot 5190 plus connu sous le nom de "Santos-Dumont" (*nom choisi par la société Blériot en novembre 1932*), est un hydravion géant conçu par l'ingénieur italien Filippo Zappata.



*Moteurs du Blériot 5190*

Cet appareil, dont la structure est entièrement métallique (*seules les ailes sont entoilées*) est pourvu de quatre moteurs Hispano-Suiza 12Nbr de 650 CV chacun (système de refroidissement à eau), équipés d'hélices tripales (*Ratier à pas variables à partir de 1936*). Trois de ceux-ci sont placés sur le bord d'attaque des ailes, le quatrième est en tandem derrière le moteur central installé au-dessus de la cabine de pilotage. Particularité, les moteurs sont accessibles en vol en cas de problème (*par un passage dans l'aile pour les moteurs latéraux*). Poids de l'appareil en charge 22 tonnes (*pour un poids à vide de 11 tonnes 200*). Il peut atteindre la vitesse de 237 kilomètres à l'heure.

*Hydravion allemand Dornier Do X ↑*
*© Bundesarchiv, Bild 102-12963*

Conçu pour un équipage de huit hommes, l'appareil n'a pas une silhouette classique, sa coque de 26,50 m. de long, 4 mètres de large et 3 mètres de hauteur ressemble à celle d'un bateau. Elle est surmontée d'une cabine centrale (*cabine de l'équipage*), qui supporte les ailes. Dans une version "passagers" la coque comprendrait le bar, la cuisine et les couchettes. L'envergure, de 43 mètres, est légèrement supérieure à celle du fameux hydravion Dornier DO-X allemand (*qui a réalisé son 1er vol le 12 juillet 1929*), la hauteur est de 6,90, la surface portante de 236 m$^2$. Le Santos-Dumont emporte 13.000 litres d'essence pour un rayon d'action de 5.500 kilomètres.

*Le "Croix du Sud" à Natal en 1934*

L'hydravion, propriété de l'Etat, a été commandé pour assurer la liaison postale de l'Atlantique-Sud entre Dakar et Natal sur la ligne France-Sénégal-Amérique du Sud. Projet du gouvernement français depuis le 7 septembre 1918, cette ligne aérienne mythique doit devenir cent pour cent aérienne avec l'aide entre autre du Santos-Dumont (*qui va rejoindre le Latécoère 300 "Croix-du-Sud" de la flotte Air-France*).

# Carrière d'un bel oiseau :

Construit dans les locaux de l'usine de Suresnes, c'est pour des raisons pratiques que le Blériot 5190 fait ses premiers essais à Caudebec-en-Caux où se trouvent les locaux, en bord de Seine, de la société Latham (*spécialiste des hydravions*).

*Le Santos-Dumont devant l'usine Latham*
*© Louis Piquet via le site d' Yves Duboys Fresney*

En ce 3 août 1933, trois hommes ont pris place à bord, Bossoutrot le pilote, l'ingénieur Zappata et le mécanicien Legendre. Pour ce premier vol les consignes de l'ingénieur sont simples "seulement un palier au ras de l'eau", rien de plus. C'est ainsi que les 22 tonnes du "Santos-Dumont" vont s'élever au-dessus des eaux, sans difficulté……. En cet instant magique tout semble parfait à bord, quand Bossoutrot découvre face à lui, surgissant d'un coude de la Seine, un navire qui ne devrait pas être là. Tellement proche que la collision semble inévitable, mais le pilote va solliciter toute la puissance de ses moteurs et dans un ultime cabré parvenir à éviter le bateau, juste le temps d'apercevoir son pavillon suédois.

*© Louis Piquet*

Poursuivant ses essais les jours suivants, l'appareil aurait pu finir sa carrière tout aussi rapidement comme on peut lire dans la presse du 26 août 1933 – *" 25 août - Le Santos-Dumont, l'hydravion géant, a failli être détruit, à Caudebec en Caux. Rentrant après plusieurs essais, vers 9 heures du matin, l'hydravion se posait sur la Seine, en face de l'usine Latham, quand on vit soudain une flamme s'élever du centre de l'appareil. Malgré les secours apportés immédiatement par le personnel et par celui des canots automobiles qui sont en station permanente à cet endroit, une partie de l'aile gauche de l'hydravion a été détruite. "*

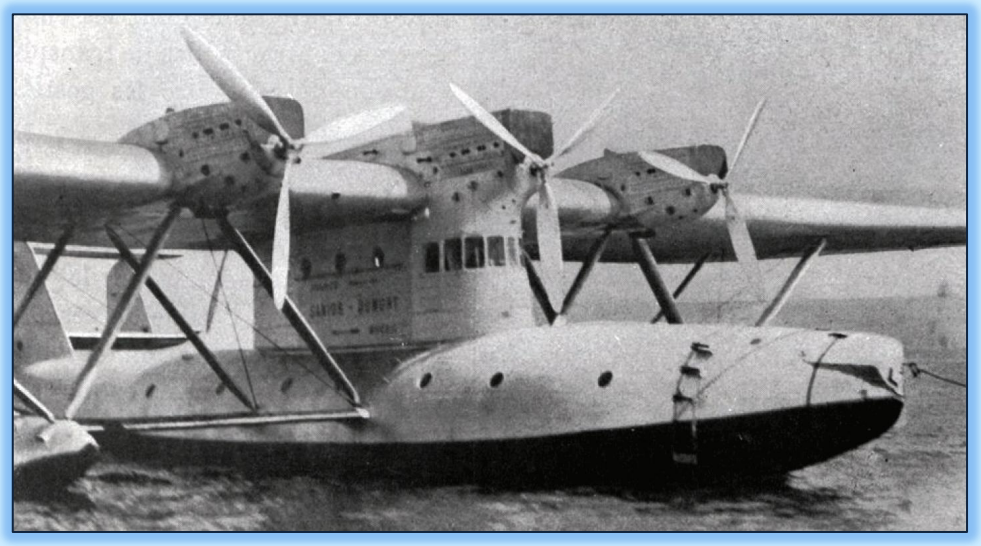
Les dégâts importants vont retarder le développement et les essais de l'hydravion ; après réparation, les tests vont reprendre jusqu'à la mi-janvier 1934, mais comme le regrette Bossoutrot les conditions sur la Seine, la météo défavorable (*brouillard, glace*) et la circulation fluviale, vont faire que le Santos-Dumont ne volera que six heures trente-cinq minutes durant tout son séjour à Caudebec en Caux. Le 17 février 1934 l'appareil s'envole enfin pour rejoindre l'étang de Berre où vont se dérouler les essais de réception.

*Lucien Bossoutrot : (1890-1958)*
*Pilote, et pionnier de l'aviation commerciale, il est pilote d'essai chez Farman puis chez Blériot. Il a à son actif plus de vingt records. En 1936 il entre en politique et devient président de la commission de l'aéronautique, il soutien l'aviation populaire en aidant à la création d'aéro-clubs.*

*Base de l'étang de Berre en 1930*

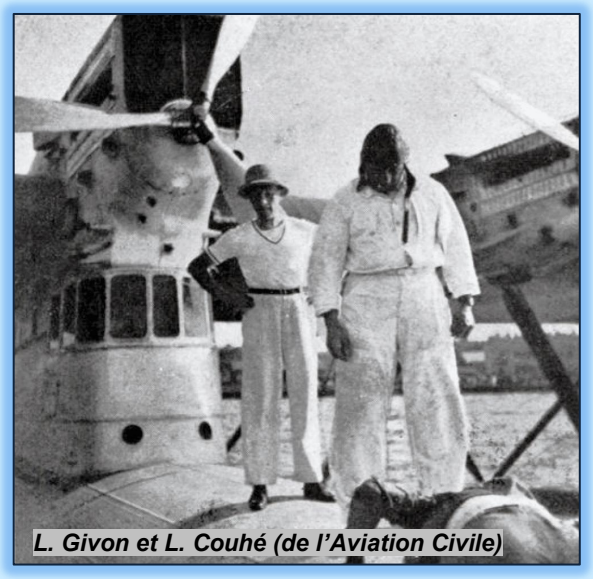
Tout au long de l'année, Bossoutrot poursuit la mise au point à Berre. En septembre il est rejoint par Léon Givon, désigné comme pilote par la toute nouvelle compagnie Air-France pour la ligne Saint-Louis (*Sénégal*) – Natal (*Brésil*). Le temps presse car l'hydravion la "Croix du Sud" (un quadrimoteur Latécoère 300) qui effectue la ligne de l'Atlantique-Sud doit rentrer en France pour y être révisé. En octobre, Bossoutrot annonce officiellement la fin de la phase d'essai et la programmation du vol Dakar-Natal pour le mois de novembre.

**Le départ de France :** Le 21 novembre 1934, le "Santos-Dumont" s'envole de Berre à 6 h 52, sa destination Dakar pour y effectuer son 1er vol transatlantique. A son bord : Bossoutrot, le second pilote Givon, les mécaniciens Legendre et Richard, le navigateur Comet, le radio Neri, le lieutenant de vaisseau Nomy (*du cabinet du ministre de l'Air*); M. Jarier, ingénieur d'Air-France, et M. Juin, ingénieur de la maison Blériot. Première étape Port-Lyautey (*Kenitra - Maroc*), qu'il rejoint après avoir survolé Gibraltar. Départ de Kenitra le 22 à 16 h 43, destination Dakar. L'appareil est signalé à 17 h 35 à Casablanca, puis à 18 heures à Mazagan (*El Jadida - Maroc*). Arrivée à Dakar à 6 heures le 23 novembre. Prochaine étape : la grande traversée.



*Le Santos-Dumont à Dakar*
*Photo parue dans "l'Aéronautique la revue mensuelle illustrée" en novembre 1935 - © BNF*

**La traversée :** Le départ, prévu le 26 novembre pour Natal (*Ville du Brésil située dans l'état du "Rio Grande do Norte"*), doit être reporté au lendemain en raison de conditions météorologiques défavorables.




*Sur le Santos-Dumont à Dakar*
*"l' aéronautique" novembre 1935 - © BNF*

C'est donc le 27 novembre que le Santos-Dumont décolle de Dakar à 4 heures du matin. A 5h15, l'appareil fait connaître sa position 13°27 Nord et 18°30 Ouest. "Tout va bien à bord". A 8 h 15, l'appareil se trouve à 780 kilomètres de Dakar, poursuivant sa route vers Natal. L'hydravion donne sa nouvelle position à 9 h16, par 7°50 de latitude Nord et 23°21 de longitude Ouest; l'appareil a déjà parcouru 1.000 kilomètres à 190 kilomètres de moyenne horaire. A 10 h10, par 6°30 de latitude Nord et 24°35 de longitude Ouest, l'hydravion a franchi 1.225 kilomètres. A 14 h30, Air-France communique que l'appareil se trouve à la hauteur des rochers de Saint-Paul, ayant parcouru 2.000 kilomètres et compte arriver à Natal vers 20 heures. Au final, au soir du 27 novembre, l'avion a franchi les 3.200 kilomètres en 16h15. C'est la 17ème traversée de l'Atlantique du Sud par un équipage français sur un aéronef français. L'équipage reçoit les félicitations du ministre de l'Air le général Victor Denain.

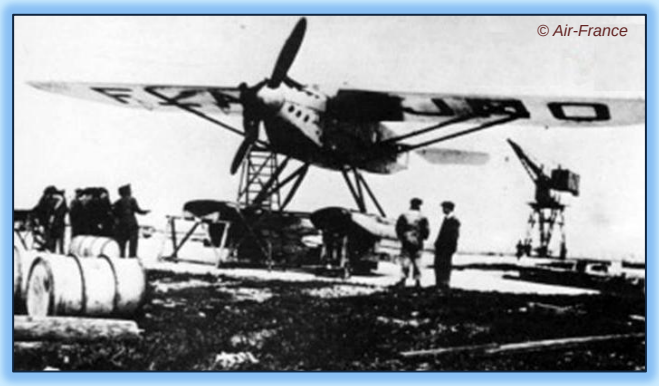
Dans le courrier parti de Toulouse le 25 novembre, celui à destination de "Santiago de Chile" sera distribué le 29 novembre, en un temps record de 4 jours, 4 heures et 45 minutes. Entre le 27 novembre et le 18 décembre 1934, le Santos-Dumont va réaliser quatre traversées, sans problèmes et dans une grande régularité. Il doit néanmoins regagner la France pour y être réentoilé. Il décolle de Dakar le 23 décembre à 2h03, et après une escale à Kenitra, il arrive à Marignane (*étang de Berre*) le 24 décembre à 15h25. Le Santos-Dumont, avec comme pilote Léon Givon, repart le 31 janvier 1935 et arrive à Dakar le 1er février 1935. C'est lors de cette 5ème traversée, le 5 février 1935, qu'Air-France ouvre le 1er service postal entièrement aérien entre la France et l'Amérique du Sud, et à compter de ce jour la liaison devient une ligne régulière (*avec une navette hebdomadaire dans l'un des deux sens*).

*Le "Santos-Dumont" à Marignane en 1936*

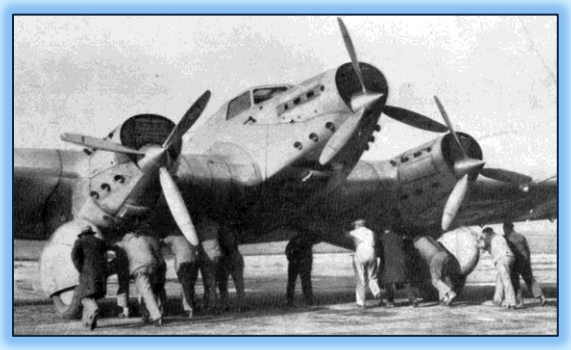
La ligne postale française ouverte en 1934 (*16 traversées*) va connaître les années suivantes un fort développement. En 1935, l'hydravion de Blériot va assurer 22 des 42 traversées réalisées par Air-France, les autres étant réalisées par l'hydravion Latécoère 300 "Croix du Sud" (*12*), l'hydravion Latécoère 301 (*dérivé du 300*) "Ville de Buenos Aires" (*1*) et l'avion Farman 220 "Centaure" (*7*). L'Etat français conserve la propriété des appareils.

*🡐 Le Farman 220 "Le Centaure"*

Tous les grands noms de l'aviation française vont, à un moment ou à un autre, voler sur le Santos-Dumont, mais il serait difficile de tous les citer ici sans en oublier. L'hydravion va avoir aux commandes lors de la 17ème traversée (*effectuée le 4 août 1935*), Jean Mermoz, qui est, rappelons-le, le premier à avoir réalisé la liaison "postale" de l'Atlantique-Sud (avec 130 kg de courrier), 3.173 km en 21 heures et 10 minutes, les 12 et 13 mai 1930 sur un avion équipé pour la circonstance de flotteurs (*un Latécoère 28-3 équipé de moteurs Hispano-Suiza 12 Lbr de 600 CV, baptisé le "Le Comte de la Vaulx"*) avec Dabry et Gimié.




*Le Latécoère 28-3"Le Comte de la Vaulx" 🡑*



Mermoz qui fit aussi la 1ère liaison rapide et démonstration dite de "liaison commerciale", aller-retour sur l'Atlantique-Sud. L'aller : le 16 janvier 1933 Saint-Louis / Natal, avec Couzinet, Carretier, Mailloux, Manuel et Jousse, à bord d'un avion cette fois, l' "Arc en Ciel" (*un Couzinet 70*). Et le retour : programmé au 12 février est retardé par un changement de moteur et deux incidents, est effectué le 15 mai Natal / Dakar.

*🡐 Le Couzinet 70 "Arc en Ciel"*

Janvier 1936, la traversée devient hebdomadaire et dans les deux sens. Le Santos-Dumont va en effectuer quatre avant de regagner la France pour une nouvelle révision qui cette fois va durer près d'une année. Air-France réalise cette année-là, 86 traversées au moyen de huit appareils, 3 avions Farman : le "Centaure", le "Ville de Montevideo" et le "Ville de Mendoza", 4 hydravions Latécoère : le "Ville de Santiago", le "Ville de Rio de Janeiro", le "Croix du Sud" et le "Ville de Buenos Aires". Ce sera hélas aussi une année dramatique avec le 10 février la disparition du "Ville de Buenos Aires", son équipage était constitué de Ponce, Parayre, Maret, Lothelier, Barrière et Collenot. Et le 7 décembre, celle de la "Croix du Sud" avec Mermoz, Pichodou, Ezan, Cruvelher et Lavidalie.

*Le Latécoère 300 "Croix du Sud" 🡒*

Le Santos-Dumont reprend du service à la fin mars 1937, pour effectuer ses huit dernières traversées avant d'être retiré du service aérien. Le décès de Louis Blériot en août 1936, puis l'annulation des commandes d'hydravion de type "5190" par l'Etat, sans indemnisation, alors que de gros investissements ont été faits pour lancer la production, vont aboutir à la fermeture des ateliers de Suresnes.

*🡐 Le journal "les Ailes" édition du 26 04 1934 © BNF*
*Le Santos-Dumont Sur l'étang de Berre*

Et à découvrir de rares images :
http://www.youtube.com/watch?v=YkXCGn8-Np8

## *Idées de sortie :*

En France en ce mois d'août

## *Sur le net*

Régulièrement des membres et ami(e)s des Ailes nous signalent quelques images, ou infos aéronautiques trouvées sur le net, que nous souhaitons partager avec vous.

D'Angleterre – La ville d'York (Comté du Yorkshire du Nord) a souhaité, à l'occasion du départ de l'étape -2- du "Tour de France 2014", célébrer le 70ème anniversaire de l'arrivée des deux escadrons français 346 «Guyenne» et 347 «Tunisie» appelés groupes lourds à York à l'automne 1943.

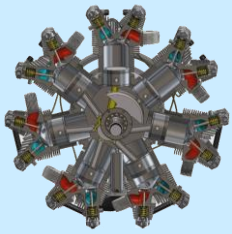
C'est ainsi qu'un Hawker Hurricane du **Yorkshire Air Museum** a "atterri" sur le toit du **York Theatre Royal** !

Ce qui donne en vidéo :

https ://www.youtube.com/watch?v=ceKL0wmQxM4

Pour tout comprendre du moteur Continental R-670

http://youtu.be/cIBWNu9fIro



et en un clic !!

Enfin quelques images

De l'Air Show de Budapest du 1er mai 2014 - https://www.youtube.com/watch?v=0px9HFIVYjY

Et de celui du 70ème anniversaire du débarquement " **Duxford D-Day 2014** "

Installez-vous confortablement pour une heure de spectacle : https://www.youtube.com/watch?v=LjVCbMK5tMI

La chronique du trésorier !!

Chers ami(e)s membres retardataires, n'oubliez pas de vous acquitter de votre cotisation ! Pour poursuivre nos activités sereinement et atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés pour cette année, vos cotisations sont essentielles au bon fonctionnement des Ailes. Merci d'avance.