Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2015 --- N° 01

Le Conseil d'Administration

Lors de sa première réunion, le nouveau CA a procédé à la constitution du bureau :

Président : Eric Janssonne
Vice-président : Henri Payre
Secrétaire : Jean-Jacques Marion
Secrétaire adjoint : Arnaud Lutz
Trésorier : Roland Demolliens
Assesseurs : Eric Knauss et Etienne Winkelmuller.

Nous souhaitons également la bienvenue à Pierre Leyer, nouveau membre sympathisant des "Ailes".

Edito :

L'année 2014 a été riche en évènements pour les "Ailes", avec l'arrivée des planeurs en mars, la 1ère Bours'Aéro du Rhin en septembre et la venue de la réplique du Dewoitine à la mi-décembre. Alors souhaitons-nous une aussi belle année 2015. Nous vous présentons à tous, membres et ami(e)s, ainsi qu'à vos proches, nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

Bonne Année 2015 !

La galette des Rois

Rappel : N'oubliez pas notre premier rendez-vous de l'année autour de la galette des rois, au Costes & Bellonte le **samedi 3 janvier 2015 à 15 heures**.

Conférence "la naissance de l'aviation légère 1920-1942" :

Le 14 février 2015, les "Ailes" accueillent, en partenariat avec l'Aéroport de Strasbourg, Roger GABORIEAU pour une conférence sur la naissance de l'aviation légère 1920-1942, sujet sur lequel il vient de faire paraître un ouvrage de référence.

Comme le dit l'auteur : " *Voilà une activité qui a formé des milliers de pratiquants et pratiquantes, qui a vu passer plus de jeunes Françaises et Français que n'importe quel autre facette de l'Aéronautique et les "grands" livres d'histoire de l'Aviation ne lui consacrent que quelques paragraphes, quand ce n'est pas quelques lignes seulement….*
Étonnant, non ? (comme aurait dit Pierre Desproges…)
La seule solution fut donc de se mettre au travail et de produire moi-même cet ouvrage que j'avais envie de trouver en librairie… Écrire le livre qui nous manque. C'est finalement la motivation de tout auteur…"

Le lieu : Aéroport de Strasbourg
(Précisions sur le lieu exact de la conférence dans le prochain bulletin)

Rendez-vous à 14 h 30

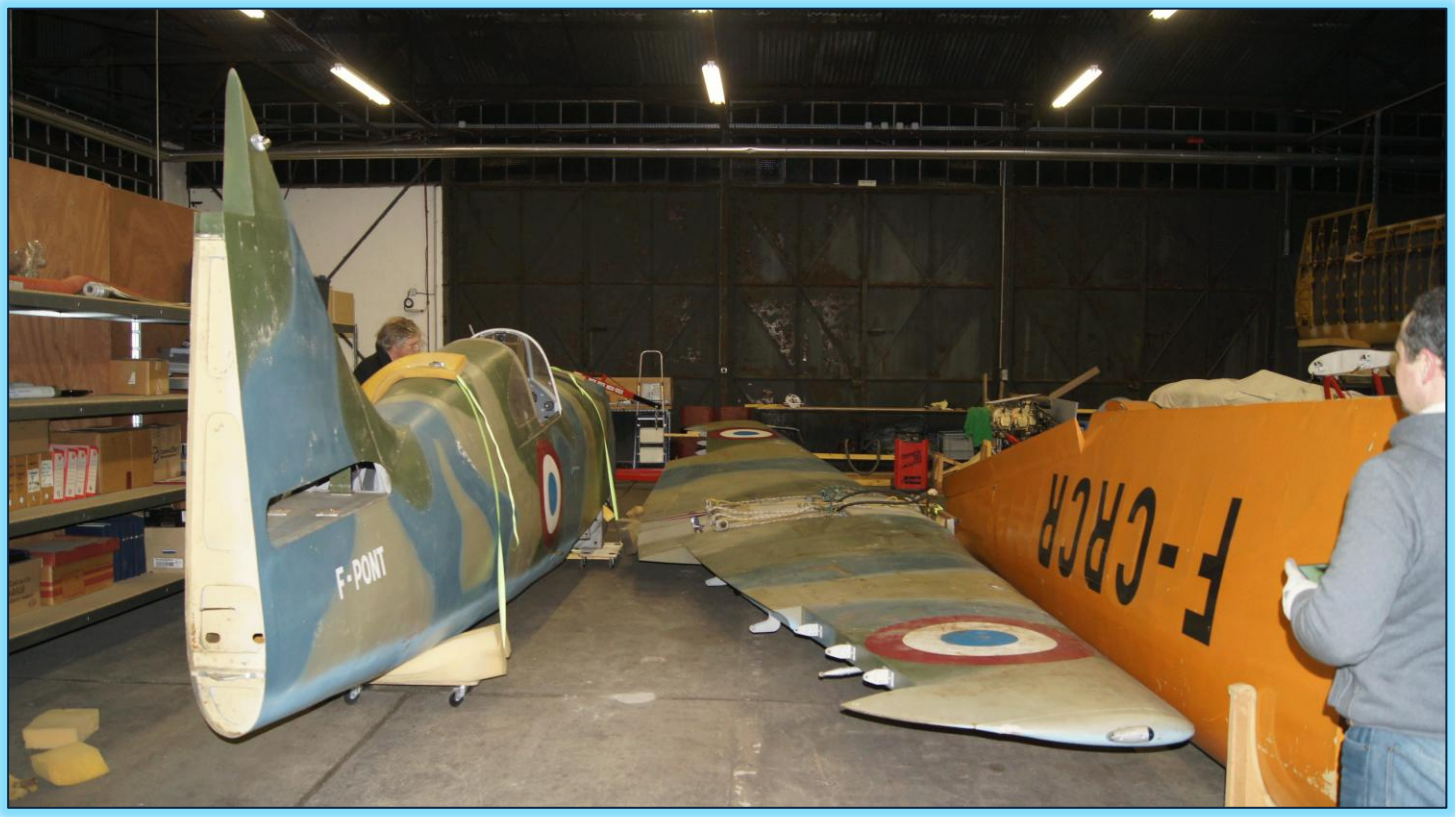
Pour assister à cette conférence (le nombre de places disponibles étant limité), nous vous invitons à vous inscrire à l'adresse :

aileshistoriquesdurhin@gmail.com

À l'issue de la conférence, l'auteur se tiendra à la disposition des participants qui le désireront pour une rencontre et une séance de dédicace de son ouvrage.

L'opération "Dewoitine D520" :

En attendant un reportage dans un prochain bulletin, voilà quelques photos de l'opération réalisée entre le 10 et le 12 décembre 2014. Un grand merci à M. Alain Jancel, généreux donateur, M. Fabien Ungerer, transporteur et aux membres des Ailes qui ont participé aux diverses manipulations.



Visite du "Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM":

(Texte & photos : E. Janssonne)

Le 22 novembre dernier, votre association "Ailes Historiques du Rhin" et en particulier notre ami membre Arnaud LUTZ organisaient une visite du "Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM". Le concept allemand de "Technik MUSEUM" permet au grand public de découvrir l'évolution technique sous toutes ces formes (*automobiles, outillages, militaires, maritimes, ferroviaires, aéronautiques*…), avec des aménagements culturels ou ludiques pour les petits et grands enfants (*vidéos, animations mécaniques, toboggans*…) que nous sommes.

Les passionnés y trouvent leur compte aussi, comme cela était le cas des membres des AHR qui ont découvert en particulier la partie aéronautique. Cette partie aéronautique est célèbre entre autre par l'exposition visitable, unique dans le monde, des deux seuls avions de ligne supersonique construits en série pour l'instant dans l'histoire de l'aéronautique que sont le Concorde et le Tupolev Tu-144.

Tupolev Tu-44

Concorde

Mais d'autres trésors sont à découvrir dans les deux halls d'expositions comme ce bombardier bimoteur allemand Junkers Ju 88A-5 qui est en réalité en partie une réplique qui utilise un fuselage et ailes d'une épave récupérée dans un lac en Suède en 1986. Autre modèle d'avion rare exposé, le célèbre et terrifiant Junkers Ju 87B "Stuka" (*seul deux autres exemplaires complets sont exposés dans le monde actuellement*) ou plutôt une épave récupérée en 1989, en Méditerranée, au large Saint-Tropez, par une équipe franco-allemande.

Junkers Ju 88A-5

Heinkel He 111

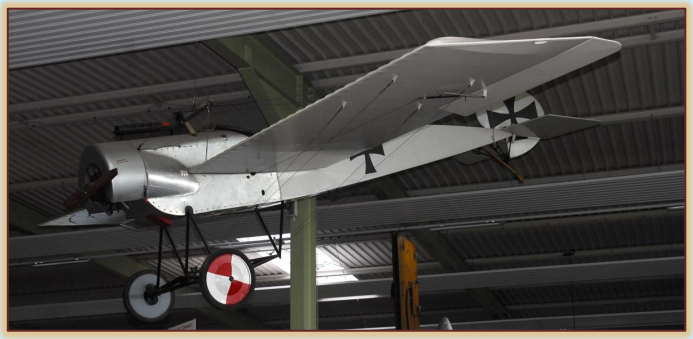
On peut aussi admirer un Heinkel He 111 (*en réalité sa version Espagnole CASA-2.111B*), Messerschmitt Bf 109G-6 (*en réalité sa version Espagnol HA-1112-M1L*), Fieseler Fi 156 "Storch" (*en réalité sa version Française Morane-Saulnier MS.500 "Criquet"*), Junkers Ju 52/3M (*en réalité sa version Espagnol CASA 352*) présenté en deux exemplaires (*civil et militaire*), Mikoyan-Gourevitch MiG 15, Focke-Wulf Fw 190A (*réplique*), Fokker E.III "Eindecker" (*réplique*), Nieuport 11 "Bébé" (*réplique*)… Que des avions qui ont marqué l'histoire de l'Aéronautique.

MiG-15

Les équipements de ces avions ne sont pas oubliés avec les présentations d'hélices variées, de roues (*qui a permis d'identifier de manière formelle celles qui sont exposées dans notre musée au "Costes & Bellonte"*), trains d'atterrissage, armements, radios, instruments et moteurs d'avion dont un très rare Daimler-Benz DB 610 qui est formé de deux douze cylindres inversé en ligne DB 605 couplés, refroidissement par liquide, puissance maximale de 2.950 CV au total !

Fieseler Fi 156 "Storch" ←

L'Allemagne c'est aussi une patrie du vol à voile et de nombreux planeurs sont présentés comme cette version rare carénée du Schneider SG-38 "Schulgleiter" ou le célèbre Grunau IIB "Baby" qui a particulièrement intéressé les membres AHR pour celui (*en réalité sa version française Nord 1300*) qui est arrivé via un membre dans l'association.



Fokker E.III "Eindecker" (réplique)" →

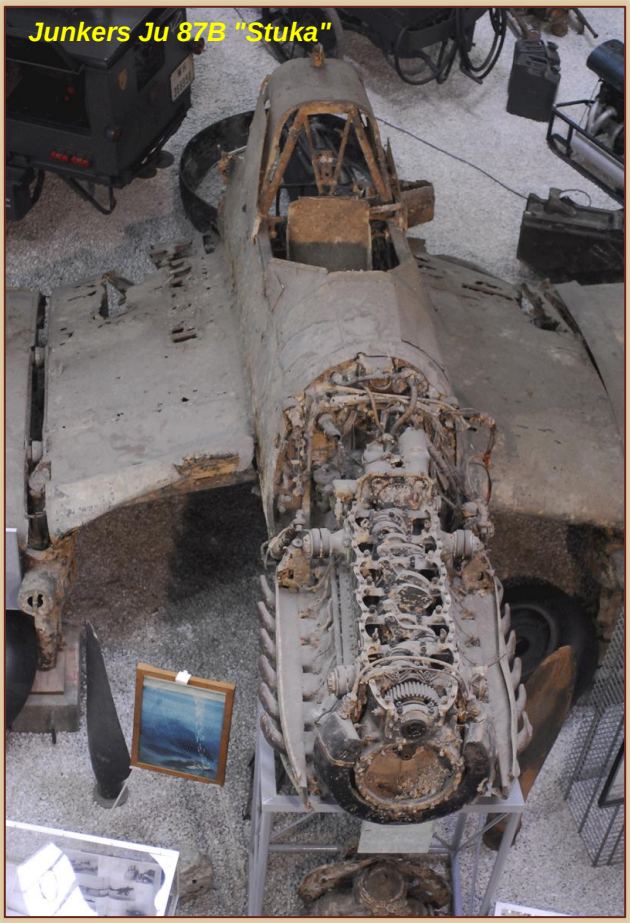
Et enfin à noter aussi quelques curiosités uniques allemandes du constructeur local Hübner comme son monoplan "Hübner" de 1912 retrouvé en 1983 dans une grange ou son biplan Hübner "Mücke" de 1936 avec un moteur de 18,5 CV ! Les membres ont donc passé presque huit heures dans ce musée sans se rendre compte du temps et ayant l'impression de n'avoir que survolé l'exposition présente, tellement la collection est riche en patrimoine à découvrir avec donc la conclusion qu'il faut revenir à de nombreuses reprises pour connaître ce fantastique endroit voué à la technique.

Hübner "Mücke"

L'ensemble des membres a été enthousiasmé par cette première sortie « AHR » qui était sous le signe de la convivialité et de la découverte du patrimoine aéronautique…

À recommencer donc !!

Et quelques images du musée pour le plaisir des yeux…..



Après l'opération "planeurs" (*transport de six planeurs anciens entre Nantes et Strasbourg*), en mars 2014, nous avons réalisé l'opération "Dewoitine" en décembre dernier. Il fallait cette fois-ci récupérer à Peymeinade (06) une réplique, "échelle un" d'un avion Dewoitine D520, pour la rapatrier sur Strasbourg. Nous nous sommes donc tout naturellement adressé au Spécialiste des opérations difficiles, notre ami Fabien UNGERER, qui grâce à ses compétences en logistique et en transports inhabituels, a assuré avec brio le transfert de l'appareil. **Alors, besoin d'un transporteur de confiance ! Une seule adresse :**

SARL TFU - TRANSPORTS FABIEN UNGERER

44 RUE MAURICE CHAUVET

Résidence Le Satem Bat.H Appt 124

34090 MONTPELLIER

Cherchez l'erreur ?

1 - Une bonne nouvelle qui nous vient d'Angleterre :

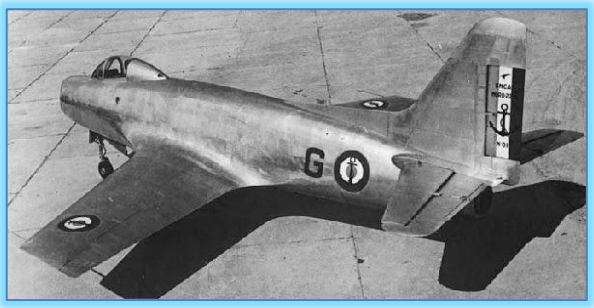
1940, le 26 mai, un Spitfire Mk 1 s'écrase sur une plage lors de la bataille de Dunkerque (*Pilote – Geoffrey D. Stephenson*). 1986, l'épave est retrouvée dans le sable. 2014, après un peu plus de deux ans de restauration le Spitfire N3200 code "QV" retrouve le ciel britannique. Une belle histoire racontée dans un reportage de la chaine de télévision "Channel 4".

http://vimeo.com/109761230 ➔

2 – Et une autre moins bonne qui nous vient de France… Elle concerne l'unique exemplaire du Nord 2200 :

Le Nord 2200 au Musée de Vannes (MAVAMO)

Lorsque le Musée de l'Air doit déménager ses réserves de Villacoublay, l'épave de l'unique Nord 2200 de la S.N.C.A.N (*Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord*) est récupérée par les "Ailes Anciennes Armorique" de Vannes. L'épave n'y sera jamais restaurée mais les diverses pièces conservées dans un coin de hangar. Avec la fermeture du musée de Vannes, le devenir de l'appareil est incertain, jusqu'à ce que l'E.A.L.C. (*Espaces Aéro Lyon Corbas*) le récupère. Sauvé…. Et bien non ! Nous venons d'apprendre qu'en 2014 les pièces ont été ferraillées !!



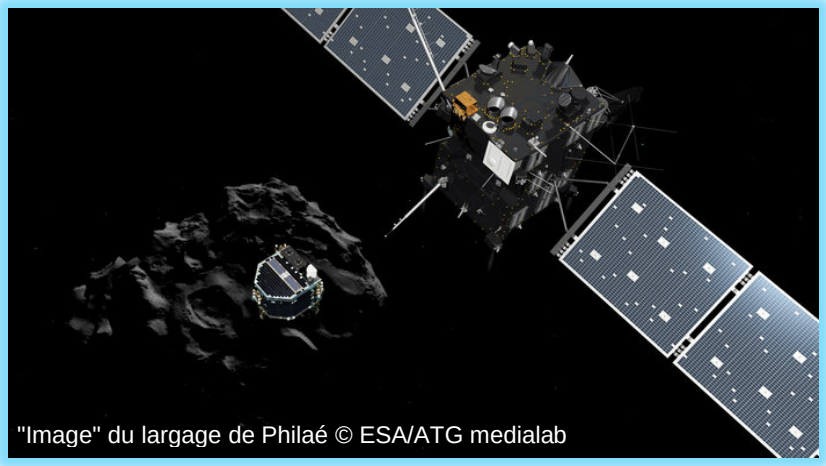
Rappelons que le Nord 2200 était un avion de chasse monoplace embarqué, équipé d'un réacteur Hispano-Suiza "Nene" 102 produit sous licence Rolls-Royce. Construit à un seul exemplaire, il effectue son 1er vol le 16 décembre 1949, mais le programme est abandonné en 1951.

Alors des questions se posent. Ne pouvait-on pas au moins essayer de sauver cet exemplaire unique ? Si sa restauration relevait du défi, ne pouvait-on pas trouver en France une association en mesure de conserver au moins les pièces détachées ? Bref, sommes-nous moins concernés par notre patrimoine aéronautique français que les anglais par le leur ?

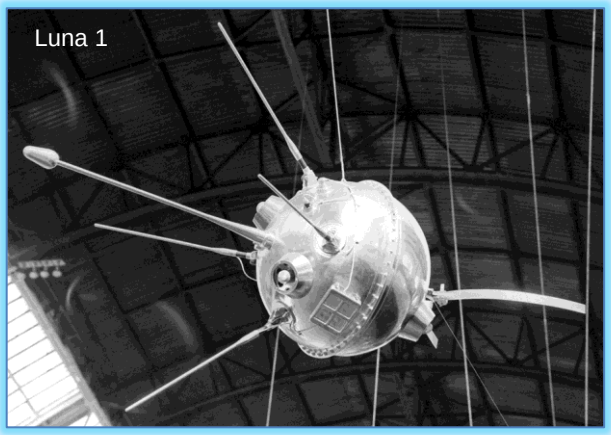
Je vous laisse juges !!

C'était en janvier :

Après ce nouveau grand moment de l'histoire astronautique que nous ont fait vivre, au mois de novembre, la sonde Rosetta (*en référence à la pierre de Rosette*) et son atterrisseur Philaé (*du nom d'une ancienne île du Nil, engloutie sous les eaux depuis la construction du haut barrage d'Assouan en Egypte*), à la poursuite de la comète 67P / Churyumov – Gerasimenko (*du nom des découvreurs de la Comète*) ; il semblait tout à fait naturel de rappeler ici, l'histoire d'une autre sonde qui a été la toute première de l'aventure spatiale à s'affranchir de l'attraction terrestre pour essayer d'approcher le seul satellite naturel de la terre : la Lune.



"Image" du largage de Philaé © ESA/ATG medialab

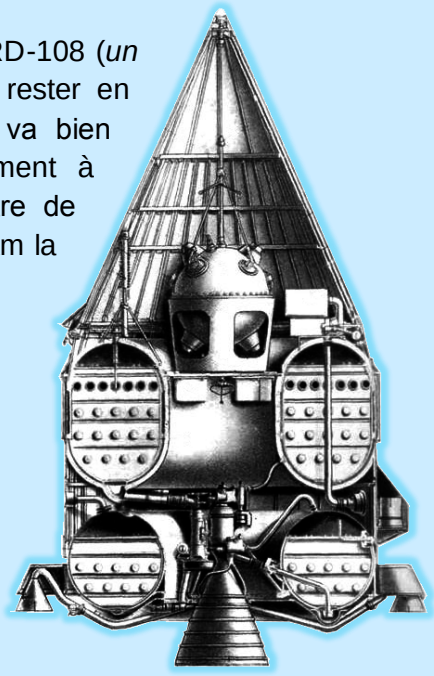


↑ © *Alexander Mokletsov - (RIA Novosti archive)*

Cette sonde c'est "Luna 1" (*de la série Ye-1*) baptisée également "Dream" (*en russe* Луна-1 *ou* Мечта), qui dans le cadre du programme soviétique du même nom décolle du cosmodrome de Baïkonour (*site de Tyuratam- ou Tiouratam*) à bord d'un lanceur Vostok (*8K72 n°Б1-6*) le 2 janvier 1959 à 16 heures 41. La mission de la sonde est de procéder à un certain nombre de mesures dans l'espace avant d'aller s'écraser sur la Lune. Cette première sonde à la forme d'une sphère et pèse 361 kg (*en comparaison Rosetta pèse 3 tonnes*). A l'intérieur de la "boule", on trouve les instruments nécessaires à sa mission, un magnétomètre, un détecteur de micrométéorites, un compteur Geiger et un détecteur à scintillation.

Suite à une erreur humaine lors des préparatifs du lancement, le moteur RD-108 (*un moteur-fusée à ergols liquides*) du troisième étage (*baptisé Bloc-E*), va rester en marche jusqu'à l'épuisement de son "carburant". De ce fait, la sonde va bien atteindre la vitesse de libération terrestre, échappant ainsi définitivement à l'attraction terrestre, mais sa nouvelle trajectoire ne va plus lui permettre de s'écraser sur la Lune. C'est ainsi que "Luna-1" va frôler à moins de 6.000 km la surface de la Lune, le 4 janvier 1959 après 34 heures de vol.

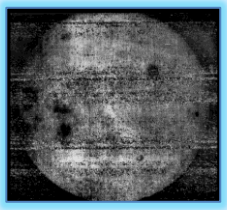
La mission est néanmoins une réussite car elle a permis de constater que le niveau de radiations de la ceinture de Van Allen était moins élevé que prévu, une absence de champ magnétique détectable autour de la Lune et enfin l'existence d'un vent solaire dans l'espace interplanétaire. La sonde va poursuivre son voyage dans l'espace jusqu'à se mettre en orbite autour du Soleil dans une région comprise entre la Terre et Mars devenant par la-même, le 12 juillet 1959, le premier corps artificiel à orbiter autour du Soleil.



↑ *La sonde Luna 1*
Sur le Bloc-E – (RIA Novosti archive)

Officiellement le programme soviétique Luna, entre 1959 et 1976, va compter 24 sondes spatiales (*en fait plus d'une quarantaine de lancement ou de tentatives de lancement*). Avec bien d'autres grandes premières dont la photo de la face cachée de la Lune réalisée par la sonde Luna 3 le 7 octobre 1959.

Photo de la face cachée par Luna 3



Pour la petite histoire : Il ne faut attendre que deux mois pour voir une première sonde américaine échapper à l'attraction terrestre, c'est Pioneer 4 qui est lancée le 3 mars 1959. Mais comme sa sœur soviétique après une erreur lors du lancement, elle va rater sa mission première (se mettre en orbite autour de la Lune) et passer à 60.000 km de son objectif !!

Mais que font nos membres ?

Et bien certains font les puces, comme notre ami et membre Patrice Schaffhauser, qui au cours de wes pérégrinations a découvert cette carte postale "Aéronauromantique" des années 30….

Le couple pose devant un Caudron Simoun. Editée par la société anonyme des Papeteries de Levallois Clichy, cette carte postale fait partie d'une série où l'on retrouve le même couple devant le même appareil.

↑ *Autre modèle de carte*

Partenaires de nos opérations :

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Aérodrome de Haguenau (LFSH) - 20 Rue Saint-Exupéry, 67500 Haguenau