Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2015 --- N° 04

Edito :

Dans ce bulletin, vous découvrirez l'énorme travail effectué en 2014 par les amis et membres des Ailes, pour ramener en Alsace six planeurs anciens et une réplique de Dewoitine D520. Deux aventures qui ouvrent de nouveaux horizons, du travail en perspective bien sûr mais aussi beaucoup de plaisir à venir au hangar et voir les projets évoluer…

Le Conseil d'Administration

Castel 310P ➔

➔ *Dewoitine D520*

Agenda

Samedi 11 et Dimanche 12 avril 2015

Pour la cinquième année consécutive, le musée de l'Air et de l'Espace (*Aéroport Paris – Le Bourget*) organise le Carrefour de l'Air, événement unique où des musées, associations et collectionneurs aéronautiques se rassemblent afin d'échanger, de partager leur passion et rencontrer le public. Une petite équipe des "Ailes" va participer à cette manifestation avec la mise en place d'un stand présentant nos diverses activités.

Photo © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

Dimanche 26 avril 2015 –

Le rendez-vous annuel organisé par notre ami Pascal Van De Walle et son équipe. La Bourse "AéroCollection 2015" vous propose (*de 10 heures à 17 heures*) de découvrir divers stands, cartes postales, diapositives, photos, livres, magazines, posters, autocollants, cartes à jouer, montgolfières, maquettes, jouets, horaires, consignes de sécurité et bien d'autres objets aéronautiques.
➔ *Plus d'infomations "un clic" sur l'image….*

Une nouvelle chaine de télé :

Vous aimez l'aéronautique et l'astronautique, alors ne ratez pas la naissance le 12 avril prochain d'une nouvelle chaine de télé consacrée à ces deux domaines. Gratuite, active 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Une présentation vidéo des programmes ➔

La bande annonce : ICI

Visite au Hangar Costes et Bellonte :

Nous avons le plaisir d'accueillir le dimanche 19 avril, à partir de 9h45, la section "Alsace" du "**Triumph Club de France**" pour une petite visite privée du hangar. Alors n'hésitez pas à venir nombreux pour découvrir ces "vieilles anglaises" et échanger avec des passionnés de belle voitures.

Vu sur le net :

Une grande et belle famille

Le 29 septembre 2014, cinq avions Airbus A350 XWB prennent l'air. Après une minutieuse préparation, ils vont nous proposer une magnifique prestation de vol en patrouille. Les diverses formations s'enchainent, il ne nous manque alors que les fumigènes pour y voir la patrouille de France Airbus. Un très beau travail…

http://www.youtube.com/embed/gI4jWYZLeHQ

En immersion :

http://player.vimeo.com/video/15498493 *(proposé par E.J.)*

Le "Canadian Warplane Heritage Museum" nous présente l'un des deux derniers Lancaster en état de vol dans le monde. Ce bombardier Avro Lancaster Mk. X construit en mai 1945 sous le numéro 3414 par la "Victory Aircraft Limited" à Malton (*Ontario Canada*) pour être livré au 425e Escadron tactique de chasse canadien, ne va pas participer aux opérations de bombardement de la Seconde Guerre mondiale. Il va néanmoins servir au sein de l'Aviation royale canadienne, la RCAF, pendant quelques années (*retiré du service en 1963*). Voici un petit voyage dans le temps à bord de ce bel appareil mythique.

Evaday 2015 :

Dimanche 22 mars quelques membres des Ailes ont participé à la journée "Portes ouvertes" de l'Aéroport de Strasbourg, avec la tenue du stand de l'association. Une édition réussie pour l'Aéroport avec près de 10.000 visiteurs venus découvrir, tout au long de la journée, les divers acteurs de la plateforme et les nombreuses animations (dont la visite d'un avion de VOLOTEA).

Les animateurs du stand

Le président recrute pour les Ailes

Notre stand a également connu une belle affluence, avec entres autres la visite d'amateurs de l'aviation ancienne et de son histoire. Nos "animateurs" ont aussi pu présenter plus généralement au public, les réalisations des Ailes en matière de préservation de notre patrimoine aéronautique, de récolte de documents et de témoignages, et évoquer notre espace muséographique du hangar Costes & Bellonte. Bref une bonne journée et une belle manifestation.

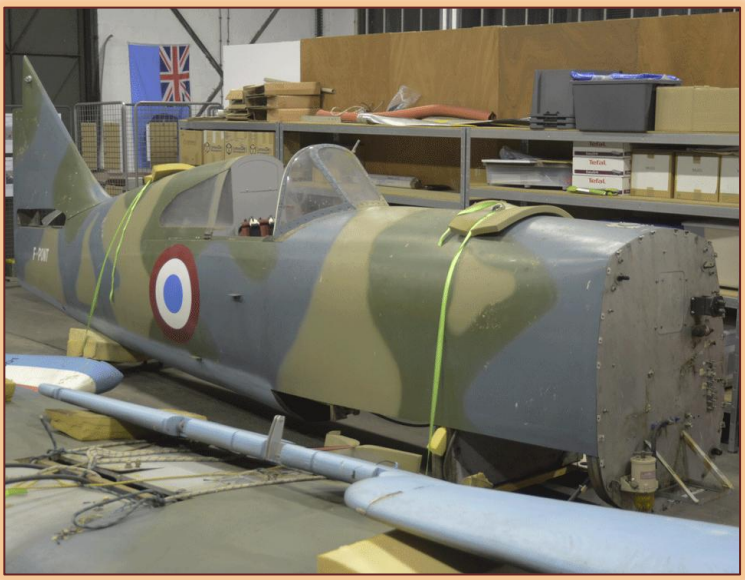
Retour sur les transports de l'an dernier

(par Henri Payre dit "tonton Riton")

Voilà déjà quatre mois que le Dewoitine est dans nos murs, et nous n'avons toujours pas publié de photos de cet épique rapatriement ! Pire encore, voilà exactement un an déjà que nous avons ramené les planeurs de Nantes, et nous n'avons là non plus toujours pas relaté cette expédition dans l'Ouest. Cet anniversaire nous donne l'occasion ce mois-ci de revenir sur ces deux opérations logistiques intenses menées à bien grâce à un esprit d'équipe efficace et à l'enthousiasme de notre transporteur Fabien.

← L'un des planeurs à Strasbourg, le Castel 310 P

Pour calculer ce genre d'opération, c'est-à-dire trouver comment agencer les éléments dans l'espace d'un camion – à savoir un parallélépipède de 13,5m x 2,5m x 2,5m, des gens modernes auraient recours à des moyens informatiques évolués de modélisation 3D. Mais on peut aussi recourir à la méthode historique du Rhin – dite aussi méthode à Riton – qui consiste à découper dans du papier quadrillé de petits papiers en forme de fuselages ou de plumes, à l'échelle 1/50, et ce dans les trois vues (en plan – de face – en élévation). Ensuite, eh bien on se met à une table de travail et on phosphore pour faire rentrer le tout dans le parallélépipède mentionné plus haut.



Le Dewoitine dans son nouvel environnement →

Pour les planeurs, ladite méthode a montré que la chose était jouable à condition de placer les six fuselages au sol, imbriqués tête-bêche et en quinconce, pour amener ensuite les plumes au-dessus en utilisant au mieux leur effilement pour venir effleurer les fuselages, le tout étant maintenu dans des bâtis construits sur mesures. Ceux-ci seront acheminés démontés dans une remorque planeur prêtée par le club de VàV de Strasbourg (merci à lui !), remorque qui une fois allégée à Nantes se verra aussitôt rechargée de plumes, verrières et éléments divers. Le séquencement est important puisque dans le transport, le temps de chargement est compté ! Il faut donc prémonter une partie des bâtis sur site, puis dès que le camion arrive, les installer dans la remorque pour charger les fuselages, poursuivre le montage des bâtis autour des fuselages pour finir par les plumes à l'étage supérieur. Six fuselages et 10 ailes dans un semi-remorque, et 4 ailes dans une remorque planeur, le tout chargé en 4 heures chrono. Sans oublier qu'une plume d'Air 100, c'est tout de même 80 kg, et qu'il y en a quatre... Si les bâtis doivent être costauds, l'équipe présente sur place aussi…

↑ Quand le parallélépipède de Tonton Riton prend forme….

Pour le Dewoitine, la chose paraissait à priori beaucoup plus simple puisqu'il n'y a grosso modo que deux éléments, le fuselage et l'aile. Mais ce sont tout de même de beaux morceaux de 350kg et 450kg respectivement, on ne joue plus dans la même cour… Et ce qui ne gâte rien, tout cela se trouve perché sur les hauteurs de Grasse, dans une propriété façon nid d'aigle accessible après toute une série d'épingles et de raidillons. Notre éclaireur Jean-Jacques de passage sur la côte et d'autres estafettes auront tôt fait de constater que faire monter un semi-remorque là-haut relevait de la folie furieuse. Il fallait donc trouver un transport intermédiaire local pour descendre le tout vers une plate-forme intermédiaire de transbordement. Autre défi, donc…

Mais la méthode est une chose, ce qui compte au moment de la mettre en œuvre, c'est la main d'œuvre et sa motivation. Et dans les deux opérations, il faut dire que nous avons été bien aidés.

L'opération "planeurs" :

D'abord pour les planeurs, l'équipe partie de Strasbourg s'est vu promptement renforcée à Nantes d'une escouade normande de valeureux vikings, Rémi, Christophe et Yves, armés de visseuses et, ce qui n'a rien gâté, d'une inépuisable réserve de bons mots (n'est-ce pas Rémi). Sans eux, point de réussite possible de cette opération. Qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés..

L'opération "Dewoitine" :

Quant à l'opération de Grasse, les Vikings de nouveau volontaires ont été victimes d'un calendrier facétieux, et le transporteur local pressenti nous a claqué dans les doigts. Double faux départ certes, mais cela aurait été sans compter sans le flair de notre membre René Magagna fin connaisseur des choses pratiques de ce monde, qui nous a mis sur la piste du comptoir de matériaux local et de ses camions-grues toujours à la recherche de tâches de chargement dès potron-minet. Comptoir connu d'ailleurs tant de notre transporteur Fabien que du donateur du Dewoitine M. Jancel, le monde est bien petit ! Résultat, quand nous sommes arrivés le lendemain matin à l'ouverture dudit comptoir, personne ne s'est perdu en paroles inutiles et tout ce petit monde savait de quoi la journée serait faite : descendre le Dewoitine du nid d'aigle au comptoir avant l'arrivée du semi-remorque. C'était comme si c'était déjà fait !

La méthode et l'équipe de chargement, c'est bien, mais il faut aussi un transporteur, et un bon. Vous l'avez déjà vu mentionné dans nos bulletins, vous le verrez en personne sur les photos, et vous prendrez soin de noter l'inamovible sourire du personnage, reflet de son enthousiasme communicatif apprécié de tous. Merci encore Fabien !

Mais assez bavardé et place aux photographies qui vous donneront une idée de ces deux opérations.

L'album de Nantes :

Les bâtis, fabriqués et prémontés au Costes et Bellonte, au remontage à Nantes devant le hangar contenant les planeurs. Vous noterez le temps de curé – un 8 mars -, heureusement car nous étions contraints de tout faire dehors ! ➔

Démontage de tout ce qui peut permettre de réduire l'encombrement. ➔

🡐 Yves dans ses œuvres et dans une position plutôt acrobatique !

🡐 De l'autre côté de la clôture, une espèce de grosse baleine se la jouait dans la logistique facile en croyant nous narguer. Peuh !

Ceux-là, on les a laissés. Pour l'instant ! ➔

La remorque planeur avait amené les bâtis démontés, elle n'avait aucune chance de repartir à vide ! 🡻

Mission accomplie, équipe contente ! Et on passe le relais à Fabien pour le transport proprement dit !

L'album de Grasse :

Et maintenant, passons au Dewoitine.

La bête dans son repaire méditerranéen ↓

↑ La solution parfaite : le camion-grue local, habitué à livrer les villas perchées dans la garrigue, vient délicatement prélever l'aile pour la charger sur un autre plateau...

🡻 Démontages préliminaires. Mais vous connaissez maintenant la musique !

🡻 Puis, sans plus de formalité, se charge lui-même du fuselage

🡹 Une fois descendus sur l'esplanade de transbordement, les choses sont simples... (notez la météo locale du 8 décembre).

Pas plus compliqué pour le fuselage, d'ailleurs.

Et toujours l'équipe contente d'avoir relevé le défi. Notez que notre transporteur est aussi content que la dernière fois ! " Présentation vidéo "

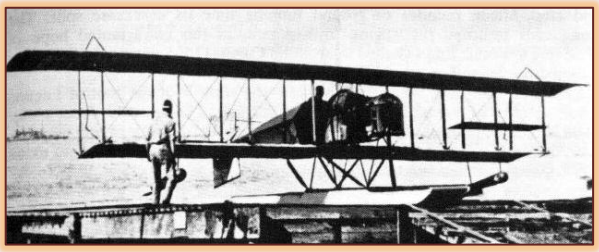
Post-scriptum : Ah, et pour les historiens et connaisseurs… Point commun entre les Castel rapatriés de Nantes et le Dewoitine ramené de Grasse ?… On sèche ? Allez, un petit indice : un célèbre ingénieur toulousain, dont nous aurons un jour dans ce bulletin à retracer l'exceptionnelle carrière au service des ailes françaises… On sèche encore ?... Allez, un autre indice : une photo d'un de ses avions d'exception que, sans nul doute, les Ailes historiques du Rhin qui n'ont plus peur de rien auront à acheminer un jour. Comme on dit en anglais… Stay tuned !

© Photo - T. LAURENT sur AIRLINERS.NET

C'était en avril :

Le 12 avril 1918, les frères Allan Haines et Malcolm Loughead, accompagnés de l'ingénieur Carl Christofferson et d'un journaliste vont effectuer le plus long vol au-dessus de l'eau alors jamais réalisé par un hydravion. Ce jour-là les deux frères convoient leur appareil le Loughead F-1 entre Santa-Barbara (*Californie - USA*) et San Diego (*Californie - USA*), soit une distance de 340 km (*211 miles*) en 3 heures et 1 minute. L'appareil va se poser sur la "Naval Air Station San Diego" située sur la péninsule de Coronado (*base créée en 1917 sur la partie baptisée "North Island"*). L'hydravion F-1 (*Pour "Flying-boat One"*) doit être présenté aux autorités de l'U.S. Navy, puis évalué pour une éventuelle commande.

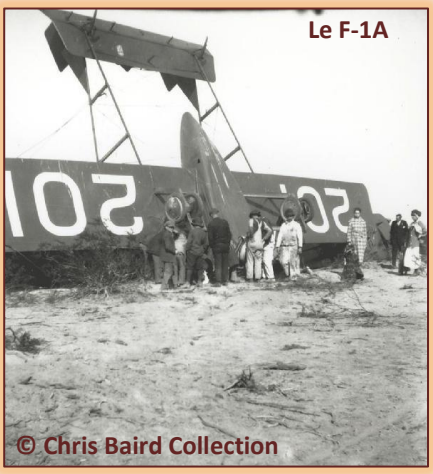
Malcolm & Allan Loughead


Loughead Model G © Lockheed

Les frères Loughead ont créé leur première société aéronautique en 1912, la "Alco Hydro-Aeroplane Company". Installés à San Francisco ils vont construire un hydravion monomoteur, le Model G, qui va faire son 1er vol le 15 juin 1913. Suite à des dommages causés à l'avion lors d'une présentation durant l'été 1913 et en l'absence de succès commercial la société est mise en sommeil quelques mois.

En 1916, avec de nouveaux investisseurs, Allan et Malcolm relancent leur activité en renommant la société "Loughead Aircraft Manufacturing Company" et s'installent à Santa Barbara. Ils y sont rejoints alors par Anthony "Tony" Stadlman et un certain John K. "Jack" Northrop, âgé de seulement 21 ans. Pendant deux ans ils développent le nouvel hydravion F-1, un biplan bimoteur capable d'emporter de 8 à 10 passagers avec 2 hommes d'équipage, le projet initial d'Allan Loughead est revu et corrigé par Northrop. L'étude et la mise en œuvre du projet avancent lentement, mais avec l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1917, les choses s'accélèrent et le F-1 effectue son premier envol le 28 mars 1918. Après quelques ajustements c'est le départ le 12 avril pour San Diego.

L'hydravion Loughead F-1



L'appareil y reçoit un accueil favorable, mais la Navy qui vient de passer commande du Curtiss HS-2L, un hydravion biplan monomoteur (*plus de 1.000 unités commandées en octobre 1917*), relève qu'en comparaison le F-1 est plus lent, trop lourd et donc inadapté à ses besoins. Pour compenser son refus, la Navy commande à la société Loughead, deux Curtiss HS-2L et une cinquantaine de "Naval Scout", cette dernière commande étant annulée avec la fin de la guerre. En août 1918 le F-1 est restitué aux frères Loughead qui décident de le transformer en avion de transport terrestre, objectif : démontrer les capacités de l'appareil sur un vol transcontinental, de la Californie vers Washington D.C. en moins de 3 jours et deux étapes. Le 23 novembre le Loughead F-1A décolle de Goleta, près de Santa Barbara, mais les conditions météorologiques et des problèmes mécaniques vont le forcer à se poser une première fois à Tacna (Arizona) puis Gila Bend (Arizona). En redécollant, le 26 novembre, le F-1A décroche et s'écrase au sol. L'appareil est rapatrié en Californie et redevient hydravion, il est alors utilisé pour des baptêmes de l'air ou des transports de personnalités (*Le Roi et la Reine de Belgique en 1919*) pour finalement être vendu en 1920.

En 1921, après avoir construit le Loughead S-1, qui reste au stade de prototype, la société fait faillite et ferme ses portes. En décembre 1926, naissance de la Lockheed Aircraft Company, mais c'est une autre histoire… !!

Bours'Aéro du Rhin 2015

Exposant / Aussteller – les inscriptions pour la 2ème édition de la Bours'Aéro du Rhin - *organisée par l'association les Ailes historiques du Rhin en partenariat avec l'Aéroport de Strasbourg le dimanche 20 septembre 2015* - sont ouvertes. Vous trouverez toutes les informations sur notre site http://www.aileshistoriquesdurhin.fr/, rubrique "Bours'Aéro du Rhin 2015", ou plus simplement en cliquant sur le bandeau ci-après.

2ème Bours'Aéro du Rhin

Organisée par l'association les Ailes historiques du Rhin

Nous n'oublions pas nos partenaires :

L'Aéroport de Strasbourg, toujours présent à nos cotés.

Aéroport Strasbourg

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

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

Et comme vous avez pu le constater dans l'article consacré à nos expéditions de 2014, nous avons trouvé une perle rare pour nos transports – Encore une fois un grand merci à Fabien…..

Le "Spécialiste" des opérations difficiles, Fabien UNGERER, 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

- RAPPEL COTISATION -

Chers ami(e)s membres, pour vivre sereinement votre association doit pouvoir compter sur votre implication pleine et entière dans son fonctionnement. A ce titre nous avons besoin de maintenir notre équilibre financier pour satisfaire aux diverses activités de l'association, alors n'oubliez pas de régler votre cotisation pour l'année en cours. D'avance merci

Le trésorier