Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2015

N° 09

Edito.

Encore quelques jours avant l'un des grands rendez-vous des Ailes pour 2015, la Bours'Aéro du Rhin, 2ème édition, du dimanche 20 septembre. Cette année encore l'Aéroport de Strasbourg est un partenaire déterminant de la manifestation en mettant à notre disposition un magnifique espace (*Hall 2 aviation générale*) et la logistique nécessaire au bon déroulement de l'opération. Vous trouverez dans ce bulletin les toutes dernières informations.

A découvrir aussi un article sur d'étranges machines qui pendant la Seconde Guerre mondiale ont assuré un rôle fort important mais peu connu, les "formation - assembly ships".

Le Comité

La Bours'Aéro du Rhin :

Les inscriptions sont closes depuis quelques jours. Au programme cette année, 24 exposants (*Particuliers, professionnels et associations*) venus de toute la France pour combler les envies et recherches en tout genre des visiteurs. Difficile de détailler ici, mais citons : Livres, documents, BD, jouets, maquettes, peintures, instruments, pièces d'avion, magazines, etc…

Les Exposants : Eric BESANÇON, Jean-Christophe GILLOT, Guy SCHMIDT, "HISTOLIB ", Pascal VAN DE WALLE, Marc HAGENSTEIN, Eric BANNWARTH, "STOLTZ ALTITUDE", Charles MARBACH, "EM37 EDITIONS", Marc BLOCH, Association POINT FIXE, Eric CASSAILLOU, Association JFR Team, Jean-Michel AUCHECORNE, Philippe SEITHER, "LA MACHINE VOLANTE", Nicolas HEITZ-BRANDT, Lionel CORDEIRO, Michel COSTI, Eric BELLO, "EDITIONS DU LONG BEC", Patrick BAUMANN, Tugdual LOUENAN.

L'association pour sa part va proposer une animation destinée au jeune public (*montage de maquette balsa, pliage et coloriage*), un stand traditionnel "Café-Gâteau", un espace détente agrémenté d'une petite exposition sur nos activités, une exposition d'avions anciens en extérieur (*souhaitons-nous une belle météo !*) et aussi le stand "Boutique" avec une partie réservée aux "revues anciennes". La restauration est assurée par un stand professionnel à proximité immédiate de la Bourse. Toutes les informations pratiques sur la Bours'Aéro du Rhin 2015 sont à votre disposition sur le site des Ailes en cliquant ici.

Nos partenaires de la Bours'Aéro du Rhin 2015 :

Aéroport Strasbourg

Commune de Entzheim

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Alsace 20 La chaîne Alsace

Crédit Mutuel LA banque à qui parler

Les "formation – assembly ships" :

(Par Arnaud Lutz)

En 1944 et 1945, de vastes formations de bombardiers B-17 Flying Fortress et B-24 Liberator américains décollent le jour des aérodromes de Grande-Bretagne pour aller bombarder leurs cibles situées en Europe occupée et plus particulièrement en Allemagne.

Un B-17 Flying Fortress (© USAF) ➔

Certaines de ces formations atteignaient plusieurs centaines d'appareils voire le millier. La gestion de cette masse d'avions, chargés de bombes et de carburant, lents et peu manoeuvrables et, qui plus est, concentrés dans un espace géographique limité, au-dessus de l'Angleterre, nécessitait une grande précision et organisation pour que les appareils rejoignent les bonnes formations et surtout évitent les collisions.

🡐 *Un B-24 Liberator (© USAF)*

L'idée germa en 1943 d'utiliser dans chaque groupe de bombardement des appareils usés par leurs missions mais encore capables de rendre des services comme appareil de « rassemblement » ou « guides », les « *formation* ou *assembly ships* ».

Pour ce faire, ces appareils, des B-17 et surtout des B-24 furent débarrassés de leur armement (*quelques tourelles arrière ou avant furent parfois conservées*) et de leur blindage pour s'alléger, équipés de moyens de communication plus puissants et d'éclairages de signalisation. Ces derniers varient selon le groupe de bombardement mais l'éclairage est généralement composé de lampes blanches clignotantes de chaque côté du fuselage disposées de manière à former la lettre code du groupe de bombardement en question. Les appareils se voient aussi équipés de pistolets tirant des fusées de signalisation.

Formation de bombardiers dans le ciel européen © 392nd BGMA files

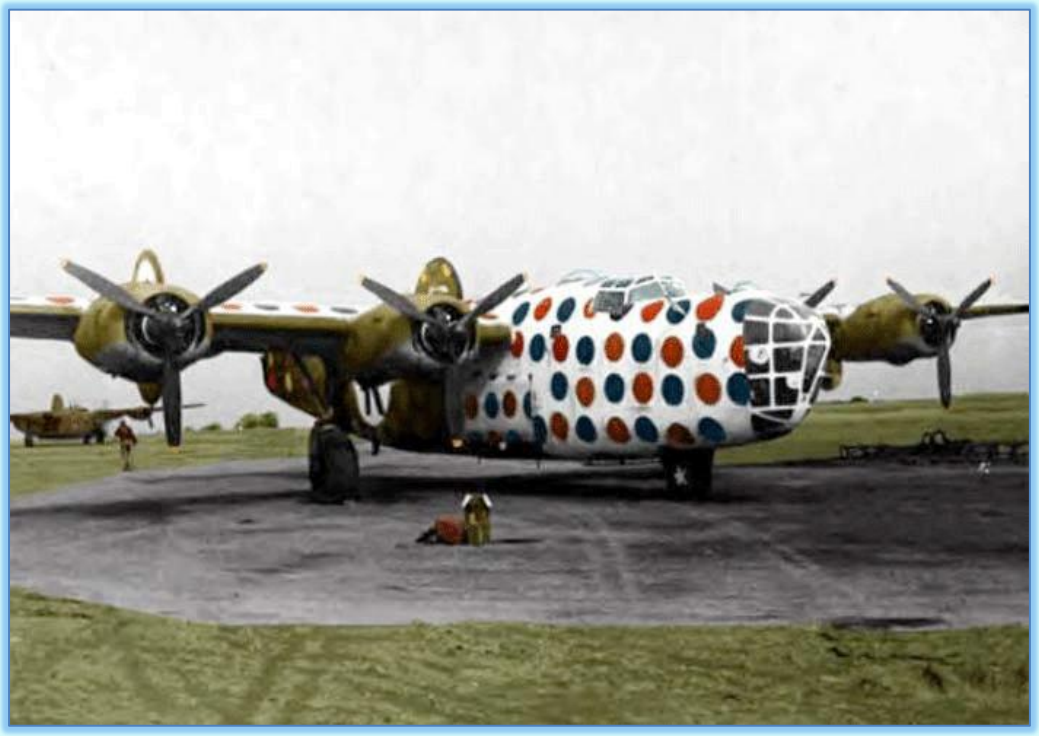
L' *« assembly ship »* ne comportait qu'un équipage réduit : deux pilotes, un navigateur, un opérateur radio un ou deux hommes qui s'occupaient des dispositifs éclairants et de signalisation et parfois un officier observateur à l'arrière qui dirigeait la formation.

Ces avions, surnommés *« Judas' goats »* (les chèvres de Judas), regagnaient leurs terrains une fois la formation rassemblée et se dirigeant vers ses objectifs.

Mais la caractéristique principale de ces *« assembly ships »* était leur décoration. En effet, pour être facilement visibles et attirer l'attention, ils étaient revêtus de couleurs et de schémas de décoration absolument extraordinaires. Pour être bref, l' « olive drab » règlementaire et l'alu prirent une bonne claque !

Place à une sélection d'images maintenant, elles seront la meilleure des descriptions…

B-24D *"First Sergeant"*, 458th Bombardement Group (BG), RAF Horsham St Faith.
© www.vintagewings.ca



Le célèbre B-24H *« Spotted Ass Ape »*, guidant une formation de B-24J Liberator, 458th BG.
© USAAC.

Vue du nez du B-24H *« Spotted Ass Ape »*, qui permet de bien distinguer la différence entre un nez de B-24D et ceux des modèles suivant comme ici.
© USAAC.

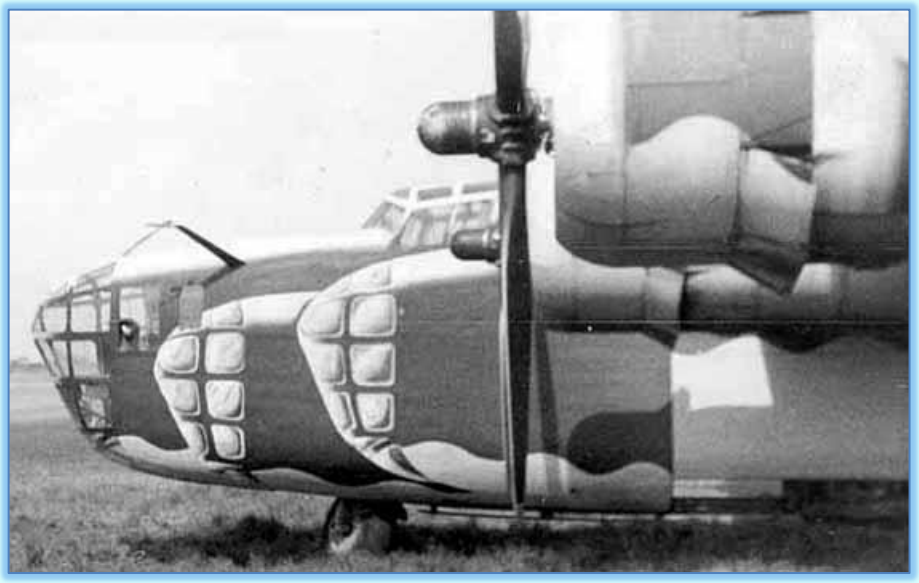
B-24D *« Silver Streak »*, 466th BG, RAF Attlebridge.
© www.aviacoemfloripa.blogspot.ca

B-24D *« The Little Gramper »*, 491th BG.
© www.aviacoemfloripa.blogspot.ca

B-24J *« Tubarao »*, 3ème *« Assembly ship »* du 491th BG, mais en action auprès du 855th Bombardement Squadron (BS), RAF North Pickenham. On remarque que l'appareil a conservé sa tourelle de nez.
© www.ww2db.com

B-24D *« Minerva »,* 392n[d] BG, 579t[h] BS, RAF Wending. Ce B-24D, vétéran du raid de bombardiers sur les raffineries roumaines de Ploesti, porte un extraordinaire schéma de décoration, imitant des nez de B-4D et un arrière de fuselage, s'inspirant en cela des essais de camouflages dits « disruptifs », menés par l'USAAC. © www.ww2db.com

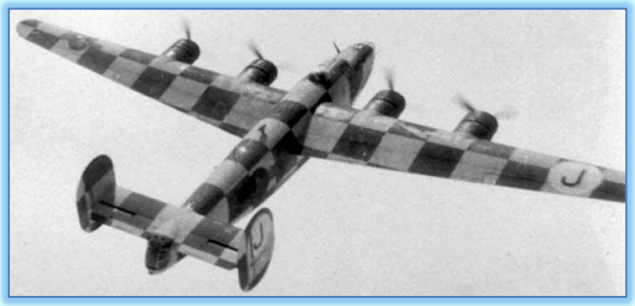
Détail du nez du B-24D *« Minerva ».*
© www.ww2db.com

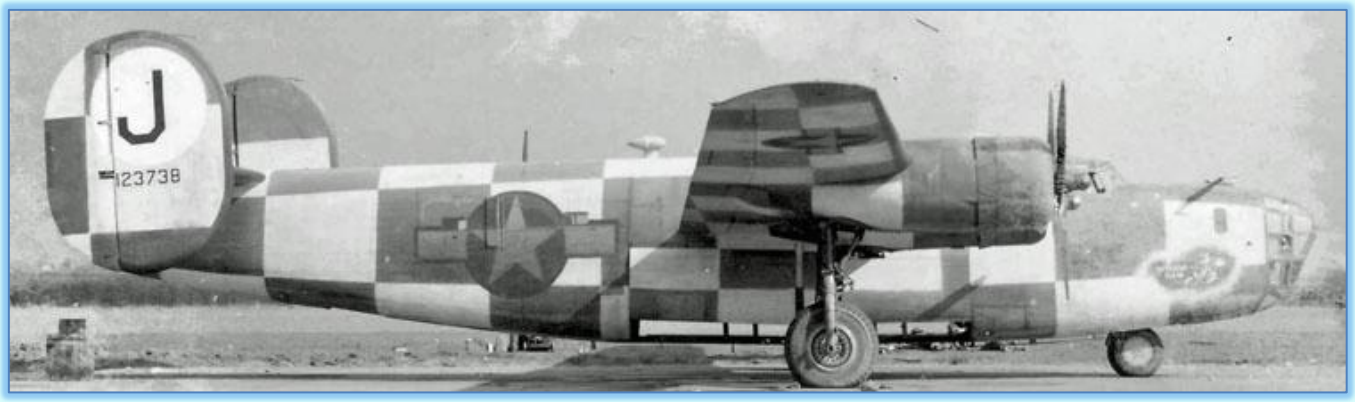


B-24D *« Ball of Fire »,* 93rd BG, 328th BS, RAF Hardwick in Norfolk County.
© www.warhistoryonline.com

B-24D *« Pete the POM Inspector »*, 467th BG, RAF Rackheath.
© www.b24bestweb.com

B-24D *« Wham Bam »,* 543rd BG, RAF Old Buckenham. La décoration se compose d'un damier jaune appliqué sur la teinte « olive drab » règlementaire.
© www.ww2db.com





B-24D « *You Cawn't Miss It* », 448th BG, 72nd BS, RAF Seething, Norfolk, 1944. Appareil recouvert d'un damier jaune et noir.

© www.ww2db.com

Passons aux B-17 *« Assembly ships »*.

B-17E *« Birmingham Blitzkrieg »*, 379th BG, 525th BS. Cet appareil, au début de sa carrière de bombardier, a participé aux premières missions de la 8th Air Force US au-dessus de l'Europe occupée en 1942. L'appareil porte maintenant comme « *assembly ship* » des bandes rouges et blanches par alternance. Photo USAAF.

(*photo "colorisée"*) © www.vintagewings.ca

B-17F « *Spotted Cow* ou « *Speckled Hen* », 384th BG, 547th BS, RAF Grafton Underwood, Northamptonshire. Photo USAAF.

Vu sur le net :

(N'hésitez pas à nous faire parvenir vos découvertes)

Il y a un an déjà…

C'était en août et septembre de l'année dernière, le centième anniversaire des Forces aériennes suisse à Payerne. Un show aérien époustouflant dont vous pouvez découvrir ici quelques images. Un clip réalisé par Yannick Barthe, 3 minutes 30 de plaisir.

© 2014 - yannickbarthe.ch ➔

Le tout électrique de demain !

Vendredi 10 juillet, c'est entre Lydd (*Kent UK*) et l'aéroport de Calais-Dunkerque (*Pas de Calais*) que l'E-Fan d'Airbus fait sa 1ère traversée de la Manche, avec aux commandes Didier Esteyne. Fabriqué par Voltair (*Filiale d'Airbus Group*), l'avion est la préfiguration de l'aviation électrique. A découvrir le reportage réalisé pendant **toute** la durée du vol (*de belles images*).

🡐 *© AFP Live - 2015*

Lu dans la presse :

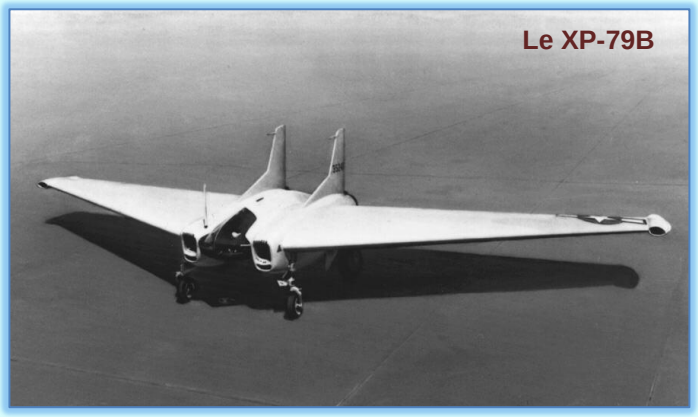
Le 14 juillet dernier, un titre dans l'édition de Wissembourg des Dernières Nouvelles d'Alsace "Base 901 – La fin d'une ère". En effet le 17 juillet avait lieu la cérémonie de dissolution de la base aérienne 901 "Commandant de Laubier", après 55 années de présence à Drachenbronn dans l'ouvrage du Hochwald de la ligne Maginot. Aux Ailes nous n'oublions pas que pendant près de deux années c'est au sein du musée Jost de la Base que nous avions pu ouvrir notre tout premier espace muséographique, et nous tenions à remercier ici, une ultime fois, les autorités de la base et le conservateur du musée.

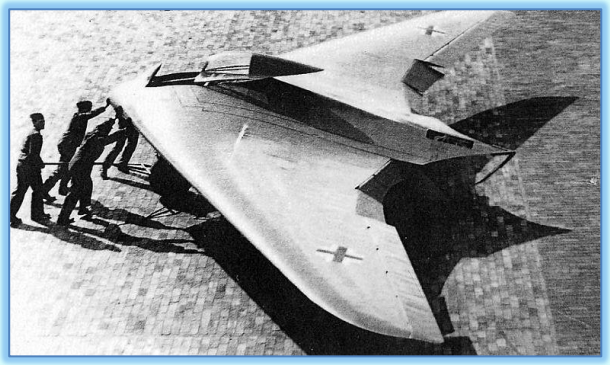
🡅 *La salle des "Ailes historiques du Rhin" en 2012.* ➔

Remise du drapeau de la BA 901 © DNA

C'était en septembre :

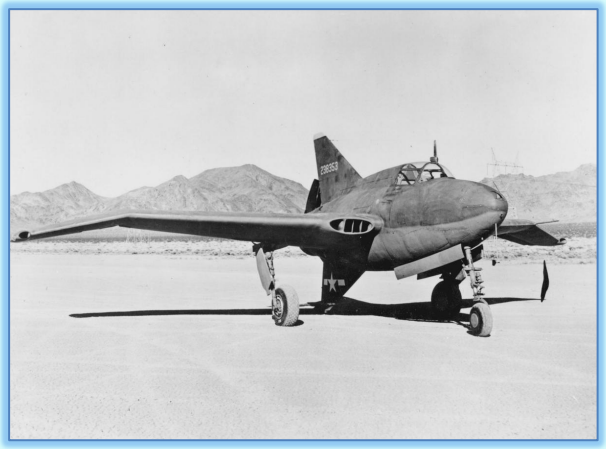
Le 12 septembre 1945, c'est un avion pour le moins pas banal qui prend les airs, le Northrop XP-79B, baptisé le "bélier volant" (*Flying Ram*). L'appareil va effectuer ce jour là son premier et dernier vol ; après avoir volé en ligne droite pendant une quinzaine de minutes, il part en vrille et s'écrase au sol puis s'embrase. Aux commandes son pilote, Harry Crosby (*1*) décède dans l'accident, après avoir tenté en vain d'ouvrir son parachute.

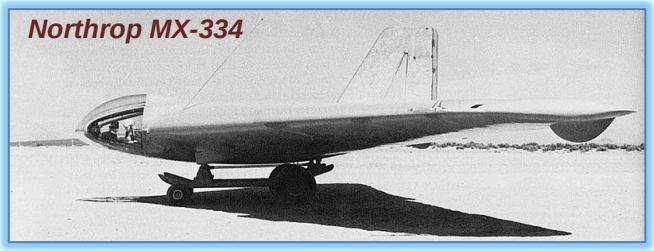

Le XP-79B


Le Horten Ho-IX - © jpcolliat.free.fr

L'aéronef entre dans la catégorie des "Ailes Volantes" ; si l'intérêt des avionneurs pour le principe n'était pas récent, il fallut attendre la Seconde Guerre mondiale pour voir de nombreux projets émerger. Les services secrets américains comme anglais suivent de près le développement de nouveaux appareils de ce type en Allemagne, comme le Horten VII précurseur du Horten Ho-IX (*Gotha Go 229*) ou beaucoup plus connu le Messerschmitt Me 163 Komet.

John Knudsen "Jack Northrop", célèbre avionneur qui a fondé sa propre société "Northrop Corporation" en 1939, croit beaucoup dans la technologie de l'aile volante, aussi fin 1939 lorsque l'USAAC (*United States Army Air Corps*) lance un appel d'offre pour un chasseur intercepteur de conception novatrice, il propose le XP-56 "Black Bullet", dont la forme préfigure les futures ailes volantes Northrop. Deux exemplaires sont produits, particularité, il est le premier avion construit en magnésium. Le prototype n°2 est testé par Harry Crosby en mars 1943.


Northrop XP-56 - © Smithsonian

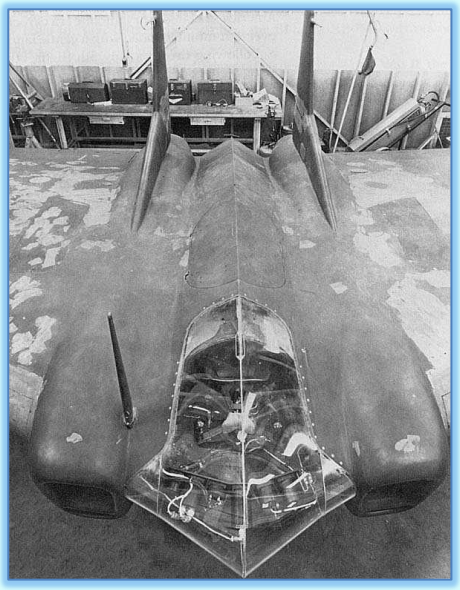

Northrop MX-334

Harry Crosby et le MX-324

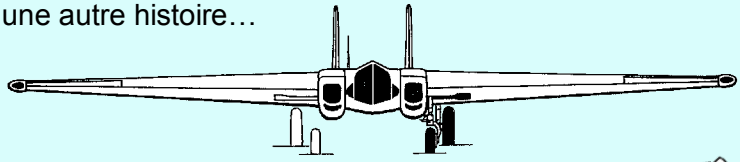
Les études effectuées par l'équipe de "Jack" lors de la conception du XP-56 amènent ce dernier à proposer en 1942 à USAAF (*United States Army Air Forces*) le projet P-999. Cet appareil dans un rôle d'intercepteur est une aile volante équipée d'un moteur fusée (*XCALR-2000A-1 "rotojet"*), trois exemplaires sont commandés en janvier 1943 sous la dénomination de XP-79 (*Projet MX-365*). Pour le développement de son projet d'avion Northrop a déjà lancé fin 1942 la fabrication de trois planeurs, dénomination MX-334, l'un d'eux sera équipé d'un moteur fusée et prendra la dénomination MX-324. Harry Crosby est une nouvelle fois le pilote du MX-324 lorsque celui-ci devient le 5 juillet 1944 le premier "avion fusée" américain.

Devant les difficultés rencontrées dans le développement du moteur XCALR par la société "Aerojet Engineering" et ses piètres performances lors des tests, l'USAAF demande à Northrop d'équiper le XP-79 n°3 de deux moteurs de type "Westinghouse 19-B (*J30*) turbojet", il devient alors le XP-79B, les deux autres appareils sont eux mis au rebut fin 1944. La position du pilote dans l'appareil est singulière, il est en effet couché dans le poste de pilotage, ce qui devrait lui permettre de supporter des facteurs de charge pouvant atteindre plus ou moins "12 G", on imagine la difficulté du pilotage dans cette position…

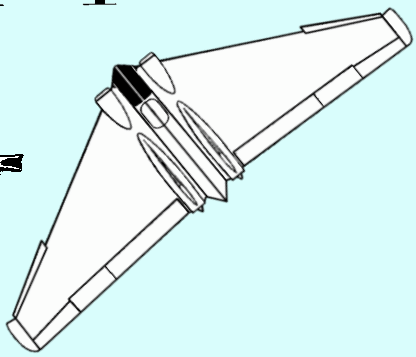
Le pilote dans son habitacle



Le XP-79B sort d'usine en juin 1945, construit dans le même matériau que le XP-56, en magnésium, le "Flying Ram" doit son surnom de bélier volant au fait qu'il aurait été destiné à détruire les bombardiers ennemis en percutant avec ses ailes renforcées la queue ou les ailes de ces derniers (*une option que Jack Northrop n'a jamais ni confirmé ni démenti*). Une seule certitude l'aile volante devait être équipée pour sa mission d'intercepteur de quatre mitrailleuses de calibre 12,7mm. L'accident dramatique du 12 septembre 1945 va mettre fin définitivement au projet XP-79, mais pas au développement des ailes volantes de "Jack" Northrop, cela étant une autre histoire…

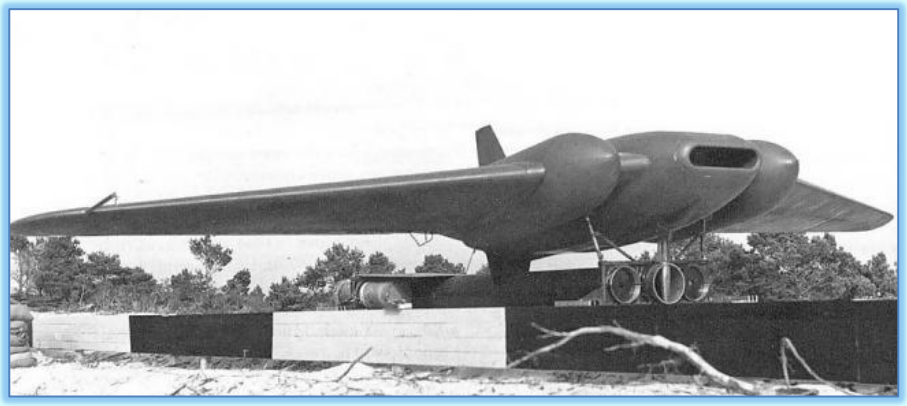


En quelques images



Caractéristiques : Equipage – 1 pilote / Longueur – 4,26 m. / Envergure – 11,58. / Hauteur - 2,13 m. / Surface alaire – 25,82 m2 / Performances annoncées : plafond 7.600 m. / vitesse max. 820 km/h / vitesse de croisière 770 km/h / distance franchissable 1.600 km.

(1) Harry Crosby s'est fait connaitre au milieu des années trente comme pilote de course aérienne aux Etats-Unis mais aussi en tant que concepteur d'avion de course avec le Crosby CR-4 Racer (*1er vol avril en 1938*). Au début de la guerre il rejoint la Northrop Corporation comme pilote d'essai et va à ce titre effectuer de nombreux tests d'ailes volantes sur la base de "Muroc AFB", aujourd'hui "Edwards Air Force Base" (*Californie – USA*), ainsi le 27 août 1943 il effectue le premier vol de la bombe volante "Northrop JB-1 Bat" en version pilotée (*Projet MX-543*).



Au mois de septembre :

La Bours'Aéro du Rhin à l'aéroport de Strasbourg le 20 septembre, bien sûr !! Et quelques idées de sortie ailleurs en France.

Et juste après la Bours'Aéro du Rhin !

Les associations de l'aérodrome de Haguenau et la Ville de Haguenau organisent, les 26 et 27 septembre 2015, un grand meeting aérien. Les "Ailes" vont bien entendu participer à l'évènement avec le stand de présentation de l'association. Un plateau aérien de grande qualité à découvrir sur le site du meeting, avec en particulier la démonstration de la Patrouille de France le dimanche 27 septembre.