Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2015 --- N° 11

Edito.

Au sommaire ce mois-ci, la 1ère partie du reportage photo sur le meeting aérien de Haguenau – le 26 septembre (photos E. Janssonne). Nos rubriques habituelles et un petit voyage dans les années 20.

*A très bientôt pour l'**Assemblée Générale***

Le Comité

Assemblée Générale des Ailes historiques du Rhin

Samedi 21 novembre 2015 à 14 heures

Aérodrome du Polygone – 67100 Strasbourg

(Dans le local de l'A3P, qui nous accueille très sympathiquement pour l'occasion)

Au programme : Présentation du bilan de l'exercice 2014-2015 avec le rapport moral et le rapport financier, budget prévisionnel et vote. Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration, définition des projets et objectifs du nouvel exercice. Points divers. *Rappel : pour participer à cette AG les membres devront être à jour de cotisation (2014-2015).* Vous recevrez votre convocation par courriel.

Le meeting aérien de Haguenau : *(1ère partie – 26/09/2015)*

Quatrième ville d'Alsace et deuxième ville du Bas-Rhin, la Ville de Haguenau ne pouvait manquer de fêter ses 900 ans d'existence. C'est ainsi que tout au long de l'année 2015 des manifestations ont été organisées pour raconter son histoire au fil des siècles. L'un des temps forts était bien entendu aéronautique avec le "Grand Meeting" qui s'est déroulé les 26 et 27 septembre dernier. Deux jours d'animations exceptionnelles proposées par le Collectif Organisateur de Manifestation aérienne de Haguenau (*rassemblant l'ensemble des associations basées sur l'aérodrome*) et la Ville de Haguenau.

L'affiche de l'évènement

Les Ailes ne pouvaient être absentes de ce grand rendez-vous, n'oublions pas que l'association est née à Haguenau en 2010. C'est ainsi que nous avons installé notre stand, dans le hangar du Club de Vol à Voile de Haguenau, afin de présenter, avec une exposition sur le thème "les Ailes historiques du Rhin" et le planeur Castel 310 P, nos activités au public. Dans le ciel haguenovien deux de nos membres étaient en présentation, Georges Kern sur son North American T-28A "Fennec" F-AZKG et Joël Asch sur son Boeing Stearman N75MR, du grand spectacle…

Tout commence en fait dès le jeudi 24 septembre avec l'entrainement de la Patrouille de France, car même si le spectacle est parfaitement rodé il faut que la présentation soit parfaite, en tenant compte à la fois de la configuration de l'aérodrome et de l'emplacement du public. Objectif : la perfection !

Premier passage de reconnaissance

Au sol - vérification du "timing"

En vol – présentation face à la tribune

Le vendredi 26 le Castel 310 P, après quelques soucis de logistique est finalement transféré de Saverne-Steinbourg vers Haguenau. Merci à M. Hatzenbuhler qui a permis le transport du bel oiseau.

Samedi 26 –

Vue d'ensemble

A l'aube l'équipe des Ailes est en place pour le montage du planeur et de l'exposition, et l'installation de la "Boutique".

L'espace "Expo"

La presse est au rendez-vous et profite des derniers instants avant l'ouverture officielle pour quelques interviews sur le terrain. Les appareils eux sont rangés "au cordeau".

Ça tourne !

Alignement des appareils

A 10 heures, le public commence à se masser le long des barrières et c'est l'ouverture officielle de deux belles journées de meeting aérien par M. Sturni, Député-maire de la Ville de Haguenau.

← *Les drapeaux ont été apportés par les parachutistes. (MM. Sturni et Schneider de g. à d.)*

© Copyright bulletin de la Ville de Haguenau

Ce sont les modèles réduits (des appareils pas toujours si réduits que cela d'ailleurs !) qui vont les premiers s'élancer dans le ciel haguenovien.

La tour de contrôle est prête

un "vieux" Fokker Spin

Les hélicoptères sont aussi présents avec l'EC 120 "Calliopé" école de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (*ALAT*) et l'EC 145 de la sécurité civile, "Dragon 67", basé à Entzheim qui présent pendant les deux journées doit à plusieurs reprises s'absenter pour des missions de secours d'urgence.

← *Dragon 67*

L'hélicoptère EC 120 "Calliopé"

Présents uniquement le samedi (*en meeting à Moulins le 27*), la patrouille Cartouche Doré de l'armée de l'air a effectué une présentation toute en finesse et précision qui a subjugué le public. L' "Aerobatic Team" est composée de trois appareils TB30 Epsilon, aux commandes desquels on retrouve des pilotes instructeurs chevronnés de l'école de pilotage de l'armée de l'air (*EPAA*) de Cognac.

Les Epsilon en formation "serrée"…

Les appareils vont se succéder dans les airs tout au long de la journée.

Le planeur ASH 25

Le Bücker Casa 1.131 " Jungmann "

La "Patrouille Acroyak"

Le Yak 11, avec aux commandes un habitué des meetings de la région – Marc "Léon" Mathis

Une patrouille "Haguenovienne" de deux Dynamic WT9 Turbo. Le Dynamic turbo est un ULM biplace moderne en structure composite, équipé d'un moteur turbocompressé de 115 chevaux.

La patrouille "Whisky Tango"

Parmi les nombreuses animations, un campement militaire de la Seconde Guerre mondiale est installé par l'association "Weitbruch Libérée". Et pour finir la journée un show nocturne proposé par les aéromodélistes et un spectacle pyrotechnique.

(A suivre…) - dans notre prochain bulletin.

Que font nos membres ?

Notre ami "Jojo" à Dittingen

Nous retrouvons ici, lors de sa présentation en vol, notre ami et membre des Ailes George Kern sur son T-28 Fennec. C'était les 22 et 23 août dernier lors du meeting "Internationale Dittinger Flugtage" en suisse.

Vu sur le net :

Un retour dans les années 39-45

"The Victory Show" qui se déroule sur trois journées en septembre sur le site de Foxlands Farm, à Cosby (Leicestershire – Angleterre) est l'exemple typique de ce que les anglais savent faire en matière de commémoration. La manifestation proposée au public est un hommage rendu à tous les acteurs de la Seconde Guerre mondiale. Le premier jour (*le vendredi*) est réservé aux enfants des écoles de la région et propose une approche très pédagogique sur l'histoire, la guerre, et sur la vie dans les années 40.

Les deux jours suivants offrent aux spectateurs présents une plongée dans le temps. Sur terre tout d'abord, au travers de la reconstitution de batailles opposant les Alliés et les forces de l'Axe, mais aussi par la présentation de camps militaires par des associations historiques venues d'un peu partout dans le monde (*de très nombreux figurants et près de 200 véhicules*).

← Sur terre © Roger Harding

Dans les airs également avec la présentation de nombreux appareils : Seafire MK III, Gloster Meteor, Bristol Blenheim, B-17 Flying Fortress, B-25 Mitchell Bomber, Bucker Bü 133 Jungmeister, Hawker Hurricane Mark I, North American T-6 Texan, Bücker Bü 181 Bestmann, etc.

© Rick Kirk – Dans les airs →

Et vu d'en haut → CLIC *← © fireFLY aerial innovation*

C'était en novembre:

Un Caudron Trimoteur en escale à Strasbourg

Nous sommes le 3 novembre 1924, un avion Caudron C.81 (*F-AGFS*) de la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne est de passage à Strasbourg. L'appareil qui a quitté le Bourget le matin même n'accomplit pas un vol dans le cadre de son activité habituelle, il effectue en effet un voyage d'étude pour une nouvelle ligne aérienne, la ligne Paris-Moscou. Après un premier départ avorté le 22 octobre, les conditions météo forçant l'avion à se poser à Coligny (dans la Marne), le voici cette fois bien parti. Participent au voyage à bord du Caudron trimoteur, M. Jean-Abel Lefranc, Secrétaire Général de la Franco-Roumaine, M. Maurice Noguès, pilote commandant de bord, Jean Laulhé et Pierre Martin, pilotes, et MM. Lefèvre, De Keyser et Schwaller.

L'avion qui doit rejoindre le pays des soviets, comme on aime à appeler la Russie à cette époque, est aussi porteur d'un document diplomatique important : l'acte officiel de reconnaissance de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques par le gouvernement français. C'est en effet le 28 octobre que M. Edouard Herriot, Président du Conseil et ministre des Affaires étrangères (sous la présidence de M. Gaston Doumergue) a adressé un télégramme à M. Rykoff, président du Conseil des commissaires du peuple, et à M. Tchitcherine, commissaire du peuple aux Affaires étrangères, pour les informer de cette décision en ces termes : *"Le gouvernement de la république, fidèle à l'amitié qui unit le peuple russe et le peuple français, reconnait de jure, à dater de ce jour, le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques, comme le gouvernement des territoires de l'ancien Empire russe…"*

50ème anniversaire de la reconnaissance de l'URSS (Timbre URSS 1974)

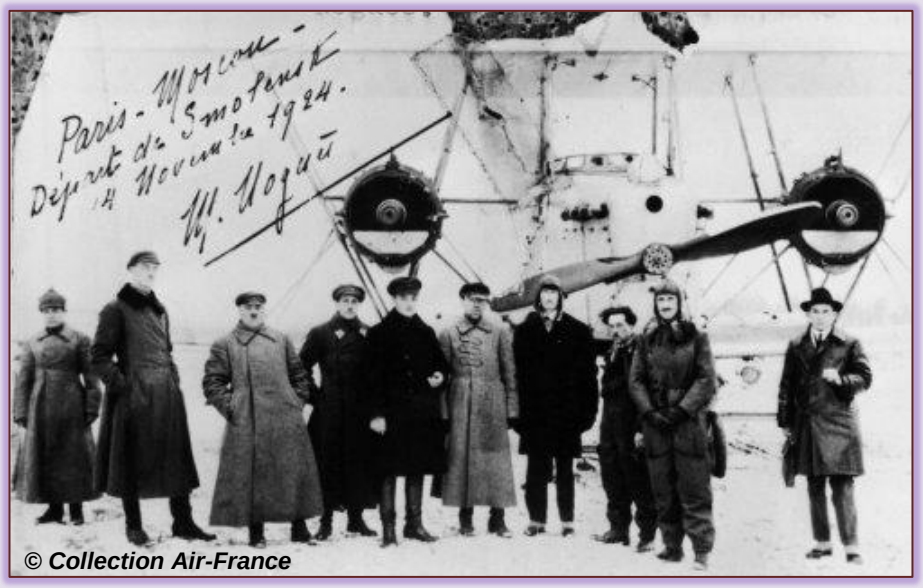
Après Strasbourg, destination Prague, les conditions météorologiques se dégradent très vite sur le parcours, Noguès et Lauhlé aux commandes doivent rivaliser d'adresse entre un vol à très basse altitude et une absence de visibilité. Mais il est hors de question pour les pilotes de se poser en Allemagne. Il faut savoir que depuis 1923 le survol du territoire allemand est interdit à certains avions, interdiction qui s'applique notamment au Caudron C.81. Ainsi au cours de l'année 1925, plusieurs appareils de la Franco-Roumaine (qui n'a que supprimé ses escales allemandes) n'observant pas cette interdiction et contraints de se poser pour des raisons techniques ou météo, ont été confisqués temporairement et les équipages arrêtés par les autorités allemandes.

L'origine de l'interdiction : le 14 avril 1922 la Conférence des Ambassadeurs (organisme de surveillance mis en place par le Conseil Suprême des forces alliées après la première guerre mondiale), après avoir constaté que les développements de l'aviation en Allemagne pouvaient amener à la renaissance d'une aviation militaire, décide d'imposer aux allemands des limitations techniques sur la base d'une décision dite des "neuf règles". Parmi ces règles techniques restrictives on peut citer, la limitation de la puissance des moteurs (60 CV par moteur pour un monoplan), le plafond de vol limité à 4.000 m, limitation de la charge utile d'un aéronef (600 kg), de sa vitesse, etc. En réaction à cette décision, le gouvernement allemand décide d'interdire le survol de son territoire aux aéronefs qui ne respectent pas ces règles (de facto à tout appareil de la flotte commerciale de la Franco-Roumaine).

L'avion finit tout de même par se poser à Prague, Lauhlé doit alors quitter l'aventure et regagner Paris pour des raisons familiales, c'est Pierre Martin qui prend sa place aux côtés de Noguès, ce dernier malgré la fatigue du premier tronçon décide de poursuivre le vol vers Varsovie. En Pologne l'accueil est très chaleureux, le Caudron va y rester jusqu'au 7 novembre. Départ vers Vilna (*Vilnius – capitale de la Lituanie*), le trajet est effectué dans une véritable tempête de neige, les conditions de pilotage sont dantesques et les problèmes mécaniques récurrents.

Jean Lauhlé

Le déroulement de l'étape suivante du voyage reste obscur. Certaines informations de l'époque indiquent que l'avion qui a décollé de Vilna le 9 novembre et qui se dirige alors vers Minsk (*aujourd'hui capitale de la Biélorussie*) aurait du faire une étape forcée alors qu'il venait de pénétrer dans l'espace aérien de l'URSS. Rappelons que même si la guerre russo-polonaise est terminée depuis mars 1921, les tensions entre les deux pays restent extrêmes sur la zone frontalière. Lors de cette escale, l'équipage est arrêté brièvement par les autorités militaires russes pour espionnage au profit des polonais, c'est grâce aux explications de M. Lefèvre qui parle russe couramment que les français vont pouvoir poursuivre leur route vers Minsk.



© Collection Air-France

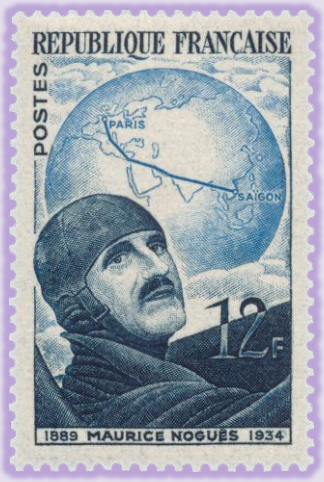
Photo de l'équipage du Caudron à Smolensk (signée par Noguès)

Dernière étape avant Moscou, Smolensk (*Russie*), le vol se fait dans un froid sibérien, dans les tempêtes de neige et pour finir avec un atterrissage de nuit. Le voyage aurait pu se terminer là, car le matin du 13 novembre, lorsque l'équipage décide de poursuivre sa route, force lui est de constater que les moteurs à refroidissement par eau du Caudron (un Lorraine Dietrich de 400 Cv et deux Salmson CM9 de 260 Cv) sont complètement gelés. Après une journée et une nuit de réchauffage dans un hangar, l'avion peut enfin décoller. C'est dans la brume que l'appareil va survoler sa destination finale, la capitale russe, le 14 novembre. L'accueil réservé aux français est enthousiaste. Les 2.765 kilomètres ont été parcourus en vingt-trois heures et quinze minutes de vol, soit une vitesse moyenne de 118 km/h. Le retour est effectué sur le même parcours jusqu'à Varsovie, puis direction Cracovie et Vienne pour regagner la France.

Le Caudron C.81 :

L'appareil qui est utilisé pour l'expédition est un appareil Caudron biplan trimoteur construit en bois, dérivé du C.61 et destiné au transport civil. Il a été produit à cinq exemplaires, tous destinés à la Franco-Roumaine, qui devient la Compagnie internationale de navigation aérienne au début de 1925. Ils portent les immatriculations F-AGFS (*qui effectue le raid vers Moscou*), F-AGFT, F-AGFU (*livrés en octobre 1924*), F-AGGF (*livré en novembre 1924*) et F-AHDO (*livré en août 1925 à la CIDNA*), ce dernier sera modifié pour devenir un Caudron C.183, le moteur Lorraine Dietrich étant remplacé par un Salmson CM19 de 550 Cv.

Maurice NOGUÈS :



Le chef pilote de l'aventure Paris-Moscou est l'un des pionniers de l'aéronautique française commerciale. Né en 1889 à Rennes, le breton est très tôt passionné par l'aviation (*brevet en 1910*). Il participe à la Grande Guerre, il sera à la tête de l'Escadrille N73 du prestigieux GC 12 "Escadrille des Cigognes" en 1918. En 1922 il intègre la Franco-Roumaine, celle-ci devenue la CIDNA, Noguès quitte la compagnie pour se consacrer au développement des lignes françaises vers l'Orient et l'Extrême-Orient, et en 1931 il inaugure la ligne commerciale Paris-Saigon (*après une première réalisée en 1930*). Après avoir travaillé pour de nombreuses compagnies, il devient en 1933 Directeur Adjoint de la nouvelle compagnie Air-France. Le 15 janvier 1934 il décède dans l'accident du Dewoitine D.332 "L'Emeraude" alors qu'il est simple passager.

Nos partenaires

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Aéroport Strasbourg

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