Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016 --- N° 04

Edito.

L'hiver est terminé, le Costes et Bellonte va donc bientôt ré-ouvrir ses portes. L'installation des rayonnages "Cantilever" s'est achevée à la mi-mars, et nous allons enfin pouvoir restituer à chaque zone (muséographique et restauration) son emplacement initial.

Dans ce bulletin un retour sur les portes ouvertes de l'Aéroport de Strasbourg "Evaday", une petite anecdote sur une grande Dame de l'aviation, Adrienne Bolland, enfin le Paris-Tokyo de Georges Pelletier Doisy et Lucien Besin en 1924 (1ère partie), ainsi que les rubriques habituelles.

Le Comité

Retour sur EVADAY 2016

La quatrième édition de la journée "portes ouvertes" de l'Aéroport de Strasbourg "EVADAY" (*dimanche 20 mars*), a été une nouvelle fois un succès pour les organisateurs.

Pour les "Ailes", l'opération a commencé dès le samedi en milieu d'après-midi avec l'arrivée du MD-312 "Flamant" de nos amis de l'association "Montbéliard Dassault 312". L'appareil toujours aussi impressionnant a été positionné sur le tarmac de la zone Aviation Générale de l'Aéroport. Le soir, l'équipe du Flamant et quelques membres des Ailes se sont retrouvés autour d'une table pour une soirée aéronautique fort sympathique.

🡐 *Mise en place par les musclés !*

L'équipe du MD-312

Les appareils prêts pour les visites

Le dimanche matin, les montbéliardais ont été raccompagnés à leur avion pour la journée de présentation au public, l'équipe des Ailes s'est alors occupée de la mise en place du stand, placé idéalement cette année à coté de la zone des "animations". Posters, dossiers et prospectus mettant en valeur notre espace, il ne nous restait plus qu'à attendre les visiteurs. Dès l'ouverture, à neuf heures, la foule s'est pressée nombreuse dans les allées de l'aérogare passagers, pour y découvrir tous les exposants.

EMBRAER ERJ-145

A l'extérieur les visiteurs sont tout aussi nombreux pour accéder et découvrir les appareils présentés, un Boeing 717 de la compagnie VOLOTEA, un Embraer 145 de la compagnie HOP, un Cessna 172 de l'Aéroclub Air-France et bien entendu le MD-312 "Flamant" qui attise la curiosité et connait un grand succès. Le Flamant immatriculé "F-AZES" porte le n°226, il est sorti de l'usine de Bordeaux Mérignac le 14 avril 1953 (*117 avions ont été produits*), après une carrière militaire de plus de trente ans. 1988, le voilà devenu civil, après restauration entre 1997 et 1999, il fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions de l'équipe de passionnés de Montbéliard Dassault 312.

Le bijou : Moteur Renault SNECMA 12T-06, 2 fois 600 Cv. 12 cylindres en V inversé, refroidis par air. ➔

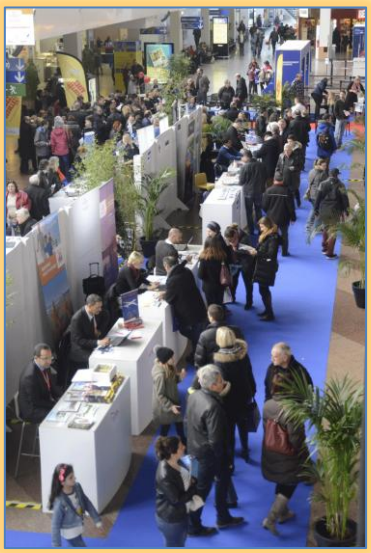
🡻 *Comme toujours, tout doit-être nickel…*

Le planning des visites pour le "Flamant" affiche très vite complet, il est vrai que le "parking Bravo" de l'Aéroport de Strasbourg n'avait pas accueilli depuis de nombreuses années un si bel appareil.

🡸 *Le début des visites*

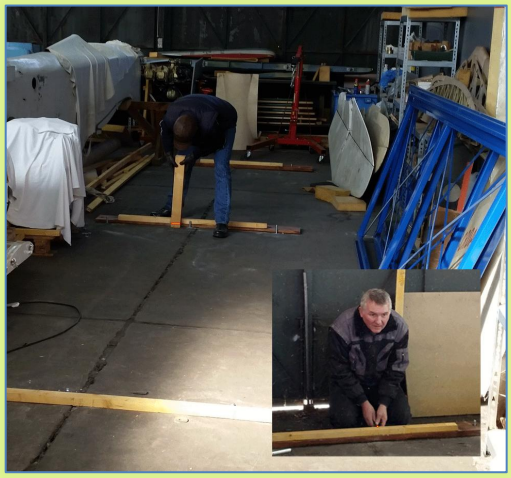
Dans le hall de l'aéroport, le stand des "Ailes" accueille aussi bien des curieux que des connaisseurs de l'aviation, l'occasion de mettre en avant nos activités et de faire connaitre notre association à un plus large public. En fin d'après-midi, un constat, la participation à la manifestation a été impressionnante et tous les exposants semblent satisfaits de leur journée. Pour nous le bilan est bien entendu positif, avec des échanges intéressants et de nombreuses prises de contact.

Merci à toute l'équipe de l'aéroport pour cette belle édition et aux membres des "Ailes" qui ont participé à cette première sortie de l'année.



Hangar Costes & Bellonte :

Lundi 14 mars, deuxième manche pour les "Cantilever"… L'objectif de l'opération était de mettre en place le boulonnage au sol des colonnes, à cet effet notre "Tonton Riton" national avait mesuré les niveaux, défini les emplacements des 4 secteurs à monter, et préparé les calles nécessaires. A neuf heures l'équipe, constituée par Eric, Jean-Michel, Laurent et Roland, était en place pour suivre les précieuses directives de "Maitre Henri", douze trous et une mesure de contrôle au laser plus tard, les quatre socles étaient alignés et prêts à recevoir leurs mâts.



Droit ou pas droit, telle est la mesure ?

Ça boulonne dur…

La suite des manipulations s'est avérée plus facile que supposée, car malgré le poids des colonnes les cinq paires de bras sont parvenues à les hisser à la verticale et à les fixer solidement sur leurs bases. Après le boulonnage des contreventements, le résultat était là, un beau rayonnage "Cantilever" tout neuf, prêt désormais à recevoir planeurs et plumes et synonyme d'un hangar plus aéré dans un futur très proche. Ah j'oubliais… et de niveau s'il vous plait, grâce à qui… grâce à "Tonton Riton"…

Et au final…

…Voilà le travail !

Alors prochain rendez-vous pour tous les volontaires – " *Opération Rangement* !! "

Et une PUB bien méritée pour remercier le fournisseur et signaler la qualité du produit :

MDR solutions de stockage

MDR Maginot Dominique Rayonnage
Solutions de stockage,
un partenaire à votre écoute.
Achat, Vente, Location et
Maintenance de matériel de stockage
Occasion et Neuf.

Besoin d'un devis ?
Des questions ?
Contactez notre service commercial,

M.D.R. Solutions de stockage
23 Rue du Châtelier
72200 CRE SUR LOIR
Tél. : 02 43 45 01 10
Fax : 02 43 45 01 11

Après la Journée de la Femme du 8 mars dernier !!

Par Petya Tasheva

« Monsieur le ministre, je vous dis : merde ! »

Adrienne Bolland - 1925
© Le Sport universel -BNF

Pour une phrase d'accroche, c'en est une ! Merci Adrienne BOLLAND ! Comment ne pas être admirative devant toutes ces femmes d'exception qui ont laissé leur empreinte dans l'histoire. Ces femmes dotées d'un caractère fort qui ne manquent pas de culot, ni de courage, pour relever les défis les plus périlleux.

Adrienne BOLLAND, jeune aviatrice des années 20 en est un bon exemple. Une forte personnalité avec son franc-parler, intenable elle avait choisi l'aviation pour évoluer socialement. Elève pilote dans l'école Caudron, elle était la seule femme de sa promo. René Caudron, amusé par sa volonté de devenir pilote professionnelle, lui lança un défi : traçant un cercle sur la piste, il lui a promis de l'engager si elle réussissait à s'y poser. Bolland atterrit quelques minutes plus tard, moteur arrêté, pile sur le cercle !

A bord de son Caudron G.3
C/n 2551 – F AFDC - © BNF

Elle devient la treizième femme à obtenir ce brevet, et quelques mois plus tard la première femme pilote à traverser La Manche. Au-delà de ses frasques, elle était une pilote audacieuse et habile dont le plus grand exploit était la traversée des Andes en 1921 reliant l'Argentine au Chili. "*C'est parce que je la savais si risquée que cette traversée des Andes m'a tentée. J'ai toujours cru en mon étoile. Je sais que beaucoup d'autres, qui ont payé de leur vie, croyaient aussi à la leur, mais pour moi, puisque je suis là, je ne me suis pas trompée*".

Arrivée triomphale au Chili – 1er avril 1921
© Le Sport universel –BNF ↓

Elle joua de sa notoriété auprès des politiciens, qu'elle invectivait sans retenue. Une de ses interventions est restée fameuse. Un meeting aérien était annulé car le terrain n'avait pas été préparé à temps. Adrienne raconte : "*C'était à Biarritz, il y avait du foin haut comme ça sur le terrain. Impossible de décoller, bien sûr. J'écris au ministère une première lettre polie: pas de réponse. Une deuxième: pas de réponse non plus, Je saisis une faux, je coupe une brassée de foin, là où il était le plus haut, et je l'envoie au ministère avec un mot d'explication: Si vous ne savez pas quoi en faire, vous pourrez toujours le manger*".

Prise par des remords, elle décide d'envoyer une lettre d'excuses tout aussi "tendre" : "*Pardonnez-moi de n'avoir pas pu envoyer du foin à tout le monde... vous n'en aurez pas pour longtemps...* "

Quelle adorable femme audacieuse !

Ainsi, lors du premier tour de France en avion... Elle était la seule femme, sur dix-huit engagés. Un règlement imbécile (là encore...) stipulait que les concurrents n'auraient pas le droit de mettre leur moteur en marche à la main… "*A chaque fois que je tournais la manivelle de la magnéto, je recevais une solide décharge dans la main*".

Au décollage…
© aerodrome-gruyere.ch

© aerodrome-gruyere.ch

Le ministre Laurent-Eynac lui souhaitant un bon voyage, l'a certainement vite regretté face à l'humeur exquise de notre magnifique aviatrice.

"*Bonjour... bonjour...*"

Laurent-Eynac, comprenant que j'avais mieux à faire que des mondanités, s'apprête à s'en aller sans insister. Mais le général, scandalisé de ma désinvolture, proteste :

- "*Vous oubliez que c'est un ministre de la République qui vient officiellement vous souhaiter bon voyage !*"

- "*Du coup, la colère m'empoigne: je venais encore de prendre une décharge dans la main. Je me dresse tout debout dans la carlingue :*

- *Excusez-moi, Monsieur le Ministre... je ne vous avais pas vu. Mais maintenant que je vous vois, je vous dis : Merde !* "

Je ne peux m'abstenir d'applaudir sa franchise. Son passage à Strasbourg a été tout aussi "splendide". Adrienne était également une femme très engagée. Esprit libre, opposée au totalitarisme et autres dictatures, elle s'impliqua auprès de la féministe Louise Weiss, militant pour le droit de vote des femmes.

Cette dame a été, en plus d'une personne étonnante et déroutante, l'une des aviatrices les plus talentueuses de l'histoire de l'aéronautique. Son caractère particulier est très probablement la raison pour laquelle Adrienne BOLLAND reste la seule aviatrice célèbre à son époque à n'avoir jamais été honorée par un monument en France.

Quelques grandes dames de l'aviation française -

Thérèse PELTIER

Marie MARVINGT

Maryse HILSZ

Maryse BASTIÉ

Hélène BOUCHER

Vu sur le net :

Mystère !

L'occasion ce mois-ci de redécouvrir, grâce à l' ECPA►D, la Patrouille de France dans sa configuration de 1961, sur Dassault Mystère IV. Utilisé dans l'Armée de l'air française pendant presque 30 ans (*de 1955 à 1982*) l'appareil de chez Dassault livré à 242 exemplaires (*sur 410 produits*) a équipé la PAF de 1957 à 1964 (*en 1961 – 2ème escadre de Dijon, dotée de 12 Mystère IVA*).

La vidéo de l' ECPA►D (13 Min.) ➔

L'année dernière la "Blogosphère aéronautique" du net, était animée par une question de taille : Que fait donc une carcasse de Mystère IV dans un cimetière d'épaves d'avions militaires situé à Medyn en Russie ? C'est la publication, sur la page "facebook" de "Air-Combat Online", d'une photographie des restes de l'appareil qui a lancé le débat.

🡐 *Le fuselage - photographie © Igor113 -* *la dérive* 🡓

Une autre photo de la dérive a permis d'établir que l'appareil avait appartenu à l'EC 1/8 Saintonge, dotée de Mystère IVA à la fin des années 50. Mais comment est-il arrivé là ? Réponse (probable… ou pas) : l'avion pourrait-être le n°237 qui était exposé au musée de La Réole, aujourd'hui disparu, et qui a été vendu aux enchères en 2006. Vu un temps dans les allées du "Vadim Zadorozhniy Museum" de Moscou, il aurait été transféré à Medyn dans le cadre d'un "futur" projet de musée (il y a du boulot !!).

Le projet de musée en photos… No comment !

" Fait maison "

Piloter un Spitfire est le rêve de beaucoup de pilotes, mais rares sont ceux qui peuvent le faire. C'était aussi le rêve d'un américain, Bob DeFord de Prescott en Arizona, solution en trouver un et l'acheter, mais pas le budget pour… Alors il lui restait une option, celle qu'il a choisi, s'en fabriquer un ! Certes une réplique en bois "Marcel Jurca" à l'échelle 1:1, mais le résultat est bluffant d'autant que l'appareil est équipé d'un moteur V12, Allison V-1710, construit par son ami Joe Yancey. Le Spitfire est visible dans de nombreuses manifestations aux Etats-Unis depuis quelques années déjà. Mais pour le plaisir quelques images, un peu de son et l'interview de Bob DeFord en 2012. Et ici en 2015.

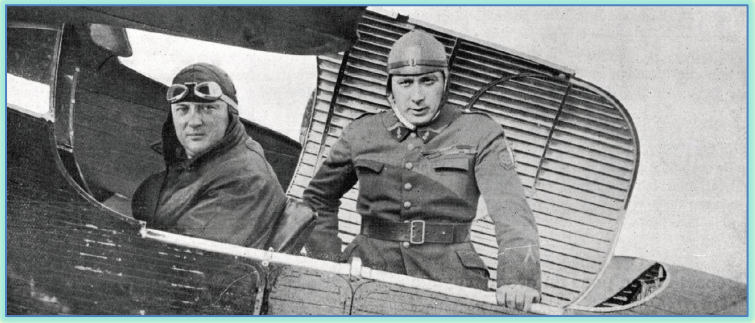
Vous souhaitez partager avec la communauté des "Ailes" les découvertes que vous faites sur le net (vidéos, liens utiles, etc.), alors n'hésitez pas à nous contacter pour une parution dans notre bulletin. Utilisez l'adresse : aileshistoriquesdurhin@gmail.com.

C'était en avril - mai – juin :

Le raid Paris-Tokyo *(1ère partie)*

Pelletier Doisy et le "chat noir" de l'escadrille tunisienne

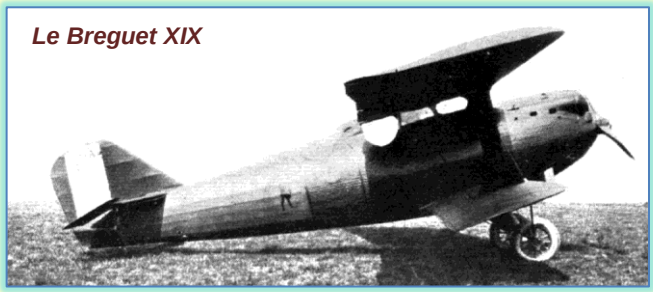
Le jeudi 24 avril 1924, il est 6 heures 15 quand un avion Breguet XIX militaire, équipé d'un moteur Lorraine-Dietrich de 400 Cv, quitte, dans la grisaille et sous une pluie fine, le terrain de Villacoublay en région parisienne. L'appareil de couleur rouge feu porte les insignes de l'Escadrille Tunisienne, un chat noir sur croissant d'or et a été baptisé "Jacqueline" par son pilote, le lieutenant Georges Pelletier Doisy (*du prénom de son épouse*), il est accompagné de son mécanicien, le sergent-major Lucien Besin (*dit "Lulu"*). Le projet de raid est porté par Pelletier Doisy depuis 1923, l'objectif étant de démontrer que le nouvel appareil militaire français peut rejoindre Hanoï (*Capitale de l'Indochine française*) sans autre assistance que ce dont il dispose à son bord, à savoir quelques pièces de rechange, des vivres, de l'huile et du carburant (*ces derniers en quantité nécessaire pour rejoindre chaque étape du voyage*), et si tout va bien sur ce premier tronçon, poursuivre jusqu'à Tokyo au Japon.



🡸 Au départ de Villacoublay
Georges Pelletier-Doisy et Lucien Besin

Le Ministère de la Guerre met à la disposition du sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, M. Laurent Eynac, l'avion et son équipage. Si le Breguet XIX et son moteur sont rigoureusement de "série", l'armement est enlevé, la tourelle de mitrailleuse est supprimée et le siège passager est capoté, deux réservoirs supplémentaires d'essence sont montés (*portant la capacité à 940 litres*) ainsi qu'un deuxième réservoir d'huile (*pour une capacité de 100 litres*). Un minimum de confort est apporté pour les deux hommes avec l'installation de sièges "confortables" mais Besin va devoir voyager dans un espace confiné qui tient plus d'une boite que d'un véritable habitacle. Le colonel de Goÿs de Mézeyrac est en charge de l'itinéraire et de la logistique du raid, il faut en effet préparer les approvisionnements nécessaires sur les terrains choisis comme étape et prévoir d'éventuels détournements de destination, à cet effet les diverses missions françaises militaires et diplomatiques à l'étranger sont sollicitées. Le ministère des Affaires étrangères demande le soutien des autorités anglaises (*pour le Moyen-Orient et les Indes*) et se charge de l'obtention des autorisations des divers pays survolés. Pour garantir la réussite du raid le choix de la date de départ est crucial. Il est confié à l'office national météorologique, le créneau le plus favorable est établi pour un départ entre le 15 avril et le 15 mai. Pour le pilotage, tout le talent de Pelletier Doisy sera nécessaire, vol de jour et à vue, carte et boussole et… sans T.S.F. (*par économie de poids*).

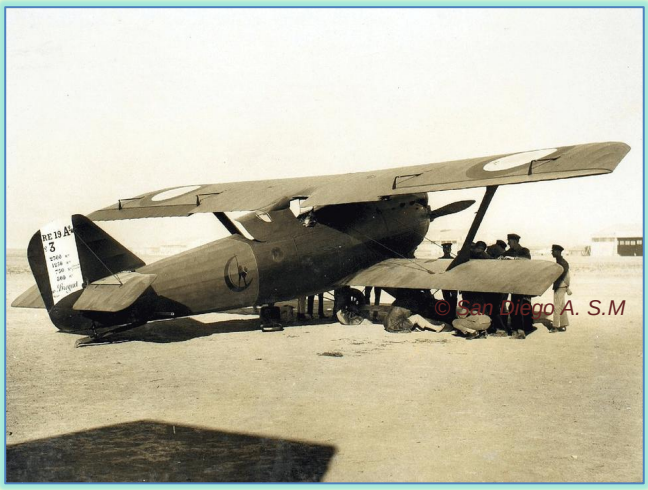
M. Laurent Eynac



Le Breguet XIX

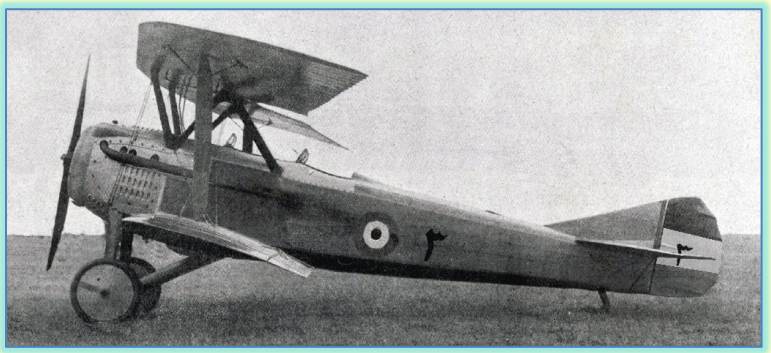
La première étape, Paris-Bucarest est une grande première car elle est réalisée sans escale, soit 1.895 kilomètres qui sont parcourus en 10 heures 45. Elle donne le ton du voyage, rendu très difficile en raison d'une météo capricieuse, vent, pluie, neige et brume entre la Bavière et l'Autriche. Puis une navigation devenue complexe car il est presque impossible au pilote de se repérer au-dessus d'une Hongrie inondée par la crue du Danube, mais qui finit tout de même par se poser sur l'aérodrome de Băneasa dans la banlieue de Bucarest (*Roumanie*).

Vendredi 25 avril - deuxième étape destination Alep (*Protectorat de Syrie sous mandat français – Etat d'Alep*), hormis quelques difficultés pour décoller de Băneasa sur un terrain détrempé, le voyage s'effectue sans gros problèmes, avec un temps agité au-dessus de l'Asie Mineure (*Turquie*) lors du passage des monts Taurus à une altitude de 3.500 m, les 1.454 km sont parcourus en 8 heures.
26 avril – départ d'Alep – le terrain est tellement mou que Pelletier Doisy fait 5 tentatives pour décoller qui se finissent à chaque fois en "cheval de bois" (*ou tête à queue*), la 6ème est la bonne mais Pelletier a bien cru ne jamais y arriver – La prochaine étape doit être Bushir (*Bushehr*) en Perse (*devenue Iran au 31 décembre 1934*), mais après avoir rencontré de violentes turbulences et une tempête de sable au dessus de la Mésopotamie, il faut faire une escale forcée à Bagdad (*Royaume d'Irak sous mandat britannique*), 805 km ont été parcourus en 4 heures. Il se pose sur le terrain de la Royal Air Force d'Hinaidi, qu'il qualifie "de plus beau terrain du monde" et où l'accueil est très chaleureux.



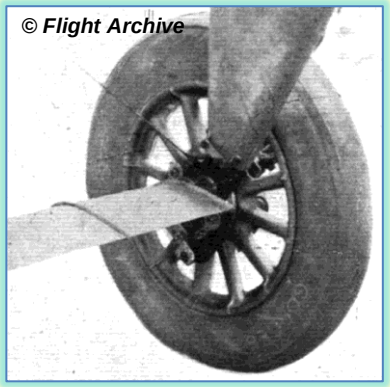
Le Breguet sur l'aérodrome de Hinaidi ➔

Le lendemain matin, 27 avril - départ pour une destination annoncée dans la presse comme étant désormais Bassorah, c'est en fait bien un vol direct de 860 km sur Bushir (*en 4h30*), le Breguet y est accueilli par la mission française d'aéronautique qui est installée là depuis le mois de février. Commandée par le lieutenant de réserve Berhault, cette mission est destinée à la création d'une école de pilotage à Téhéran et à l'installation d'une base à Bushir, après l'achat par la Perse de 6 avions français (2 Breguet 14, deux Potez VII et 2 Spad 42). L'étape vers Bender-Abbas (*Bandar Abbas - Iran*) du 28 avril, annonce les grandes chaleurs que l'équipage va devoir affronter les jours suivants. Les 620 km, effectués en 3 heures 30 de vol, le sont par une température de 42 degrés, le matériel comme l'équipage souffre énormément, de plus le relief très montagneux rend le pilotage compliqué.



Un Spad 42 "aux couleurs de l' IIAF"

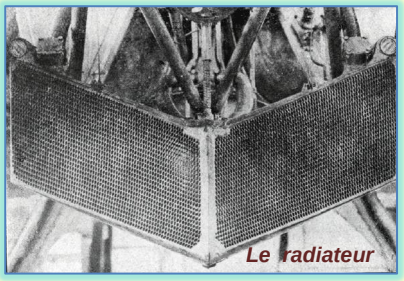
Juste après son décollage de Bender Abbas, le 29 avril, Pelletier Doisy constate qu'un pneu a crevé sur le sol rocailleux, probablement à cause de la chaleur. L'accident a donc été évité de justesse, prémonitoire la veille lors de son arrivée il signalait dans son télégramme quotidien "le terrain d'atterrissage est très mauvais…". Direction Karachi (*Empire des Indes – Pakistan 1947*), arrivée 7 heures 15 plus tard et 1.230 km parcourus, l'atterrissage à "Drigh Road" nécessite tout le talent du pilote, sur une roue... Le lendemain en déplaçant l'appareil une corde à piano de la dernière travée du fuselage casse, il faut donc commencer par la remplacer. Mais la chaleur a aussi fait souffrir le moteur, l'inspection de Besin est sans appel, il faut le réviser entièrement, l'opération risque d'être longue, Besin doit changer un pignon de l'arbre oblique du moteur, et une pompe à essence. Le départ s'en trouve retardé jusqu'au 3 mai. Heureusement pour le moral, sur place la petite communauté française est très présente et reçoit chaleureusement les aviateurs.



Une partie du train d'atterrissage ↑

Le Vickers "Vulture" du major MacLaren

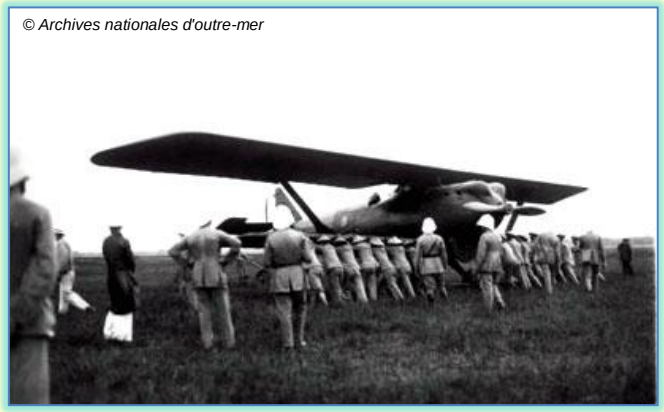
Départ vers Agra (*Empire des Indes*), 1.194 km en 6 heures 45, la chaleur est toujours très présente, au cours de l'étape alors qu'ils passent au-dessus de Parlu, les deux hommes aperçoivent le biplan Vickers "Vulture" des anglais de l'équipe du major MacLaren (*lancée dans un tour du monde depuis le 25 mars*). A l'atterrissage Pelletier Doisy constate un commencement de désentoilage du plan supérieur, une réparation de fortune est faite par Besin, mais l'opération fait perdre une nouvelle journée au Breguet (*le temps nécessaire au séchage*). Le 5 Mai, après 1.283 km en 6 heures 30, atterrissage sur l'aérodrome de Dum-Dum (*aujourd'hui "Subhas Chandra Bose"*) de Calcutta. A l'arrivée, force est de constater que le problème du plan supérieur s'est aggravé malgré la réparation, il faut procéder à une opération de ré-entoilage plus complète avant de poursuivre le raid en toute sécurité. Besin fait toujours des merveilles, mais il manque de toile, il n'en trouve pas à Calcutta, il faut alors en faire venir du centre d'aviation anglais d'Ambala, trois journées sont perdues, Pelletier en profite pour remercier les anglais, qui mettent à disposition de l'équipage un spécialiste en couture, et signaler le remarquable accueil de la Royal Air Force tout au long de son périple aux Indes.



Le radiateur

Le 9 mai, Pelletier Doisy peut enfin reprendre les airs, on annonce alors son départ pour Akyab (*Sittwe en Birmanie*), mais le pilote souhaite surtout récupérer le retard pris les jours précédents et poursuit son vol après avoir survolé Akyab. Son objectif : Bangkok, mais à l'arrivée au-dessus des côtes de la Birmanie, la chaleur devient suffocante et les turbulences violentes, alors que l'avion a déjà dépassé Rangoun d'une centaine de kilomètres, un pneu éclate sous la chaleur et l'eau du radiateur se vaporise, le moteur chauffe. La raison l'emporte, il faut trouver au plus vite un terrain, c'est le retour sur Rangoun (*Basse-Birmanie*), où le pilote doit se poser entre des footballeurs et des vaches, à la clé une étape de 1.215 km en 6 heures 30. Besin procède aux réparations : le pneu puis, le moteur refroidi, le remplacement d'une magnéto et l'inspection du radiateur.

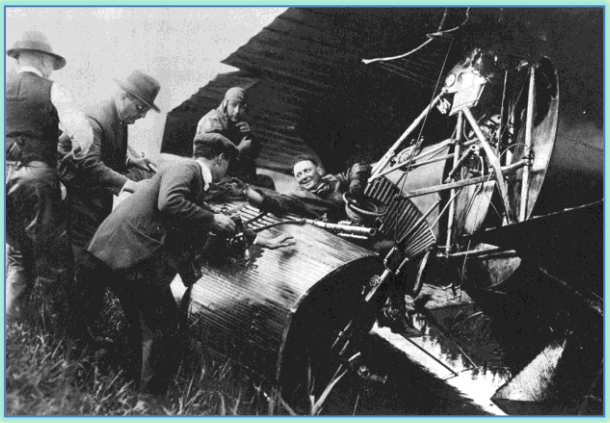
Le lendemain départ pour Bangkok (*Capitale du royaume du Siam - Thaïlande*) et 683 km en 3 heures 10 de vol, le radiateur donne encore des sueurs froides à Besin, une petite fuite est finalement trouvée et réparée sur la nourrice d'eau. Le 11 mai, envol pour Saigon (*Cochinchine – Indochine, aujourd'hui Hô-Chi-Minh-Ville*) en franchissant les montagnes qui séparent le Siam et le Cambodge, atterrissage sur l'aérodrome de Biên Hòa après 6 heures de vol et 820 km parcourus sous les orages qui obligent le pilote à voler à plus de 3.000 mètres. Le 12 mai – repos pour l'équipage. Enfin le 13 mai, l'aérodrome de Bach Maï à Hanoï, (*Capitale de l'Indochine française*), étape de 1.260 km en 7 heures 20. L'arrivée est triomphale, l'exploit de l'équipage est salué comme il le mérite, 12 étapes sur 20 jours, l'aéronautique française et la fiabilité du Breguet sont mis en avant dans la presse internationale qui s'extasie sur l'exploit. Le président Millerand envoie un télégramme de félicitations aux deux hommes. Sur place tout le matériel nécessaire à une révision complète de l'appareil a été préparé, le remplacement du moteur du Breguet (*toujours un Lorraine*) est effectué. L'ancien moteur va être expédié en France pour analyse.



Le Breguet à Hanoï

Sun Yat Sen

Après une révision complète, le raid peut se poursuivre en direction de Tokyo, le 18 mai départ vers Canton (*Chine*) le Breguet parcourt les 920 km en 7 heures 15. L'atterrissage se fait en présence du président du gouvernement de Canton, Sun Yat Sen, surnommé "Sun Zhongshan", révolutionnaire devenu homme d'état, aujourd'hui considéré comme le père de la Chine moderne. Le 20 mai départ pour Shanghai (*Chine*), 1.540 km et 9 heures 10 de vol. Le moteur calé ayant empêché Pelletier Doisy de faire une reconnaissance aérienne préalable du terrain, c'est lors de l'atterrissage sur le golf de la ville, et alors qu'il est au roulage, que l'avion tombe dans un large fossé, en fait un "bunker" du terrain de golf, et y finit sa carrière. Hélice et moteur endommagés, fuselage brisé en deux, l'équipage est heureusement indemne, l'accident signe la fin du rêve : réaliser le Paris-Tokyo avec un seul et même avion. Le Breguet XIX a parcouru, en 14 journées étapes et sur 27 jours, 13.440 km avec 90 heures 55 de vol effectif (*un véritable record*).



Pelletier Doisy s'extrait de l'épave du Breguet

A Paris, il est hors de question que le raid soit stoppé alors qu'il ne reste que 4.000 km à parcourir, aussi Laurent Eynac décide d'étudier toutes les options, en particulier celle de faire venir de Hanoï l'un des Breguet 14 qui s'y trouve. Par chance, Pelletier Doisy reçoit très vite le secours du gouvernement chinois local sollicité par l'attaché de l'Air français à Pékin, le capitaine Roque. Le gouverneur militaire de la province du Zhejiang, Le général Lu Yongxiang, met à sa disposition l'un des quatre Breguet 14-A-2, équipé d'un moteur Renault 300 Cv mais sans réservoirs supplémentaires. Petit problème lors des essais, Besin constate très vite que le moteur apparait comme bien trop "fatigué" pour permettre le voyage, son remplacement va donc reculer la date du départ. Mais le principal est sauvé pour les deux hommes, l'aventure n'est pas terminée.

(A suivre)…

Nos partenaires :

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles