Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016 --- N° 05

Edito.

La 2ème partie (suite du bulletin d'avril) du raid Paris-Tokyo de Georges Pelletier Doisy et Lucien Besin en 1924. Le hangar qui reprend des couleurs printanières, ainsi que les rubriques habituelles. et les premières idées de sortie du mois de mai.

Le Comité

Agenda :

Les Portes Ouvertes du Polygone :

Samedi 4 juin (*à partir de 14 heures*) et dimanche 5 juin 2016 (*toute la journée*), ouverture des portes pour les associations du terrain du Polygone. L'occasion pour le public de découvrir les clubs et leurs activités. Les Ailes y participent en présentant une petite exposition dans le hangar de l'A3P.

Hangar Costes & Bellonte :

Les fuselages sur le rayonnage

Le travail de rangement avance doucement mais sûrement… Après le rangement préalable des planeurs sur le bas des rayonnages réalisé le 7 avril par Arnaud, Henri et Roland, il nous fallait passer à la vitesse supérieure et attaquer le "gros œuvre".

Une partie de l'équipe

Ainsi le samedi 23 avril, toute une équipe de membres était au rendez-vous pour une opération d'envergure. Le programme de départ pouvait paraître ambitieux pour une seule et même journée.

Les objectifs fixés :

- Désolidariser les panneaux d'exposition des grandes étagères pour le nouvel espace muséographique.
- Déplacer les étagères, petites et grandes, dans l'espace de stockage et finir d'installer les bras des rayonnages.
- Confectionner des planches de protection pour les structures portantes.
- Nettoyer et monter les plumes (mon œil !!) des planeurs sur les rayonnages, les immobiliser avec pour cela de nombreuses manipulations pour sortir et rentrer ailes et fuselages.

- Enfin, ranger les diverses dérives et pièces d'appareils en prévision de l'installation d'un futur atelier digne de ce nom (les premiers équipements sont en cours d'achat).

AVANT

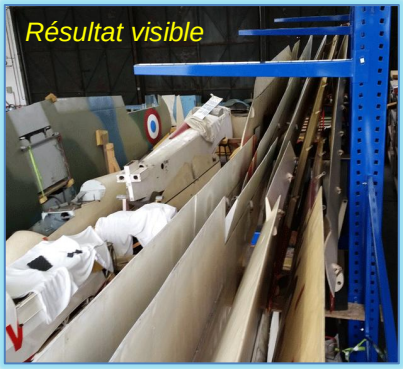
(avant de commencer, un petit rappel de la situation !)

Et bien pourtant, malgré une météo peu favorable (froid, pluie et vent), le samedi 23 au soir, la mission était accomplie.

Retour sur la journée en images :

Laver, démonter, couper et ranger, nouvelle devise ?

APRÈS



Le C&B reprend ainsi, petit à petit, un visage présentable. L'espace libéré nous amène à repenser la disposition des diverses zones, le stockage, l'espace muséographique (avec la réalisation d'une présentation plus dynamique), l'atelier de restauration et la zone "vie". Objectif avoué, redonner de la dynamique à l'association, tout en offrant à chacun de nos membres ce qu'il attendait d'elle lorsqu'il nous a rejoint, mais aussi, accueillir enfin des visiteurs dans de bonnes conditions tout en leur présentant les diverses facettes et activités des AHR.

Le chantier n'est pas simple sur le papier, mais nous disposons déjà, grâce à l'opération du 23 avril, d'une bonne base de départ. Tout ne peut pas être fait en un jour, mais avec un peu d'huile de coude, une bonne activité neuronale, et un peu de temps consacré aux Ailes, nous devrions pouvoir présenter lors des prochaines journées européennes du patrimoine (17 et 18 septembre 2016), un tout nouvel agencement. Alors merci à Eric, Etienne, Henri, Jean-Michel, Olivier, Roland et Thierry, pour le boulot effectué, dans une très bonne ambiance associative, à la fois chaleureuse et très constructive.

Un peu de publicité pour le fournisseur de l'équipement qui nous a apporté la solution de stockage -

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

Vu sur le net :

Ambiance des années 40 :

Avant l'édition du Fly-In 2016, qui va se dérouler le samedi 18 juin (*20ème anniversaire du CAF French Wing*), de superbes images de l'édition 2015. *© Images Catherine Varnet, Montage Pierre et Catherine Varnet.*

Tous les renseignements à l'adresse suivante :

flyin2016@caffrenchwing.fr.

La "Grise", un monument historique :

Le "Noratlas" n°105 en 2013 au Bourget

Parmi les grands oiseaux de l'aviation, il en est un que l'on a toujours plaisir à découvrir, le Nord 2501 "Noratlas", ou la "Grise" (surnom affectueux donné par l'Armée de l'Air). Le dernier de son espèce à nous charmer dans les airs est le n°105 F-AZVM qui cette année fête ses 60 ans, il appartient à l'association, le "Noratlas de Provence" et est classé comme monument historique depuis 2006.

Né sous l'appellation Nord 2500, c'est un avion bimoteur bipoutre et mono fuselage à ailes hautes, le prototype conçu par la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (S.N.C.A.N.) fait son 1er vol le 10 septembre 1949. Le premier vol de la version de série du Nord 2501-01, est effectué le 28 novembre 1950. 426 appareils seront produits, fabriqués en France et en Allemagne. En 1986, le "Noratlas" est définitivement retiré du service dans l'Armée de l'Air. Parmi les premières sorties 2016 : Annecy le 21 mai, Istres les 4 et 5 juin.

Vamos a la playa (Tha sinn a 'dol dhan tràigh) :

Selon la légende les écossais sont "un peu radins", mais de là à dire que l'aéroport de Barra n'a pas de piste pour faire des économies, non ! En fait Barra (*Eilean Bharraigh*) est une île de l'archipel des Hébrides extérieures, en Écosse, dotée d'un aéroport (*certes modeste*) mais avec une ligne régulière sur Glasgow à raison de deux vols A/R quotidiens (*à l'arrivée et au départ*), assurés par la compagnie FlyBe. Les horaires changent presque tous les jours, et pour cause, il faut attendre la marée basse pour pouvoir se poser… sur la plage. Sinon tout est identique à un aéroport classique, une tour de contrôle et du personnel de "piste". Alors, atterrissage ou décollage .

Si vous voulez passer de bonnes vacances d'été, il faut réserver assez tôt, car le nombre de place sur le "*de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter*", est quand même limité (*20 places*). Sensations fortes garanties (*comme ici*), soleil écossais (*mais si ça existe !*) et cerise sur le gâteau vous êtes tout de suite à la plage !!

Ski nautique ?

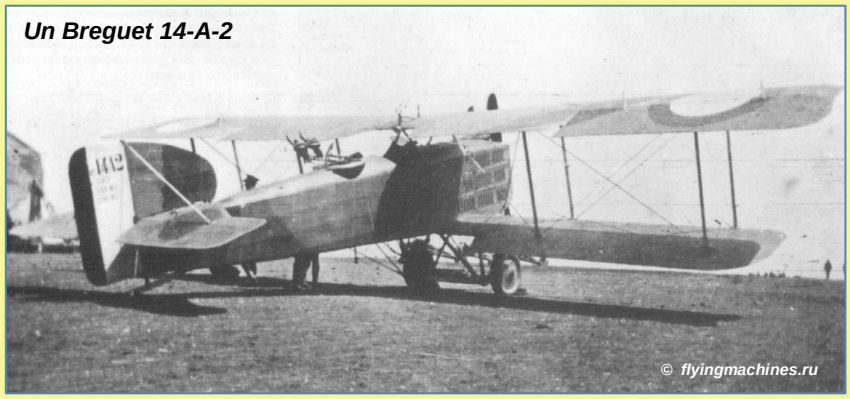
Il existe plusieurs façons de pratiquer le ski nautique, traditionnelle sur deux skis, un peu moins sur une planche, plus compliquée pieds nus. En Nouvelle Zélande, il existe une variante spectaculaire, pas de bateau pour tracter le skieur, pas de skis, juste un pilote dans son avion. La figure a été réalisée sur le lac Karapiro avec un Tiger Moth piloté par Dave Philips. Ce dernier est certes un habitué de la voltige sur cet appareil, et un présentateur reconnu de "warbirds" sur les meetings (*Hawker Hunter, Mosquito*), mais on peut toutefois se demander si le vénérable DH.82 Tiger Moth "ZK-BEN" sortie des usines anglaises en mai 1941, méritait une aussi grande prise de risque…

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 *(2ème partie)*

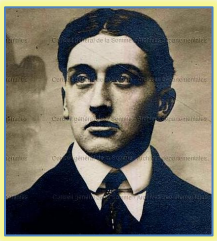
Partis de Villacoublay le 24 avril 1924 sur un Breguet XIX, Georges Pelletier Doisy et Lucien Besin sont arrivés à Shanghai le 20 mai. Hélas, lors de l'atterrissage, l'appareil a fini sa carrière dans un fossé et l'équipage doit poursuivre son voyage vers Tokyo sur un Breguet XIV prêté par l'armée chinoise. Seul petit problème, dès les premiers essais, le moteur apparait déjà bien "fatigué", verdict sans appel pour Besin, il faut procéder au remplacement avant de vouloir reprendre le voyage. La date de départ est donc reportée, mais le matériel n'est pas le seul souci.



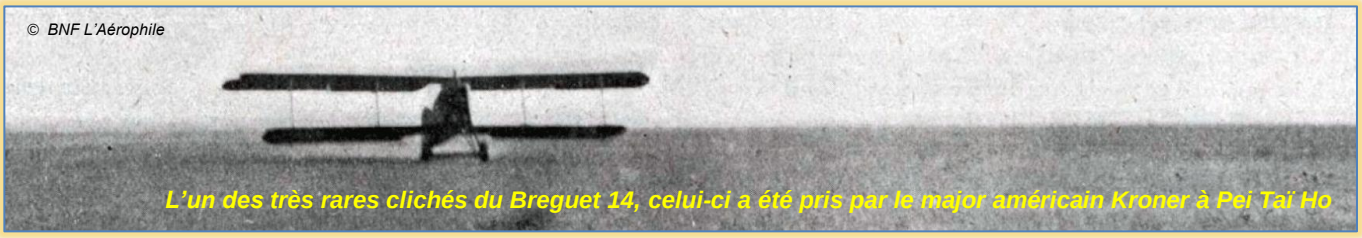
Un Breguet 14-A-2

En Chine la situation politique est plus qu'instable, à preuve le gouverneur du Kiang Su (*Jiangsu*) qui annonce, avant même le départ des français de Shanghai, que si l'avion se posait à Nankin ou à Hsu Chow Fu (*Suzhou*), il serait immédiatement confisqué, il faut alors l'intervention du gouvernement central de Pékin pour calmer le gouverneur, le Breguet 14 peut alors quitter Shanghai le 29 mai. Après deux escales de ravitaillement la première à Hsu-Cho-Fu, avec à la clé une crevaison, une rupture d'amortisseur et un changement de soupapes, la seconde à Tsi-Nan-Fu (*Jinan*) sans incident, et en ayant parcouru les 1.310 km en 8 heures 50, l'avion se pose sur l'aérodrome de Yanuan à Pékin. Pour les derniers kilomètres Pelletier Doisy est escorté par un appareil militaire chinois, à l'atterrissage, en plus des autorités chinoises et de la presse, c'est une foule enthousiaste qui accueille l'équipage.

Mais avant d'envisager de repartir il faut réviser entièrement le moteur, deux jours seront nécessaires à Besin. Le 2 juin départ pour Moukden (*nom manchou de la ville de Shenyang en Chine*), ils retrouvent sur place trois pilotes français, d'abord Etienne Poulet, une vieille connaissance de Pelletier Doisy, et ses deux collaborateurs Masse et Doxio, ils tiennent là un centre aéronautique de formation destinés aux pilotes de l'armée du maréchal Zhang Zuolin (*un des seigneurs de guerre chinois*).


E. Poulet ➔

Sur la route de Moukden (*un vol de 800 km, réalisés en 4 heures 30*), Pelletier Doisy fait une escale "ravitaillement" à Pei Taï Ho (*Beidaihe - Chine*), organisée par le consul des Etats-Unis.



L'un des très rares clichés du Breguet 14, celui-ci a été pris par le major américain Kroner à Pei Taï Ho

Le 3 juin, Moukden – Haïdjou, le 1er aérodrome japonais près de Séoul (*la Corée est alors sous protectorat japonais depuis 1905*) en passant par Pyong Yang, 500 km en 3 heures, sur place Pelletier Doisy est une nouvelle fois confronté aux problèmes administratifs. Pour poursuivre, il lui faut tout d'abord obtenir l'autorisation de survol de zones interdites dans le sud de la Corée, des autorités japonaises. Puis le 04, 375 km parcourus en 3 heures 15 pour une courte étape Haïdjou – Taï Kou (*Daegu en Corée*), le Breguet donne des signes de fatigue et beaucoup de travail pour Besin à chaque arrivée. Les jours suivants l'équipage tente par deux fois un départ pour rejoindre Hakata (*Fukuoka - Japon*) mais il doit à chaque fois faire demi-tour, une brume épaisse recouvre le détroit de Tsushima, empêchant son franchissement.

Le 8 juin, la météo est clémente et la traversée du détroit est réalisable, Pelletier Doisy se lance et les côtes japonaises sont enfin franchies, l'itinéraire est modifié, direction Osaka, 865 km en 6 heures 15 avec une escale ravitaillement et réparation (*un ressort de soupape et deux magnétos*) à Hiroshima. Lors de son étape à Osaka, il rencontre son vieil ami japonais, le baron Hiyotaké Shigeno, ancien pilote de la Première Guerre mondiale capitaine au sein de la V 24, puis de la N 12 et enfin de la N 26 / SPA 26 *(avec 2 victoires homologuées et 4 probables*).

Osaka - Le baron Hiyotaké Shigeno salue Pelletier Doisy ➔

L'accueil, très chaleureux, des japonaises à l'arrivée à Tokyo.

Enfin le grand jour, le 9 juin 1924, le Breguet 14 se pose sur l'aérodrome de Tokorosawa à Tokyo, il est 11 heures 57, Georges Pelletier Doisy et Lucien Besin peuvent enfin savourer leur victoire. Le raid Paris-Tokyo entre dans l'histoire de l'aéronautique et la presse du monde entier relate l'exploit, 120 heures de vol en 20 jours, 20.146 kilomètres parcourus pour une aventure humaine de 47 jours. Il faut saluer l'équipage hors normes, deux hommes qui ont conjugué, chacun dans son rôle, le courage, l'endurance, la motivation et la complémentarité tout au long du parcours.

A l'arrivée en France par bateau (*le "Porthos"*), en août 1924, les deux héros sont accueillis triomphalement d'abord à Marseille, où ils débarquent, puis à Paris. Les mois suivants ils vont réaliser une véritable tournée dans tout le pays.

Paris – Gare de Lyon. ➔

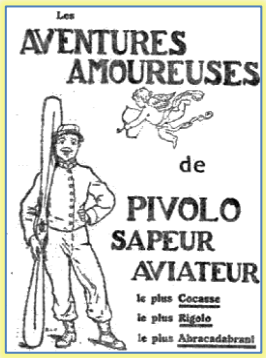
© BNF Le Matin

Les hommes :

Georges Pelletier Doisy est né le 9 mai 1892 à Auch (Gers), engagé en 1910, il est désigné comme élève-pilote début 1913 et en avril reçoit le brevet de pilote-aviateur de la "commission sportive aéronautique" puis le brevet de pilote militaire n° 294 le 19 juin 1913. En août on le retrouve à l'escadrille n°19 où il pilote son premier avion le "Ville de Vichy" un Henri Farman HF-20.

Blot, Clément et Pelletier Doisy – Mai 1914.

La désormais "HF 19" réalise un tour de France aérien en 1914 avec six avions. Au cours du périple, en mai à Dieppe, Pelletier Doisy tombe à la mer avec son appareil, ce dernier est détruit. Début d'une série noire pour l'escadrille puisque le même jour deux autres appareils sont perdus au Havre. La guerre déclarée, et alors qu'il est en reconnaissance aérienne en septembre 1914, sans armes, il aperçoit près de Nancy un convoi de véhicules dont il identifie la nature, il s'agit de l'escorte de Guillaume II. De retour sur son terrain, personne ne croit à son récit, et pourtant quelques jours plus tard la présence du "Kaiser" sur les lieux est bien confirmée. As de la Première Guerre mondiale, il pilote dans plusieurs unités, la HF 19, la MS 12 et la NF 69, il s'illustre avec cinq victoires homologuées entre 1915 et 1917. Dans les escadrilles, il est appelé par ses amis "Pivolo", deux explications s'opposent sur l'origine de ce surnom, la première, il viendrait d'une bande dessinée de l'époque "Les aventures amoureuses de Pivolo le sapeur aviateur". La seconde, serait la contraction d'une phrase trop souvent répétée par Pelletier Doisy aux jeunes pilotes lors de leur formation, "…et puis vole haut"…



Démobilisé à la fin de la guerre, il participe alors à de nombreuses épreuves aéronautiques, comme le meeting de Buc de 1920, où il excelle au concours de destruction de ballonnets. Son premier raid, il le réalise en août 1921 avec un Villacoublay – Bucarest en trois jours sur un "Morane Saulnier AI". Avec ce même appareil Pelletier Doisy participe à la nouvelle Coupe Michelin en septembre. En 1922, il réintègre l'armée, et le 7 juillet 1922, c'est sur un Breguet 14, à moteur Renault de 300 Cv, accompagné de son mécanicien Bussart, qu'il réussit un magnifique Tunis (*départ de Kessar Saïd*) – Paris (*arrivée au Bourget*) parcourant 1.650 km en 11 heures 50. Son seul regret, une escale forcée à 150 km de Paris, alors qu'il rencontre une tempête de grêle. Début octobre il rejoint Casablanca sur son Breguet avant de parcourir, le 16 octobre, Casablanca – Tunis, 1.780 km en 11 heures 15. Une bonne partie de l'année 1923 est consacrée à la préparation du raid Paris – Hanoï – Tokyo.

Devant le Morane Saulnier.

Avec son mécanicien Bussart

Début 1925, Pelletier Doisy repart, avec entre autre son ami Besin, pour la mission du colonel de Goÿs, "Paris – Lac Tchad" (*entre le 18 janvier et le 10 février*), il pilote l'un des deux Blériot 115, le "Roland Garros", le "Jean Casale" étant piloté par le colonel Vuillemin. Au départ de Niamey c'est le drame quand l'appareil de Vuillemin s'écrase provoquant malheureusement la mort du sergent Vandele, le radiotélégraphiste, la mission s'achève là. En septembre c'est la victoire sur la Coupe Michelin avec un Spad 61. Nouvel exploit du 11 au 18 juin 1926 avec le raid Paris-Pékin (*initialement annoncé comme un Paris-Tokyo*), sur un Breguet 19 et accompagné de Henri Carol, 10.155 km parcourus en sept jours et demi en passant par la Russie.

Toujours en 1926, du 25 au 26 août, c'est avec Claude Gonin que Pelletier Doisy réalise le "Tour de la méditerranée occidentale" sur un Potez 25. Départ du Bourget, pour le circuit Rome, Tunis, Casablanca, Bordeaux et retour au Bourget, avec le survol d'Alger et de Madrid. En 41 heures 45, l'avion a parcouru 6.000 km. En mars 1927, il étudie la faisabilité d'un raid Paris-Karachi avec Gonin, objectif battre le record du monde de distance, le 14 juin c'est le départ du Bourget à bord d'un SECM Amiot 121 chargé de 5.000 litres de carburant. L'avion est trop lourd et peine à prendre de la hauteur, il parcourt 5 km avant que le pilote ne soit finalement obligé de tenter un atterrissage dans un champ, mais l'Amiot décroche et heurte violement le sol, Pelletier Doisy et Gonin ont tout juste le temps de sauter de l'appareil, avant que celui-ci ne s'enflamme. C'est sur un SECM Amiot 120 B 2 que les deux hommes, accompagnés du mécanicien Vigroux, repartent le 13 septembre pour un "Tour de la méditerranée", 10.830 km en 69 heures 25 de vol effectif (retour *le 19 septembre*) Villacoublay – Bucarest – Rayak – Le Caire – Benghazi – Tunis – Casablanca – Paris.

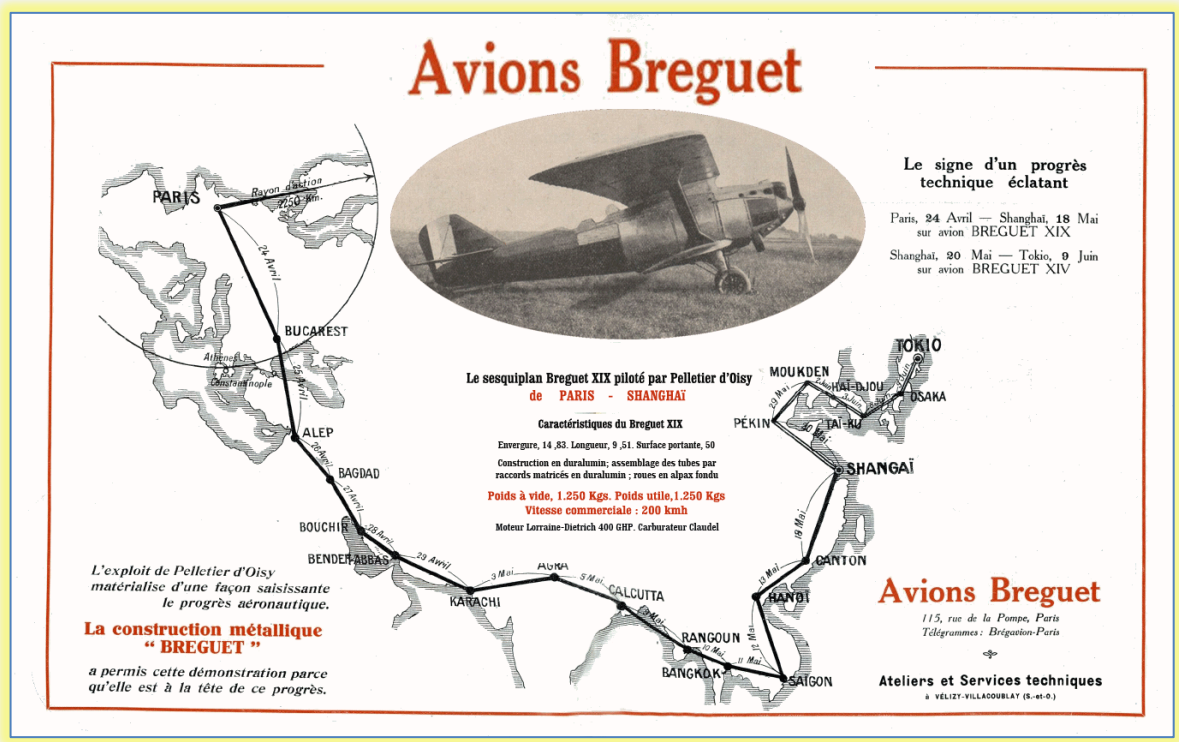
Le SECM Amiot 120 B 2

La passion pour les raids et l'envie d'exploits emmènent Pelletier Doisy en 1928 vers un nouveau défi, un Paris-Tokyo en 4 semaines aller-retour, avec dans l'aventure ses habituels partenaires, Gonin et Carol. Le départ, avec un Potez 29, a lieu le 8 mai, l'équipage enchaine les étapes à un train d'enfer, Arad, Bucarest, Alep, Bassorah, Karachi, Calcutta, et Akyab, mais le 15 mai juste après le décollage c'est la panne et l'atterrissage forcé dans une rizière, l'appareil capote, Gonin et Carol sont sérieusement blessés. En 1931 on retrouve Pelletier Doisy aux commandes d'un Potez 25, puis d'un Potez 39, dans l'escadrille "des grands As" qui fait une tournée dans toute l'Europe.

Mais tout au long de ces années, il poursuit en parallèle sa carrière militaire, en 1933 il prend le départ de la "Croisière noire aérienne" qui part de Istres (*le 8 novembre*). Commandée par le général Vuillemin c'est une escadrille de trente Potez 25 (*dont vingt-huit feront la totalité du raid*) qui va parcourir toute l'Afrique Occidentale Française (*AOF*), en passant par l'Espagne, le Maroc et en survolant le Sahara. Le périple prend fin le 18 décembre à Alger. Pelletier Doisy est nommé commandant des forces aériennes de l'AOF en 1934, puis adjoint des forces aériennes en Tunisie en 1936, il prend la tête de nombreuses opérations au-dessus de l'Afrique et du Sahara. En 1940 il est en poste en Algérie. Nommé général de brigade aérienne en 1946, il prend sa retraite à Marrakech (*Maroc*) où il décède le 10 mai 1953. Georges Pelletier Doisy a reçu tous les honneurs au cours de sa carrière, la Croix de Guerre et de nombreuses citations, la Médaille militaire, la Légion d'Honneur, mais aussi La Croix du dragon de l'Annam par l'empereur Kaï Dinh et l'Ordre royal de l'éléphant blanc par le roi du Laos…

Les Potez 25 au départ d'Istres

Lucien Pierre Alfred Besin est né le 15 juin 1894 à Quiévy (*Nord*), il est incorporé le 1er septembre 1914. Pendant la Grande Guerre il est affecté à Saint-Cyr, puis à l'Armée du Levant, comme bombardier à l'escadrille V 90 puis à la V 84. Blessé, il rentre en France, à sa sortie d'hôpital il rejoint la N 79 puis la N 129. Après guerre il est réengagé, successivement au Groupe d'Aviation de Tunisie, puis d'Afrique. Médaillé militaire en 1921, c'est en Tunisie en 1922 qu'il fait la connaissance de Pelletier Doisy, ce dernier le choisit personnellement pour le raid, Besin va alors suivre une formation spéciale chez Breguet pendant quelques mois. Lors de l'escale d'Hanoï, il apprend qu'il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur, et en juin 1924 il est nommé adjudant. En 1925 il participe également à la mission "Paris-Niamey" du colonel de Goÿs, avec Pelletier Doisy. Il décède à Paris le 17 octobre 1953.



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

Premières idées de sortie :

Et c'est parti pour une nouvelle saison de meetings. Dans cette rubrique et jusqu'à l'automne vous trouverez quelques rendez-vous à ne pas manquer.

En Allemagne

A quelques minutes de Strasbourg chez nos amis de l' "Aero Club Kehl e.V." les traditionnelles journées "Kehler Flugtage", entrée gratuite, une ambiance sans pareil, sur un terrain à l'ancienne, et une équipe au top.

Et un peu partout en France… Ici

Amiens-Glisy

La Ferté Alais

Muret-Lherm

➔ Petite vidéo :

Le Temps des hélices "trailer" 2016 ➔

Et là Villeneuve sur Lot

Biscarosse

Meaux-Esbly

Creil