# Les Ailes historiques du Rhin
## Le Bulletin…

Année 2017

Automne

*Le mot du président*

*A l'approche des Journées du Patrimoine, il est bon de souligner l'intérêt croissant du public pour les activités de conservation et de restauration de tout ce qui a rapport à l'histoire. Sans doute parce que cela permet de se reconnecter au réel, aux moyens de techniques que chacun peut comprendre et s'approprier ; à la différence de ces « nouvelles technologies » qui nous enserrent toujours plus dans leurs griffes mais ne sont pas maîtrisables par un individu seul. Non maîtrisables – et non pérennes, puisqu'elles ne cessent d'alimenter leur propre obsolescence, à un rythme s'accélérant sans cesse. Tandis qu'une nervure en bois bien faite, un entoilage réussi, une belle peinture sont des réalités tangibles, fruit de savoir-faire pérenne qu'on peut transmettre en s'organisant… dans des associations, bien sûr ! En deux mots donc : nos activités sont peut-être tournées vers le passé, mais elles ont l'avenir devant elles !*

*H. Payre*

## Journées Européennes du Patrimoine

Les "Ailes historiques du Rhin" vont participer à l'édition 2017 des Journées Européennes du Patrimoine, en ouvrant le hangar Costes & Bellonte le dimanche 17 septembre de 10 heures à 18 heures. L'occasion de présenter une nouvelle fois nos activités pour la préservation du patrimoine aéronautique. Exposition, présentation de nos projets, en cours et à venir, animations diverses seront proposées aux visiteurs (*Entrée gratuite*).

## Bours'aéro du Rhin

3ème édition de la Bours'aéro du Rhin, le dimanche 1er octobre, de 10 heures à 18 heures. Grâce au soutien de l'Aéroport de Strasbourg, que nous remercions ici, nous investissons cette fois un cadre tout entier dévolu à l'aviation, l'aérogare de l'aéroport et son Centre d'affaires. Les visiteurs pourront y parcourir les stands d'exposants (*des particuliers, des associations et des professionnels*) qui présenteront livres, revues, instruments, bazar aéronautique, peintures, BD, etc., et y découvrir notre association. Exposition dans le hall de notre Pou du Ciel (*1935*) ; le stand traditionnel Café-gâteaux, notre boutique et un stand animation dédié aux enfants complèteront le dispositif. (*Entrée et parking gratuit pour les visiteurs de la Bourse*). Les infos sur le site des "Ailes".

# La Poste et l'Aéronautique, une longue histoire…

*(2ème partie – 1903 - 1914)*

## Début du vingtième siècle :

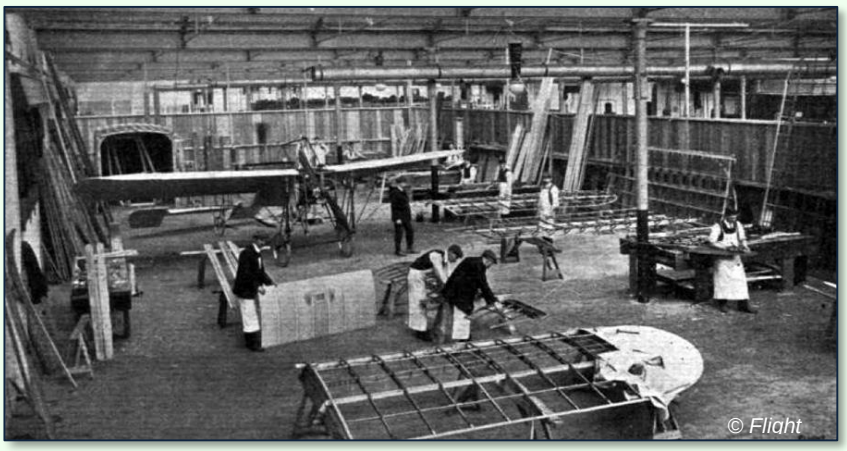
*H. Farman et E. Archdeacon à Gand.* ↑

La Poste Aérienne va vraiment "décoller" avec l'apparition des premiers aérodynes au début du siècle. Les pionniers de l'aviation, après le premier vol motorisé contrôlé des frères Wright en 1903, n'ont de cesse de perfectionner leurs machines, voler toujours plus haut, toujours plus loin et plus longtemps. En 1908, Henri Farman embarque son premier passager, Ernest Archdeacon, lors d'un vol à Gand en Belgique. Dès lors l'avion peut apparaitre comme un potentiel nouveau moyen de transport, et c'est donc tout naturellement, quarante ans après le dernier ballon, que du fret postal va prendre place dans un avion.

Si, en 1909 et 1910, des pilotes vont bien transporter des lettres et des colis à bord d'aéronefs, comme Hubert Latham entre la France et l'Angleterre, Claude Graham-White en Angleterre ou Phil Parmalee aux Etats-Unis, c'est en février 1911 qu'est accompli le tout premier service postal officiel par avion. On pourrait s'attendre à une opération réalisée en Europe, berceau des pionniers de l'aviation, ou aux Etats-Unis, et bien non ! C'est aux Indes que tout va se passer.

← *Claude Graham-White sur un "Henri Farman".*

## Un Français aux Indes !

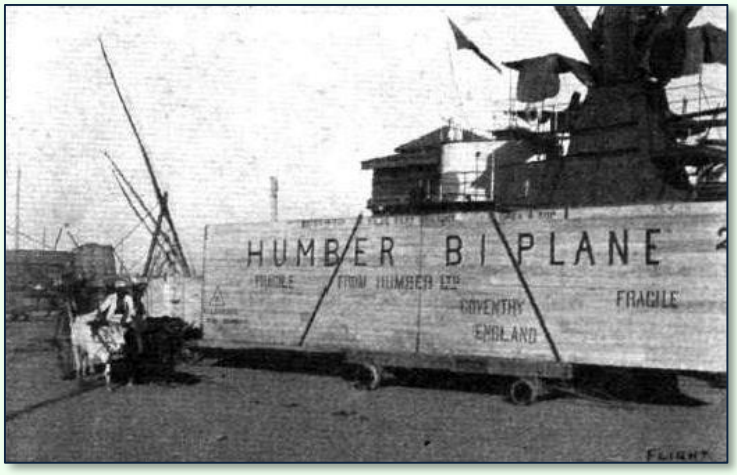



*Atelier de la "Humber Company" en 1910 à Coventry (GB).* ↑

En 1910, la société anglaise "Humber Motor Co" installée à Coventry et qui fabrique des vélos, des motos et des voitures, se lance dans la production d'aéronefs, les premiers, fabriqués sous licence Blériot XI, sont appelés "Humber Blériot" viennent ensuite fin 1910 des "Humber-Sommer" (*deux biplans Roger Sommer*). La société est invitée, à l'initiative de Sir John Prescott Hewett, lieutenant-gouverneur anglais des Provinces unies d'Agra et d'Oudh (*Provinces sous administration de la couronne anglaise du "Raj britannique"*), à participer à l' "Industrial and Agricultural Exhibition", pour y présenter en vol ses aéronefs. L'exposition se tient à Allahabad (*Capitale des Provinces unies et aujourd'hui de l'état de l'Union indienne du Uttar Pradesh*) du 1er décembre 1910 au 28 février 1911.

*W. G. Windham sur son monoplan tandem en 1909.*

L'opération est confiée à Sir Walter George Windham, pionnier de l'aviation anglaise et fondateur du premier aéro-club de Grande Bretagne ("*Aeroplane Club of Great Britain and Ireland*"). Windham recrute alors deux pilotes, l'Anglais Edward Keith Davies et le Français Henri Péquet, ainsi que deux mécaniciens, l'Anglais Haffkins et le Français Billon. A la fin de l'année 1910, l'équipe embarque à bord du bateau "SS Persia", à destination de Bombay ; les avions, quatre monoplans Blériot et deux biplans Sommer, ont été démontés et placés dans des caisses. Celles-ci sont ensuite transportées par train spécial vers Allahabad, où elles arrivent le 5 décembre. Dès le 10, Keith Davies peut effectuer son premier vol d'exhibition avec l'un des monoplans Humber-Blériot, en décollant du terrain de polo voisin de l'exposition. Mais il apparait très vite que le moteur Humber, de trois cylindres et 30 chevaux, refroidi par air, qui équipe les monoplans supporte plutôt mal le climat chaud et humide de la région.



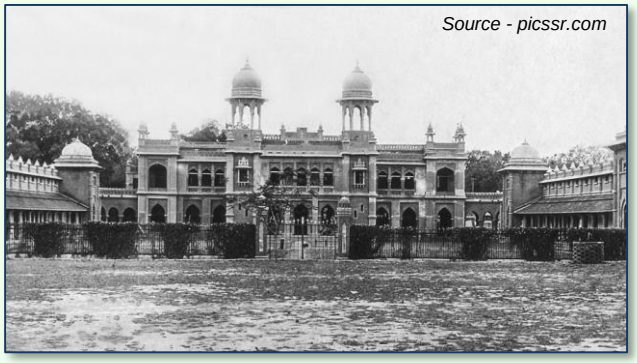

*Débarquement des caisses dans le port de Bombay.* ↑

Dès lors ce sont principalement les biplans qui vont assurer les présentations. Ces derniers sont équipés, pour l'un d'un moteur rotatif Gnome-Omega de 50 chevaux et l'autre d'un moteur Humber de 50 chevaux refroidi par eau.

← *Henri Péquet devant un monoplan Humber-Blériot avant son départ pour les Indes, sur le terrain de Brooklands (GB).*

Après avoir assisté à l'une de ces démonstrations, le révérend W.E.S. Holland, chapelain de l'église de la Sainte-Trinité d'Allahabad, prend contact avec W.G. Windham et lui demande s'il serait possible d'utiliser l'un des avions pour promouvoir une collecte de fonds destinés à la restauration d'un hôtel pour étudiants indiens (*le "Oxford & Cambridge Hostel"*).

Windham, qui voit immédiatement l'impact publicitaire que pourrait en tirer la "Humber Company", propose d'organiser un transport de courrier par avion, entre Allahabad et la ville toute proche de Naini-Junction. L'opération obtient rapidement l'accord du postier général des Provinces unies, Sir Geoffrey Clarke, puis celui du Directeur général des Postes de l'Inde.




*Le "Oxford & Cambridge Hostel" à Allahabad* ↗

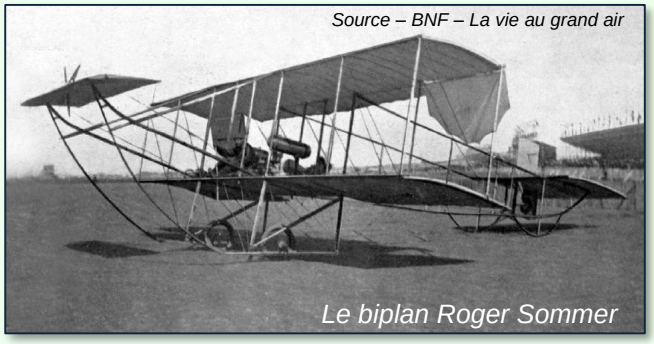
Le courrier, dont le poids est limité à une once, est affranchi au tarif en vigueur, les timbres étant oblitérés d'un cachet spécial portant la mention "FIRST AERIAL POST" - "U.P. EXHIBITION ALLAHABAD" – "1911" - et la représentation de la silhouette du Humber-Sommer biplan. Lors du dépôt de la lettre, l'expéditeur paye une surtaxe de six "annas" au titre de don. Bénéficiant d'une large publicité, l'opération remporte un vif succès et en quelques jours des milliers de plis parviennent au révérend Holland, nommé pour l'occasion responsable du service postal.

*La marque postale* ↗

Le choix de l'avion se porte sur le biplan qui peut emporter une charge plus importante que le monoplan et qui a démontré sa fiabilité et sa maniabilité dans la chaleur et l'humidité, Henri Péquet est choisi pour en être le pilote. Le départ est donné, du terrain de polo d'Allahabad et devant une foule considérable, à 17h30 le 18 février 1911 (*initialement programmé pour le 20*). Après deux tours au-dessus de la foule, le biplan se dirige vers Naini Junction, survolant la rivière Yamuna (*affluent du Gange et l'une des sept rivières sacrées d'Inde*). Les huit kilomètres du parcours sont effectués en 13 minutes, Péquet se pose sur un terrain aménagé pour l'occasion par les détenus de la prison de Naini (*devenue tristement célèbre pour ses détenus politiques dont Jawaharlal Nehru*) et situé près de la voie ferrée. Sur place peu de monde, seul l'attend un employé de la Poste à qui il remet le sac postal. Puis c'est le retour vers Allahabad où le français atterrit après un vol d'une durée totale de 27 minutes.

*H. Péquet (arrière plan) et son biplan à Allahabad* ↑

Le Humber-Sommer biplan est un monomoteur biplace conçu à partir des plans de l'appareil du français Roger Sommer, et qui ressemble au célèbre "Farman III". Equipé d'un stabilisateur avant, il dispose de deux plans sustentateurs munis d'une queue stabilisatrice et il est dépourvu de cloisons verticales. D'une longueur de 12,5 mètres et d'une largeur de 10,36 mètres, il dispose d'une surface alaire de 36 mètres carrés. Son moteur placé derrière le pilote est pourvu d'une hélice intégrale de 2,50 mètres.



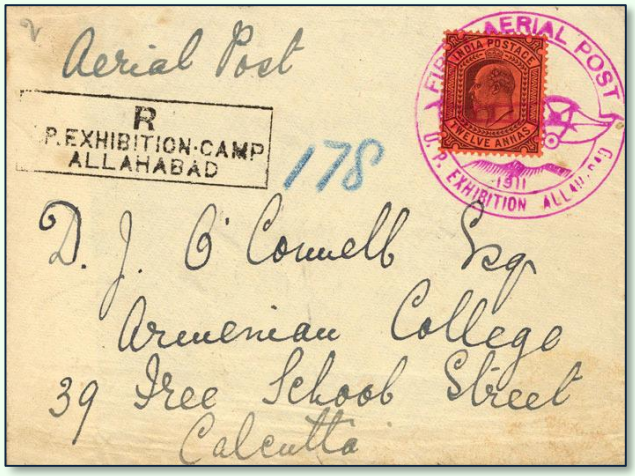

*Le biplan Roger Sommer*

Le biplan ne disposant bien entendu d'aucun instrument de bord ! Henri Péquet va suivre le régime du moteur en chronométrant les battements de sa cloche à huile (*1.200 tours par minute*) avec l'aide de sa montre. Il place aussi un altimètre sur son genou gauche, quand au sac de courrier il est sanglé sous ses cuisses. La motorisation du biplan utilisé pour ce vol historique reste aujourd'hui une énigme, pour la "Humber Company", l'appareil était équipé d'un moteur Humber, une réplique de l'avion est d'ailleurs présentée lors du salon "London Olympia Aero & Motor Boat Exhibition General" en mars 1911. Henri Péquet a, pour sa part, toujours déclaré avoir volé sur le biplan équipé du "moteur rotatif Gnome de 50 CV".

*Le stand Humber à l'Olympia*

On estime que le tout premier service postal par avion représente entre 5.000 et 6.000 courriers, parmi ceux-ci 400 cartes postales ont été spécialement éditées. Dédicacées par Henri Péquet, elles étaient vendues au bénéfice de l'hôtel pour étudiants au prix d'une roupie.

↑ *Carte postale dédicacée par Péquet* © Pradip Jain

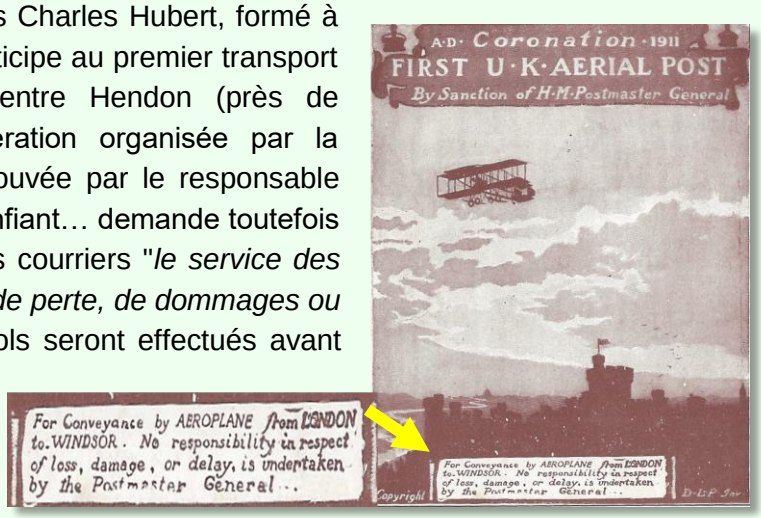



↑ *Lettre - Source Smithsonian National Postal Museum*

## *Les expériences se multiplient…*

Le vol d'Allahabad a un retentissement international : dès lors les tentatives, privées, semi-officielles ou officielles, d'instaurer un service postal régulier vont se succéder un peu partout. Difficile de toutes les mentionner ici, alors nous en resterons à celles qui concernent des pilotes français.

**Du 9 au 26 Septembre 1911** – le Français Charles Hubert, formé à l'école Graham-White de Pau en 1910, participe au premier transport régulier de courrier du Royaume-Uni, entre Hendon (près de Londres) et Windsor Great Park. L'opération organisée par la "Graham-White Aviation Co Ltd" est approuvée par le responsable des Postes britanniques, ce dernier très confiant… demande toutefois que la mention suivante soit portée sur les courriers "*le service des Postes ne saurait-être responsable en cas de perte, de dommages ou de non respect des délais*". Vingt et un vols seront effectués avant l'arrêt du service le 26 septembre, décidé pour de multiples raisons dont la principale est l'accident survenu à Charles Hubert sur son biplan Farman.




**Du 13 au 20 Septembre 1911** –

A l'initiative du directeur du quotidien le "Petit Journal", le Sapeur-aviateur Henri Bregi effectue un raid aérien au Maroc reliant Casablanca à Fez. Il est accompagné par le journaliste René Lebaut, correspondant de guerre. L'objectif est de démontrer l'utilité de l'avion pour le transport du courrier dans les pays où les moyens de communication (*routiers et ferroviaires*) ne sont pas suffisamment développés. L'appareil, un Breguet XI et son moteur Salmson de 80 chevaux, est arrivé au Maroc en provenance de l'usine Breguet de Douai, il fait ses premiers essais le 11 septembre. Avec l'accord du Receveur des Postes de Casablanca, l'équipage emporte, le 13 septembre au matin, du courrier portant un cachet spécial "Poste aérienne au Maroc du Petit Journal".

🡐 *Dessin dans le "Petit Journal" du 1er octobre 1911* © BNF

Cinquante-cinq minutes plus tard, l'appareil se pose à Rabat près du Fort Rottembourg, il va devoir y rester quelques jours pour effectuer des réparations et attendre la fin d'une tempête de sable due au Sirocco. Le 19, c'est le départ pour Meknès, où le Breguet, en panne d'essence, se pose en vol plané dans un champ. Enfin le 20 c'est l'arrivée à Fez, au camp militaire de Dar Dbibagh, après un vol de 35 minutes. L'avion a effectué le raid de trois cents kilomètres en trois heures cinq minutes et réalisé ainsi le premier service postal aérien du Maroc.

*Sur la plage de Casablanca avant le départ* ↑

**Le 31 juillet 1912** – Liaison postale "Nancy-Lunéville"

C'est lors de l'organisation d'une grande fête pour les ministres lorrains, Raymond Poincaré et Albert Lebrun, prévue à Nancy les 27 et 28 juillet 1912, que la commission des hangars militaires de Nancy propose, avec l'aval de M. Brisson directeur des Postes et Télégraphes de Meurthe et Moselle, un transport de lettres par la voie des airs. L'opération est soutenue par M. Chaumet sous-secrétaire d'Etat aux postes et télégraphes. Le vol devant se dérouler le dimanche 28 juillet dans la soirée, les lieutenants aviateurs : Cheutin, venant de Versailles, Varcin, du camp de Mailly et Nicaud de Verdun, sont attendus dans la journée du samedi sur le terrain de Jarville près de Nancy. Les trois hommes viennent à la fois, pour recevoir une médaille, gagnée lors de la fête aérienne de Pâques à Nancy (7 *et 8 avril 1912*), et pour assurer le service postal avec leurs appareils. La météo va en décider autrement, seul le lieutenant Nicaud finit par arriver avec son biplan Farman… le mardi 30 juillet.

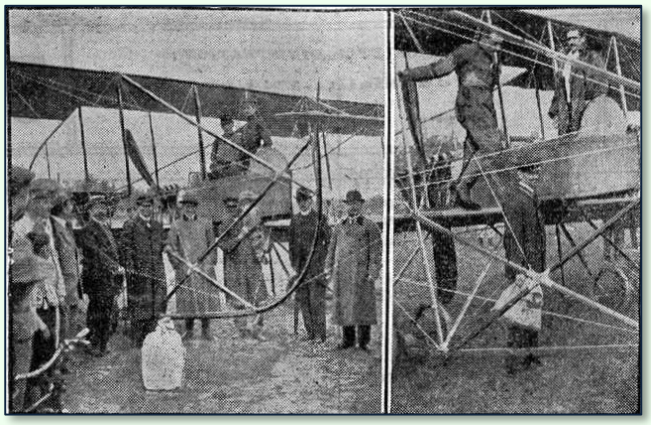
↑ *Le lieutenant Nicaud sur son Farman – Avril 1912 à Toul*

Pour l'opération un "timbre-aviation" spécial est émis (*timbre non philatélique*), dessiné par Emile Friant (*artiste peintre, graveur et scul*pteur), il est d'une valeur faciale de 0,25 francs. Les bénéfices dégagés par la vente de la vignette seront utilisés pour l'édification de hangars sur le terrain de Nancy et pour les Œuvres sociales de la ville. Les lettres et cartes postales devront obligatoirement être affranchies au tarif postal en vigueur et porter le timbre-aviation. L'énorme publicité faite autour de l'évènement en particulier par le journal "L'Est Républicain" font que les 27 et 28 juillet pas moins de 15.000 plis seront déposés.

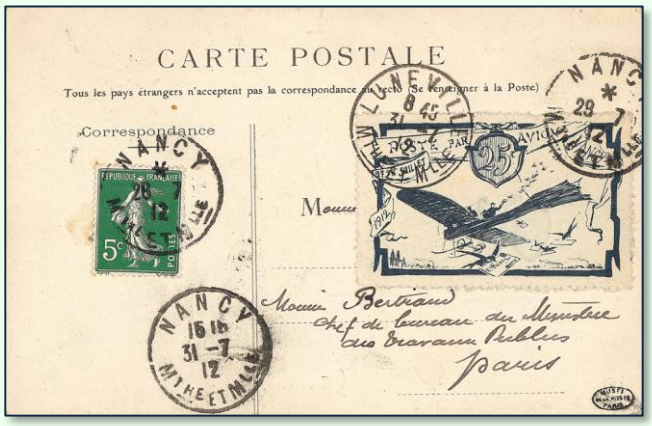
↑ *Le timbre paru dans la presse*

*© L'Est Républicain du 28-07-1912*

Le transport va être effectué entre le champ d'aviation de Jarville et le champ de mars de Lunéville. Le matin du 31 juillet, en présence de personnalités locales, le facteur Lesire remet à André Nicaud les trois sacs postaux contenant 50 kg de courrier, ce dernier signe alors le bulletin d'expédition officialisant le transport. A 7h16, Nicaud, accompagné du sapeur Million, décolle vers Lunéville, où il se pose 17 minutes plus tard, il y est attendu par le receveur des Postes de Lunéville qui prend en compte le courrier postal. Tous les plis seront alors acheminés vers leurs destinataires par la voie normale habituelle. La première liaison postale d'initiative locale est achevée.



*A l'arrivée à Lunéville et au départ de Jarville*
*© L'Est Républicain du 01-08-1912*




*Une carte postale qui porte les oblitérations du 28 juillet (date prévue initialement) et du 31 juillet.*
*© Musée de la Poste*

**Le 15 octobre 1913** – 1ère liaison postale expérimentale sur grande distance.

C'est à l'initiative du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, Albert Massé, que va commencer l'histoire de l'aéropostale en France. Le ministre est en effet persuadé que l'avion va faire gagner du temps au transport du courrier, en particulier sur les grandes distances. Il choisit pour sa démonstration une destination marquante, les Antilles et l'Amérique du Sud. En 1913, les envois postaux pour ces contrées lointaines sont acheminés par la voie ferrée depuis Paris, vers le port de Pauillac (*Gironde*). Ils sont chargés à bord de paquebots des messageries maritimes qui assurent une liaison vers les Antilles tous les quinze jours. Le train partant de Paris la veille au soir, le courrier est livré à Pauillac le lendemain, jour du départ du bateau, l'idée est de prouver que des lettres peuvent être convoyées le jour même, grâce à l'avion.

*© BNF – "Le Matin"*

*© BNF – "La Vie au Grand Air"*

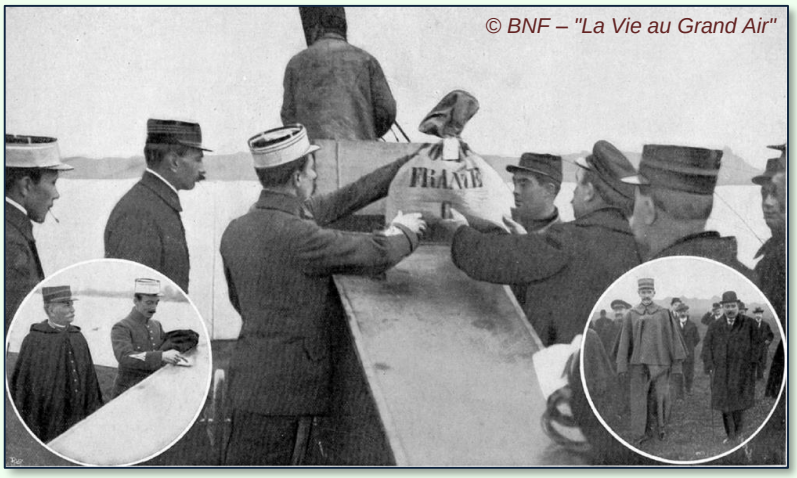
*Baptême du Morane, le 10 juillet 1913*

Sur proposition du colonel Bouttiaux, le lieutenant-aviateur Emmanuel Ronin est désigné pour être le pilote de l'expérimentation. Son appareil est un monoplan Morane-Saulnier MS 6, équipé d'un moteur rotatif Gnome de 60 chevaux et d'une hélice Chauvière, et comme on le rappelle dans la presse "en toiles Aviator et bougies Oléo". Il a été baptisé, le 10 juillet 1913, "les Françaises" du nom du comité féminin qui avait permis son achat dans le cadre de la grande "souscription nationale pour l'aéronautique militaire" lancée en 1912. L'itinéraire est étudié conjointement par le ministère de la Guerre d'Eugène Etienne et M. Mazoyet directeur de l'exploitation des services postaux. Départ du champ d'aviation de Villacoublay où se trouve basé l'appareil du lieutenant Ronin, étape à Poitiers et arrivée près de Pauillac, à Saint-Julien-Beychevelle.

© BNF – "L'Aérophile"

Le fourgon postal arrive à Villacoublay

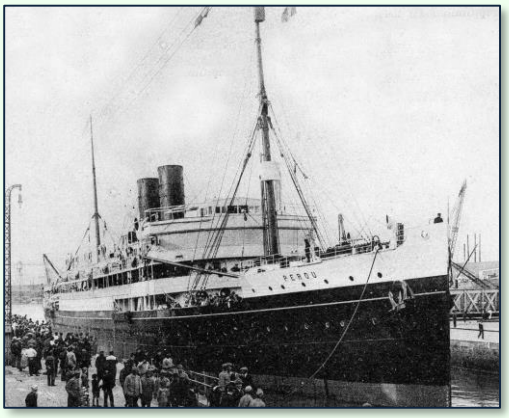
Le 15 octobre vers 6 h 50, M. Serres, receveur principal des Postes à l'hôtel du Louvres de Paris, arrive à bord du fourgon de la Poste avec les derniers courriers reçus depuis la veille. En présence des autorités militaires et de M. Massé, le sac postal d'une dizaine de kilogrammes et portant l'inscription "FRANCE" est chargé dans un coffre situé juste derrière le pilote. Le Morane-Saulnier décolle à sept heures, malgré la brume matinale, et après un dernier tour au-dessus du terrain, Le lieutenant E. Ronin s'éloigne vers sa destination, selon ses estimations l'arrivée est prévue entre midi et treize heures à Pauillac, après une étape d'une demi-heure à Poitiers.



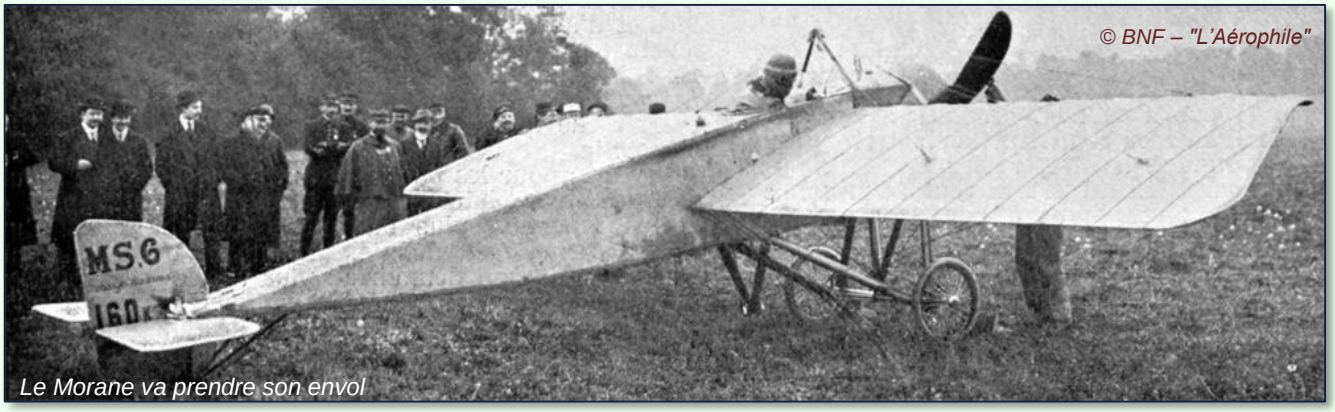

© BNF – "La Vie au Grand Air"

Le sac de courrier est chargé dans l'aéronef

Mais la mécanique en décide autrement, suite à un problème avec sa pompe d'alimentation, l'aviateur doit se poser à Villiers sur Loir, près de Vendôme (*Loir-et-Cher*), pour y effectuer une rapide réparation. Dès lors l'arrivée à Poitiers n'a lieu qu'à midi dix, pas le temps de s'y attarder, juste le plein et à midi vingt le Morane repart. A quatorze heures quinze, Emmanuel Ronin pose enfin son appareil dans un champ de Saint-Julien Beychevelle devant une foule de curieux. Le sac de courrier est aussitôt pris en charge par l'inspecteur des Postes, M. Sessac, et emmené en voiture par les deux hommes, vers l'appontement de Trompeloup à Pauillac où l'attend le paquebot le "Pérou". La livraison effectuée, le navire largue les amarres. La mission est réussie, le premier vol français de la Poste Aérienne par avion vient d'être réalisé.



Le Pérou à St-Nazaire en 1913




© BNF – "L'Aérophile"

Le Morane va prendre son envol

En octobre 1913, après la réussite de sa démonstration, le ministre Massé envisage de poursuivre l'expérimentation, cette fois sur un parcours plus long, un Paris-Nice passant par Lyon, mais surtout en emportant une charge plus importante. Léon Morane lui confirme disposer de l'avion en mesure de réaliser l'opération et bien connaître le pilote spécialiste du vol longue distance, Eugène Gilbert. Hélas, le renversement du gouvernement de Louis Barthoux, en décembre 1913, va mettre un terme au projet, et l'idée ne sera reprise en France qu'après la Première Guerre mondiale.

*Carte postale avec la mention "PAR AVION" - cachet d'arrivée aux Antilles* © Musée de la Poste

**Du 16 au 18 juillet 1914** – 1ère liaison de "Poste Aérienne" en Australie.

*L'hydro-aéroplane de Guillaux*
© State Library of New South Wales

En avril 1914, Le Français Maurice Guillaux arrive avec son équipe en Australie, il doit y participer à de nombreuses exhibitions sur son avion, un Blériot XI équipé d'un moteur rotatif Gnome de 50 chevaux. Le 1er mai à Sidney c'est devant 60.000 spectateurs qu'il présente le fameux "Looping the loop" de son ami Pégoud et bien d'autres figures acrobatiques. Il réalise aussi, le 8 mai, le premier vol dans le pays d'un "hydro-aéroplane", sur un Maurice Farman, appareil qu'un riche commerçant, Lebbeus Hordern, venait tout juste d'importer.

Ce même mois de mai, l'américain Arthur Burr "Wizard" Stone est choisi par un entrepreneur de Sidney, M. Arthur Rickard, pour effectuer le premier service postal officiel australien entre Melbourne et Sidney. Le vol programmé pour le 23 mai, doit être reporté car l'appareil de Stone, une copie de Blériot construite en Australie est légèrement endommagée lors de son transport par la route vers Melbourne. Pour finir, le pilote américain est victime, début juin, d'un accident lors d'un meeting à Rockhampton, dans le Queensland, alors qu'il réalise une course contre une automobile. Perdant le contrôle de son appareil, "Wizard" Stone se crashe sur un terrain de cricket voisin ; sérieusement blessé il ne peut donc plus effectuer le raid postal.

*Rockhampton, l'appareil de A.B. Stone*

Les cartes-postales émises spécialement pour l'occasion feront donc le voyage par le train…

*Recto-verso d'une carte*

© National Library of Australia / *EA and VI Crome Collection.*

*16 juillet - Melbourne – Chargement du courrier.*

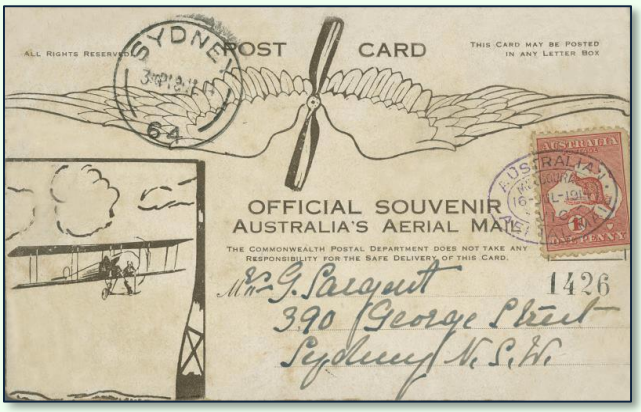
Arthur Rickard va alors se rapprocher de Maurice Guillaux, mais les tractations entre les deux hommes ne vont pas aboutir. Début juillet ce seront, semble-t-il, d'autres industriels qui reprendront l'idée, et obtiendront les autorisations nécessaires de l'administration postale australienne pour officialiser le transport. D'une part la "British Imperial Oil Company" qui deviendra par la suite "Shell Australia" et d'autre part M. Wilson le propriétaire d'une société de boissons non alcoolisées, la "O.T. Cordial Company". Le départ est donné le 16 juillet 1914 du terrain de "Flemingtown Showgrounds" à Melbourne, destination Sidney à 700 kilomètres. L'avion de Guillaux emporte un lot de 1.785 cartes-postales, et deux ou trois lettres adressées à des officiels (*deux de ces courriers sont aujourd'hui dans des collections*), mais aussi du fret, en l'occurrence des bouteilles de "OT" et de "OT Lemon Squash" ainsi que des boites de thé Lipton.

L'autonomie de vol du Blériot étant limitée, Guillaux va devoir faire des étapes pour se ravitailler en carburant, la première, Seymour, est rejointe en un peu plus de quarante minutes. Il fait ensuite une halte non programmée à Albury, pour y déjeuner avec Alderman G.P. Frere, le maire de la ville, dont le père viticulteur en Charente s'est installé en Australie en 1875. Puis il poursuit son vol vers Wagga-Wagga, puis Harden, il décide de continuer vers Goulburn mais doit finalement faire demi-tour. Après une nuit de repos à Harden, et une petite exhibition matinale pour les habitants venus en nombre, Maurice Guillaux tente un nouveau départ vers Goulburn, et ce malgré le mauvais temps. Il est obligé de rebrousser chemin une nouvelle fois. Le 18 au matin, et bien qu'il n'y ait aucune amélioration de la météo, le pilote français décolle, il parvient à Goulburn après un vol de deux heures au-dessus d'une région inhospitalière et dans des conditions difficiles, vent violent de face, froid intense.

*18 juillet - Goulburn – Avant le départ*

La prochaine étape est Moss Vale, mais Guillaux, survolant la zone, ne trouve pas l'endroit satisfaisant pour se poser dans de bonnes conditions (*un terrain de golf*), il poursuit donc son vol vers Sidney, pour les derniers kilomètres de son parcours le français va devoir voler sans carte. Vers douze heures trente, avisant une ville sous ses ailes et en avance sur son horaire, il décide de se poser sur un terrain dégagé proche de la rue principale, le voici à Liverpool (*aujourd'hui dans la banlieue de Sidney*). Après un repas chez l'habitant, il prend son envol et atterrit à quatorze heures cinquante à "Moore Park" où il est attendu par une foule en liesse et les autorités du pays, dont le gouverneur général d'Australie, *Sir Ronald Munro Ferguson*. En neuf heures quinze de vol, le français a parcouru 930 kilomètres établissant un record mondial de distance pour un vol postal.

*Maurice Guillaux dans son Blériot XI*




*Carte postale transportée lors du vol (cachet ovale portant la mention AUSTRALIA - AERIAL MAIL)*

© National Library of Australia / *EA and VI Crome Collection*

Après avoir créé son école de pilotage en septembre, à Ham Common (*aujourd'hui Base RAAF de Richmond*), Maurice Guillaux va repartir pour la France en octobre 1914, où il arrive en 1915 après un passage par l'Egypte. Son Blériot XI est, quant à lui, resté en Australie où il est toujours exposé au "Power House Museum" de Sidney.

La Première Guerre mondiale va mettre un frein au développement du service postal aérien civil en en Europe. En France, il faut attendre le 17 août 1918 pour voir s'ouvrir officiellement une première ligne postale régulière entre Paris et Saint-Nazaire (*par Le Mans*), les essais ayant été réalisés les 14 et 15 août. Le 17 août, les appareils quittent Le Bourget destination Saint-Nazaire, ils transportent un millier de lettres à destination, pour le plus grand nombre, des Etats-Unis. Car particularité, c'est à la demande expresse de l'armée américaine que la Poste met en place ce service qui va durer jusqu'en août 1919; en effectuant pas moins de 158 liaisons. Après guerre, l'aviation postale française va nous offrir les plus belles pages de l'aventure de l'aéronautique, grâce aux exploits et au courage de ces grands pilotes, aventuriers de l'extrême. Impossible de tous les nommer ici sans en oublier, mais souvenons nous que certains connaîtront des destins tragiques, et que tous auront participé à l'écriture de cette Histoire, celle de l'Aéropostale… *(R.D.)*

*Un "Letord" 4 utilisé pour le Paris / Saint-Nazaire*

*Exemple de timbres commémoratifs émis par les administrations postales d'Inde et de France (©)*

# *Excursion à Melun-Villaroche*

*(Par Henri Payre)*

Travailler à l'aménagement d'un musée-hangar, œuvrer à la restauration d'avions, faire de la logistique en veux-tu en voilà, organiser des manifestations, c'est bien beau mais il faut aussi s'ouvrir un peu la tête, s'aérer les méninges, se dégourdir la comprenette et aller voir ailleurs si l'on s'y trouve aussi. Pour une association comme la nôtre, cela veut dire se rendre, en avion de préférence, sur un terrain historiquement intéressant, y rencontrer des passionnés et faire des visites d'où l'on revient gonflé à bloc pour la suite de nos activités.

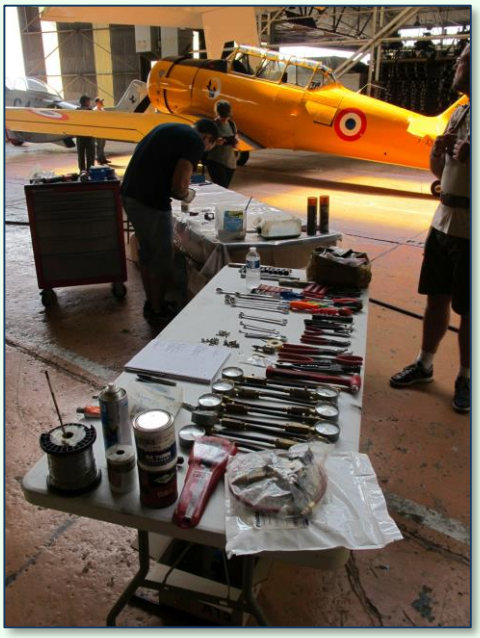
Or il se trouve que nous avons eu le privilège de rencontrer récemment à différentes occasions Christian Amara, l'instigateur de la collection France's Flying Warbirds basée à Melun, qui nous avait proposé fort gentiment de lui rendre visite à Melun Villaroche. Proposition qui ne pouvait tomber dans de moins sourdes oreilles que les nôtres… et c'est ainsi que nous nous retrouvons par une belle journée de mai au pied de nos machines, depuis nos bases de Colmar et Strasbourg, pour une journée combinant promenade aérienne et découverte du patrimoine aéronautique…

Vol sans histoire, nominal comme on dit de nos jours, et voici Melun à l'horizon, où nous nous retrouvons tous par une température certaine mais avec une petite brise bienvenue. Melun-Villaroche… Aérodrome mythique puisqu'il abrita un Centre d'Essais en Vol où ont été soumis à l'essai de multiples appareils de toutes productions, Arsenal, Breguet, Dassault, Leduc, Potez, on en passe… C'est bien sûr aussi le terrain du grand bal des avions à réaction français, ouvert avec le vol de l'Ouragan piloté par Rozanoff… Impossible de faire ici en quelques lignes l'histoire du terrain, d'excellents ouvrages existent d'ailleurs sur le sujet.

Avions au parking et verrières fermées, direction les hangars dits « Les Trois Tonneaux » où nous sommes accueillis par Georges Perez, l'un des piliers de l'équipe FFW, pour la visite de la collection. A vrai dire, la saison des meetings a déjà commencé et une équipe s'affaire sérieusement à l'entretien ou à la révision des machines. Mais on nous laisse nous promener, flâner et discuter le coup au milieu des DC3, Catalina, Mustang, P40 et autres Piaggio ou Skyraider en changement de moteur, etc.

*Un Skyraider en changement de moteur, de la bien belle mécanique mon ami.*

*Et le Catalina en révision printanière*



De quoi s'en mettre plein les mirettes. On jettera discrètement des regards obliques, comme disait le poète, sur l'organisation méticuleuse des plans de travail, histoire d'en prendre de la graine.

*← La moitié du travail… consiste à préparer le travail !*

On s'installera aux commandes ou dans le salon volant du Catalina. Façon de faire un voyage immobile à l'ancienne le temps d'une chanson…

*↑ Qui ne rêverait de s'installer aux commandes d'un majestueux Catalina ?*

Et l'on pourra juger sur pièces du moral de l'équipe à l'issue de la visite… Au plus haut, dirons-nous !

*Une équipe qui se sent pousser des ailes !*

Du North American P51D "Mustang"

Au North American NAT6 Texan ➔

Au passage, on aura compris le pourquoi du code OACI du terrain. LFPM, voilà qui signifie bien sûr ***Les Fabuleux Pros de la Mécanique***… Sachant que ce sont d'ailleurs les mêmes que ***Les Formidables Pilotes de Melun***, mais on sait que l'aviation ancienne est un métier – si l'on peut dire – où il faut être polyvalent !

Puis pique-nique à l'ombre des platanes du terrain, entre deux de ces immenses hangars témoins d'une activité passée fébrile et qui pour l'heure semblent offrir un costume un peu large pour le trafic de l'aérodrome. Quoique… nous sommes en week-end et qu'outre les collectionneurs d'avions anciens, l'école de pilotage de l'Aviation Civile, l'aéro-club local et diverses entreprises animent la plate-forme, sans compter diverses manifestations qui s'y installent à l'occasion… Mais on se dit qu'il y a là en puissance, comme le fait remarquer Eric, une sorte de Duxford à la française, dont nos amis de France's Flying Warbirds seraient les pionniers, avec ces infrastructures idéales faites de vastes hangars, de bureaux et d'ateliers, des pistes assez longues pour tout faire décoller, des champs alentours, bref un terrain exceptionnel qui a un petit air de belle au bois dormant mais qui pourrait bien ne pas avoir dit son dernier mot …

Pique-nique et discussions à l'ombre des platanes

Après le déjeuner, cap sur le musée Safran de Melun Villaroche où nous attend Joseph Rio, notre guide du jour, qui fait partie de l'équipe d'experts passionnés qui constituent l'ossature du musée… Ce musée dont nous avons tant entendu parler, et à vrai dire de plus en plus depuis quelques années et qui vaut à lui seul le voyage. Joseph sait tout de l'histoire de la Snecma devenue Safran et de son musée, et sait nous la conter avec talent… et malice, car il ne cesse de nous poser des questions qui ramènent nos connaissances aéronautiques et historiques à leur juste niveau…

Retour à l'école des moteurs avec Joseph Rio

On commencera par retracer l'histoire des moteurs à piston avec une superbe série de moteurs en étoile entre Gnome, Rhône, Clerget et autres Jupiter, puis l'auteur de ces lignes ne pourra retenir une génuflexion appuyée devant Saint Hispano… tant les activités de notre association sont pour l'heure centrées sur la restauration de notre réplique de D520…

*🡐 Le but secret de l'opération… un pèlerinage aux sources du D520 !*

Après les moteurs à piston suivent les moteurs à réaction puis les moteurs fusées, avec des dispositifs techniques incroyables d'ingéniosité et de la belle mécanique de grande précision. Nous aurons le privilège de faire un détour par les ateliers où notre regard oblique – toujours le même – ne manquera pas une très belle cabine de peinture ouverte à extracteur qui ne nous laisse pas indifférents...

*🡅 Petya se prépare à soumettre à l'essai nos futurs moteurs à réaction…*

*Passage à l'atelier… nous en sortirons rectifiés et redressés comme il se doit ! 🡇*

Cerise sur le gâteau de cette superbe journée, nous aurons le privilège à notre retour au terrain, grâce l'entregent de Christian – toujours lui – de pouvoir visiter le hangar voisin de celui de FFW, un immense bâtiment à la splendide charpente de type Eiffel, qui abrite une collection époustouflante d'appareils, collection pour l'instant hélas non encore accessible au public mais agencée malgré tout avec un art consommé et remarquable de la présentation. Nul doute que ses fondateurs et animateurs, si la possibilité leur en est un jour donnée, en feront un jour un musée absolument exceptionnel. Restons discrets sur la composition de cette collection, dont on trouve cela dit assez aisément des traces conséquentes sur un ancien site internet encore en ligne de l'association qui anime ce musée en devenir.

Puis ce sera le retour vers nos pénates alsaciennes, la tête remplie de belles images et de rêves de musées volants, avec quelques grains à contourner par le nord ou le sud, selon l'humeur du pilote, pour une arrivée là encore nominale en plaine d'Alsace… Voilà donc ingurgitée directement à la source, et selon la bonne formule de Ghislain, une bonne dose de Motivex pour la suite de nos opérations. C'est sûr, on remettra ça l'an prochain ou dès qu'on le pourra vers une autre destination. L'Alsace n'est pas d'ailleurs la plus mal placée des régions pour partir à la découverte du patrimoine aéronautique européen. France, Allemagne, Tchéquie, Suisse, il se pourrait bien que ce genre d'excursion personnalisée devienne une spécialité des Ailes historiques…

Encore une fois tous nos remerciements à nos hôtes de la journée, Christian Amara et Joseph Rio qui se sont mis en quatre pour nous accueillir – et nous transporter gentiment ! - sur cette magnifique plate-forme.

## *Vu sur le net :*

### *Le plus grand ballon du monde*

Il se nomme le "Airlander 10" et il est développé par la société anglaise "Hybrid Air Vehicles". Son histoire commence le 14 juin 2010 lorsque l'armée américaine signe un contrat avec "Northrop Grumman" pour la fabrication d'un dirigeable destiné à la surveillance et à la reconnaissance au-dessus d'un théâtre d'opération. Ce contrat fait suite à une notice, établie par l' "U.S. Army Strategic Command" en avril 2009, définissant les caractéristiques et les détails techniques du projet. Le programme de plus de 500 millions de dollars, baptisé "Long Endurance Multi-Intelligence Vehicle" (*LEMV*), prévoit le développement d'un dirigeable (*en trois exemplaires*) qui doit être opérationnel dans les 18 mois, pour une utilisation en Afghanistan, capable d'atteindre une altitude de 20.000 pieds, de rester 3 semaines en vol sans équipage et d'être pilotable à distance. Pour mener le projet à bien dans les délais, "Northrop Grumman" s'associe avec plusieurs entreprises dont "Hybrid Air Vehicules", et les sociétés américaines "Warwick Mills", "ILC Dover", "AAI Corporation" et "SAIC".

*Le premier vol du prototype HAV 304*

Le prototype baptisé HAV 304, connait quelques retards et n'effectue son premier vol à Lakehurst (*New-Jersey USA*) que le 7 août 2012, avec succès, en restant en l'air pendant quatre-vingt dix minutes. En 2013, l'Armée américaine décide toutefois d'abandonner le projet, en premier lieu pour des raisons de restrictions budgétaires (*malgré les 300 millions de dollars déjà dépensés*), mais aussi pour des problèmes techniques rencontrés dans le développement du LEMV, enfin pour un usage qui ne semble plus d'actualité après le désengagement, programmé pour 2015-16, des forces américaines présentes en Afghanistan. Le dirigeable est alors acheté par la société britannique "Hybrid Air Vehicules", et transféré en décembre 2013 au Royaume-Uni (*dans un hangar de H.A.V. dans le comté du Bedfordshire*). Le projet est de transformer le ballon en une plateforme civile capable d'effectuer le transport de charges lourdes et volumineuse.

*Le "Airlander 10" dans son hangar de Cardington*

Grce au soutien financier du gouvernement britannique (*8 millions d'€uros*), "H.A.V." peut procéder aux modifications techniques nécessaires sur le dirigeable, le projet "Airlander 10" est lancé. En mars 2016, il est enfin présenté aux journalistes, flottant à un mètre du sol dans son hangar. La phase de tests en vol du prototype, désormais baptisé "The Matha Gwyn", est annoncée pour les mois suivants. Le 17 août, celui que les britanniques ont surnommé le "Flying bum" (*"fessier volant"*), décolle de l'aérodrome de Cardington et vole pendant une demi-heure à une quinzaine de mètres d'altitude.

*17 août 2016 – le 1er vol.*

↑ *24 août 2016 – le 2ème vol.*

Tout semble parfaitement au point… Jusqu'au 2ème vol, le 24 août 2016, lorsque le ballon, après un vol d'une heure trente sans incidents, entame la délicate phase d'atterrissage. A quelques mètres du sol, le dirigeable prend brusquement une inclinaison inattendue, piquant du nez puis venant finalement percuter durement le terrain, heureusement il n'y a aucun blessé parmi l'équipage, mais la cabine de pilotage est endommagée. La société H.A.V., dans un communiqué laconique, mentionne l'incident sans autres explications, les essais sont suspendus. C'est le "Air Accidents Investigation Branch" (*équivalent du BEA français*) qui dans son rapport d'enquête va établir les six causes de l'accident.

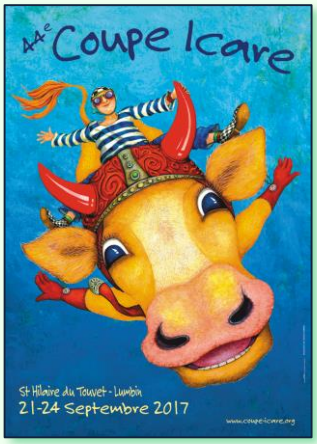
L'arrêt est un coup dur pour les anglais car le projet a déjà couté 25 millions de Livres, et il faut plus de 200 heures de vol d'essai (*sans incidents*) avant de pouvoir envisager une commercialisation. Après de nouvelles modifications techniques (*63 selon H.A.V.*), dont l'ajout de deux airbags sous le dirigeable, et déployables si nécessaire, pour protéger le poste de commande, le ballon effectue sa sortie du hangar début avril de cette année. Le 10 mai le mastodonte reprend les airs pour son troisième vol (*durée 3 heures*), cette fois sans incident. Depuis lors, les tests se poursuivent, le "Airlander" monte à une altitude de 1.000 mètres le 13 juin pour son 4ème essai. Le 5ème a été effectué au cours du mois de juillet.

## *The Endless Runway*

Financé, entre 2012 et 2014, par l'Union Européenne à hauteur de 560.000 €uros dans le cadre du programme européen "FP7-Transport", le projet "Endless Runway" fait son grand retour en mars-avril 2017. L'étude était menée en 2012/14 par le centre de recherche aérospatiale néerlandais NLR en collaboration avec l'ONERA (*France*), l'INTA (*Espagne*), DLR (*Allemagne*) et l'institut Lotnictwa (*Pologne*). Le concept, un aéroport doté d'une piste d'atterrissage circulaire (*de 3,5 kilomètres de diamètre*), permettant de diminuer la superficie habituellement nécessaire pour ce genre d'infrastructure, et de réduire les contraintes physiques liées aux pistes droites. Cette année en ressortant "Endless Runway" des cartons, les chercheurs espèrent obtenir des financements (*privés et/ou de l'UE*) pour faire passer le projet du stade de la simulation sur logiciel à une phase de tests physiques. Alors, utopique ou pas cet aéroport circulaire ? La question est posée. Pour les curieux le rapport final résumé de 2014 (*et sa version complète en Pdf*).

## *Sorties d'automne :*

Les dernières dates de la saison. Un grand regret, l'annulation par l'équipe organisatrice, du meeting de "Lens Airshow" qui devait commémorer le Centenaire des batailles de Vimy et de la Cote 70 (*rendant hommage aux soldats canadiens*). Voir sur leur page facebook et le site de la manifestation.



## *Merci à nos Partenaires pour leur soutien :*

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

*Le Bulletin - Vous qui aimez l'Aviation, son histoire, ces hommes et ces machines qui vous ont tous fait rêver, partagez cette passion avec la communauté des Ailes ! N'hésitez pas à nous faire parvenir un article que nous publierons ici, ou une information que vous souhaitez partager, un avis sur un livre aéronautique que vous avez aimé, etc.* aileshistoriquesdurhin@gmail.com