Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin....

Année 2018

Été

RGPD - De nouvelles obligations sur le recueil des données personnelles sont en vigueur dans l'Union Européenne depuis le 25 mai 2018 (Règlement Général sur la Protection des Données). Si vous ne souhaitez plus recevoir ce bulletin, vous pouvez nous le signaler par simple retour de courriel ou en nous contactant via le site des Ailes, nous procéderons alors au retrait immédiat de votre adresse mél de notre liste de diffusion.

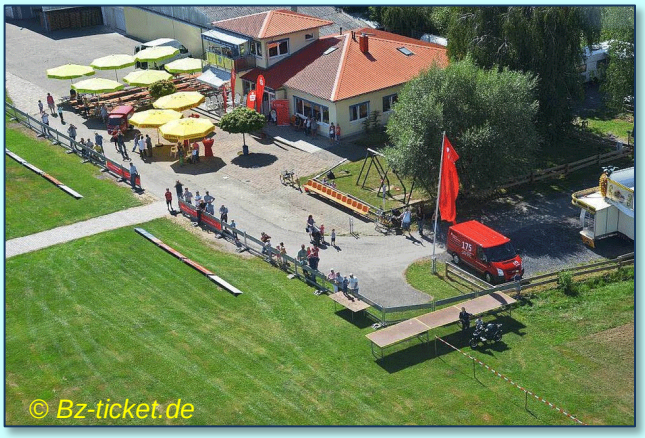
*Editorial*

*Notre association a peut-être comme vocation de restaurer et préserver le patrimoine aéronautique, mais au cœur du projet de toute association se trouve toujours également la volonté de transmettre aux plus jeunes générations. Et force est de constater que la jeunesse, loin de l'image caricaturale d'adolescents accrochés à leurs écrans, s'intéresse à tout, et en particulier à l'aviation. Nous en avons eu encore la preuve dans notre hangar au mois de mai avec une classe de collégiens formidable. On y a parlé drones, Solar Impulse et aviation électrique, mais tous se sont aussi pris sérieusement à la construction de leurs petits planeurs avec colle, réglet et papier de verre, à l'ancienne. Conjuguer l'ancien et le futur, savoir d'où l'on vient pour décider où aller restera toujours une constante des activités humaines, et c'est bien ainsi !*

*Les Ailes historiques vous souhaitent un bel été 2018.*

*H. Payre*

## Un week-end en Allemagne.




Depuis la naissance des "Ailes", notre association participe chaque année aux "Kehler Flugtage" organisées par l' Aero-Club Kehl e.V. de Kehl-Sundheim (*Bade-Wurtemberg - D*). Cet aérodrome qui est aussi appelé en allemand "Sonderlandeplatz" a un charme tout particulier, avec sa piste en herbe et son cadre campagnard. Les cigognes en ont fait leur terrain, quand les avions, planeurs et autres aéronefs locaux ne viennent pas occuper leur espace aérien !

C'est ainsi que les 2 et 3 juin quelques volontaires ont tenu le stand-boutique sur le terrain, l'occasion de présenter l'association, en particulier notre projet "Dewoitine", de prendre des contacts avec des passionnés d'aviation, enfin de réaliser quelques ventes pour financer nos projets.

*Le stand est prêt et la troupe motivée* ➔

Après une semaine perturbée par la météo et de nombreux orages sur la région, la chance souriait aux organisateurs avec un grand soleil sur les deux après-midi du meeting. Le beau temps a attiré les visiteurs, venus nombreux par les airs d'Allemagne, de France et de Suisse, offrant ainsi aux spectateurs un plateau statique varié, entre avions modernes et anciens. Il fallait alors toute l'habilité des responsables du parc-avion pour stationner tout le monde.

*La tour*

*Le parking "visiteurs"*

*Bücker Jungmann BF 131*

*Messerschmidt BF 108B "Taifun"*

*Stampe SV 4 C & Focke Wulf Fw.44 "Stieglitz"*

Schulgleiter SG38

Zeppelin Europa Park (75 m. de long)

Le Kranich DB 1 – Planeur biplace de 1938

🡐 En présentation et à l'atterrissage 🡓

Hatz CB1 Classic

FW Piaggio 149D

Vue d'ensemble

Focke Wulf Fw.44 "Stieglitz"

*L' Extra EA330 LX venu de Haguenau (67) et piloté par Emmanuel Antal, pour un numéro de Haute-Voltige*

Difficile de tout vous présenter ici, mais une chose est certaine, l' Aero-Club Kehl e.V., nous a proposé un magnifique spectacle aérien, en vol et au sol. Les "Kehler Flugtage", qui se déroulent chaque année sur 4 jours au moment de la Fête Dieu (*Jour férié dans certains "Lands" allemands*), ont été une nouvelle fois une belle réussite. Merci à toute l'équipe qui nous a accueilli avec, comme toujours, gentillesse et convivialité, un beau moment de partage aéronautique, alors rendez-vous en 2019. Merci également aux membres des Ailes présents.

## *Merci à 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***

# *La saga Stinson, une histoire de famille et de femmes…*

## *(troisième épisode)*

## *Par Henri Payre*

En 1915, Katherine avait appris à maîtriser la manœuvre qu'on appelait « *loop the loop* », la boucle dirait-on aujourd'hui. Les machines de l'époque n'avaient guère de réserve de puissance et bien sûr, la partie délicate de la manœuvre était le haut de la boucle, où il fallait une bonne finesse de pilotage pour passer dos et redescendre sans décrocher et passer en vrille dos, vrille ventre ou vrille mixte…

Elle avait aussi appris à maîtriser la figure du piqué, le « *nosedive* ». Les avions sortaient tout juste de la période où on volait pas très haut, pas très vite et le plus horizontalement possible. Les virages étaient de grands virages avec aussi peu d'inclinaison que possible. Tous les pilotes qui aujourd'hui pilotent des répliques des avions de cette époque se gardent bien de dépasser 15° d'inclinaison. De sorte que le « nosedive » ou « piqué », s'il n'est aujourd'hui plus de l'ordre de la figure, était à l'époque une manœuvre plutôt hardie qui mettait les foules en transes.

D'une façon générale, Katherine cherchait toujours à avoir un temps d'avance sur ses collègues « *barnstormers* », et c'est ainsi que vers la fin de l'année 1915, elle eut l'idée de fixer des feux de Bengale au magnésium à son appareil pour réaliser des acrobaties… nocturnes. C'est ainsi que le 17 décembre 1915, elle avait tracé dans le ciel les lettres CAL pour Californie. Écrire dans le ciel *(Skywriting)* est aujourd'hui une discipline à part entière, et si vous passez un jour par Oshkosh au mois de juillet, vous aurez peut-être la chance de voir un bimoteur Beechcraft dans cet exercice…

*Katherine dans ses œuvres nocturnes.*

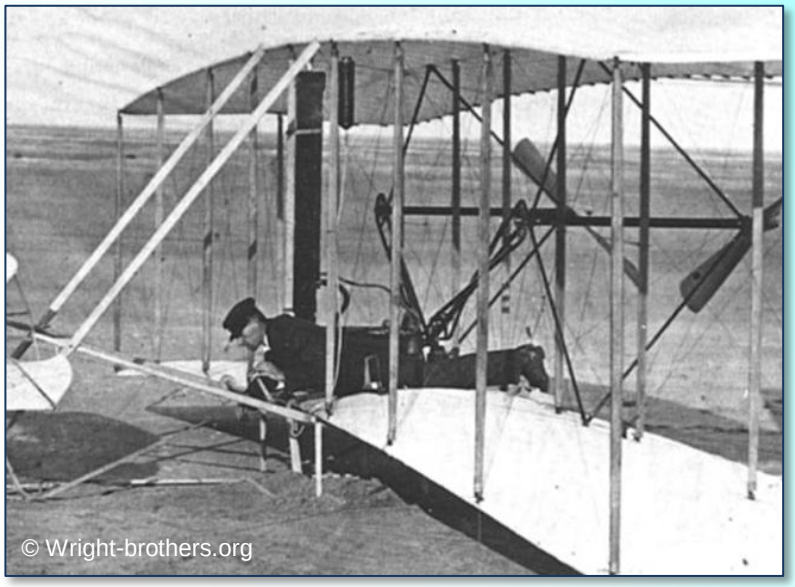
A l'été 1916, les Stinson retournèrent prendre leurs quartiers d'été à Chicago ; l'ancien aérodrome de Cicero Field avait été désactivé et tout le monde se retrouva sur le terrain d'Ashburn, où les machines furent remontées après leur transport depuis le Sud du Texas. Katherine partit aussitôt en tournée de démonstration, d'abord dans le Nord-Est du pays, pendant que Marjorie assurait l'instruction d'une nouvelle promotion de canadiens. Au total, Marjorie devait former 84 pilotes canadiens envoyés sur les théâtres d'opération de l'Europe en guerre.

Eddie voulait lui aussi s'investir davantage dans le pilotage. Il avait été confiné par la main de fer maternelle aux tâches mécaniques, avait aidé le mécanicien en chef Walter Brock à modifier les deux Wright B, en particulier au niveau des commandes de vol (voir encadré). Brock avait en outre été mandaté pour monter, à partir de deux biplans Partridge Keller à moteur Gnome, un nouveau biplan, opportunément baptisé Partridge Brock. Mais tout cela ne suffisait plus à Eddie qui rongeait son frein de ne pouvoir voler et instruire davantage. Sa mère objectait toujours qu'il était irresponsable et trop détendu, et ils ne cessaient de s'opposer. Ce différent allait plus tard mener à la scission de la cellule familiale et conduire Eddie à s'affranchir de la tutelle de sa mère. Il put tout de même instruire un élève pendant la saison d'été 1916, Robert Shank, qui avait acheté son propre avion, les vols se faisant donc hors du contrôle de l'ombrageuse maman. C'est ainsi qu'enfin, Eddie put révéler son talent de « pilote-né », au grand dam sans doute de sa génitrice…

### *Évolution des commandes de vol…*

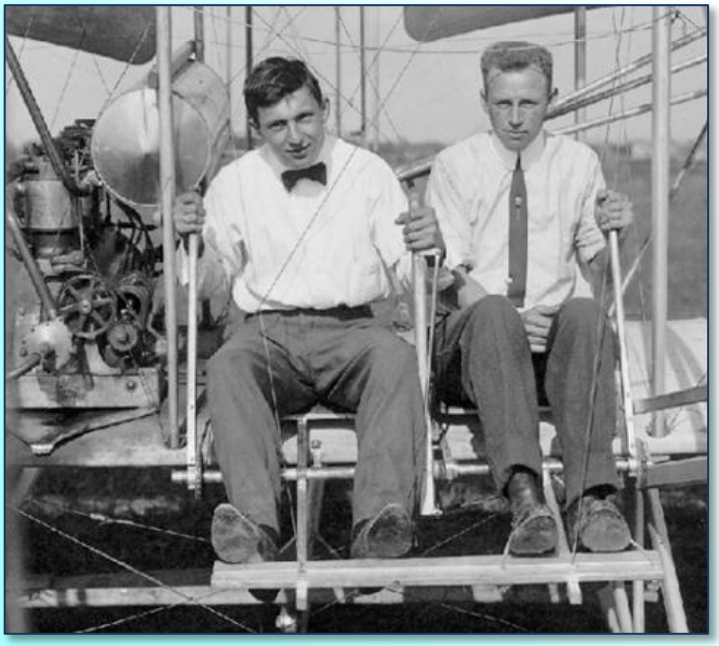
En ce début de siècle de l'aviation, les avions s'acheminent progressivement vers leur architecture moderne : moteur/hélice à l'avant, pilote et élève assis en tandem dans un fuselage entoilé, empennage profondeur/direction à l'arrière… L'architecture des Wright va devenir obsolète, eux qui n'avaient pas su faire évoluer leurs machines avec leur temps.

Cela dit, il est intéressant de regarder l'évolution des commandes de vol de ces premiers appareils. Le premier Wright Flyer, immortalisé en 1903 dans un cliché resté célèbre, se pilotait « couché ». L'idée des Wright était qu'ainsi, le pilote opposerait moins de résistance au vent qu'en position assise. Il fallait économiser les quelques chevaux-vapeur disponibles ! Les hanches coincées dans une sorte de berceau qu'il faisait coulisser de droite à gauche avec son corps, le pilote commandait le gauchissement de l'aile. Le contrôle en tangage (vers le bas ou vers le haut, si l'on veut) était commandé par un levier manœuvré de la main droite. Voilà donc pour la première version.




*Pilotage couché* ↗

Dans le Flyer B, le pilote est désormais assis sur le devant de l'aile et le berceau pour les hanches est remplacé par un deuxième levier. De la main droite, on assure le contrôle en tangage, et de la main gauche le gauchissement… mais là aussi, en poussant ou tirant le levier ! On pousse pour aller à droite, on tire pour aller à gauche… mais de la main gauche, attention ! Et pour le gouvernail de direction désormais présent sur ces machines, qu'à cela ne tienne, un troisième levier fera l'affaire. Si Orville n'avait pas de problème avec cette disposition, son frère Wilbur lui préférait un système à deux leviers. Chose amusante, on pouvait commander les Wright avec commandes « Orville » ou commandes « Wilbur »…



Deux leviers, trois si vous voulez, pas de souci... Mais les choses se compliquent encore quand l'avion devient biplace ! La commande de gauchissement reste située entre les deux sièges, et la commande de tangage est assurée par un levier à droite du pilote de droite… et par un levier à gauche du pilote de gauche. Vous suivez ? Ainsi, quand vous changez de place, vous devez inverser vos gestes… Une sorte de test de quotient intellectuel et de coordination, mais avec des conséquences pouvant être sévères…

🡐 *Pilotage par leviers*

© Wright-brothers.org

On arrivait manifestement aux limites du système, et un certain souci d'ergonomie allait progressivement se manifester… La solution fut d'abord d'importer le dispositif « Deperdussin (*1*) » à volant, inspiré de la navigation maritime (et des dirigeables, cousins aériens des bateaux), qui remplaça progressivement le levier de gauchissement. C'est ainsi que les Flyer B furent équipés de volants, quoique pour ne pas tout simplifier d'un coup, la combinaison leviers/volants ait aussi existé…

*Commandes mixtes Leviers/Volant*

*Commandes « Double Dep »*

© Wright-brothers.org

C'est le français Esnault-Pelterie qui mettra un peu d'ordre dans tout cela en inventant le manche à balai, qui combine tangage et gauchissement dans un seul levier : gauche/droite pour tourner, tirer/pousser pour monter ou descendre. Le gouvernail de direction, mal nommé puisqu'il assure en réalité la symétrie du vol, est quant à lui relégué aux pieds, organe moins précis que les mains. C'est le système universel que nous connaissons encore aujourd'hui… Il était temps !

*(1) Deperdussin était un grand constructeur français, très en avance sur son temps (mais c'est une autre histoire…)*

A San Antonio, trois biplans Burgess en état moyen, sans moteur, avaient été acquis par l'école Stinson auprès du corps militaire des transmissions (Signal Corps) installé non loin. Avec trois avions et un moteur Curtiss, l'équipe put assembler un avion complet et le Burgess devint l'avion de formation avancée de l'école. Toujours sous l'influence de l'inflexible maman, les enfants Stinson ne pouvaient voler sur le gros biplan ; c'était Gilbert Budwig, instructeur de l'armée recruté pour l'occasion, qui assurait la formation sur l'avion.

*Le biplan Burgess à moteur Curtiss.*

Sans doute lassé de devoir sans cesse se battre pour imposer son talent et voler, Eddie prit du champ et commença une vie un peu vagabonde de pilote offrant ses services là où on pouvait bien en avoir besoin. Il avait réussi à mettre au point une méthode de sortie de vrille, et sa réputation n'en était sortie que renforcée. Il fit des vols d'essai de nouveaux appareils à Long Island ; on le retrouve ensuite à Newport News, en Virginie ; puis il travaille pour la Curtiss Co., dans l'Etat de New-York. On le retrouve aussi instructeur au 1st Aero Squadron à Fort Worth… Autant d'expériences très variées qui allaient lui servir plus tard, comme nous aurons l'occasion de le voir pour la vrille en Stinson Voyager, dont nous reparlerons avec notre ami Heinz…

Mais revenons à Katherine, qui à l'été 1916 fit sa tournée annuelle dans le Nord-Est des Etats-Unis puis au Canada. Partout où elle passait, elle impressionnait les autorités militaires locales, qui regardaient désormais l'aviation d'un œil neuf et très intéressé, songeant aux bombes que l'on pourrait larguer de tels engins, ou aux missions de reconnaissance des lignes adverses que l'on pouvait réaliser à leur bord.

Pour Katherine, l'objectif était surtout de continuer à se produire en démonstration, auprès de tous les publics possibles. C'est ainsi qu'elle fut amenée à faire une présentation devant une tribu Sioux, dans le Manitoba, à l'issue de laquelle elle fut nommée… Princesse Sioux.

*Katherine Stinson avec son Partridge Keller chez les Sioux.* ➔

*© Debra Winegarten.*

La réputation de Katherine était telle que fin 1916, elle reçut une invitation pour venir faire une tournée en Orient, à commencer par le Japon où, première femme à y prendre les airs, elle fut ovationnée comme jamais. Les femmes au Japon étaient à l'époque considérées, comme ailleurs dans le monde, comme inférieures aux hommes, et de voir une femme maîtriser l'art du pilotage était un puissant encouragement à l'émancipation féminine dans ce pays très traditionnaliste.

Après Tokyo, Yokohama, Nagasaki, Osaka et Nagoya, Katherine se rendit à Pékin, où elle reçut les honneurs du gouvernement. A la fin de sa tournée, elle annonça qu'elle retournait aux Etats-Unis pour tenter un record de distance, sa machine, un Curtiss Special construit pour l'occasion, étant en cours d'assemblage. Son calendrier chargé de présentations en vol ne l'empêchait pas de garder un solide esprit de compétition par rapport à ses principaux concurrents. Ces premiers vols de distance annonçaient d'ailleurs la grande aventure à suivre de l'aviation, à savoir l'âge d'or des vols de records des années 20 et 30. Pour l'heure, il s'agissait de réaliser des vols transcontinentaux entre la côte Est et la côte Ouest, avant de passer bientôt aux vols intercontinentaux… A commencer bien sûr par la traversée de l'Atlantique.

Au printemps 1917, la Croix Rouge avait lancé une grande campagne de collecte de fonds, et Katherine se proposa pour réaliser une grande tournée de Buffalo à Washington en passant par New York. Le Curtiss Special n'étant pas terminé, c'est dans un Curtiss Jenny qu'elle réalisa ce vol. Nouvel avion pour elle, ce célébrissime biplan, fétiche des pilotes de présentation, était un remarquable appareil, qui lui permit de mener à bien cette expédition avec des arrêts à Rochester, Syracuse, Little Falls. Tout au long du parcours, elle jetait des formulaires d'engagement par-dessus bord et ces promesses de dons, signées par un public ravi de se voir bombarder de la sorte, étaient ensuite rassemblées. C'est ainsi qu'elle put présenter au Secrétaire du Trésor, à Washington, des promesses pour un montant de 2 millions de dollars.

*Katherine devant son Jenny JN-4.*
*© Heritage Press.*

*Katherine remet un chèque au Secrétaire au Trésor McAdoo.* *© Debra Winegarten.*

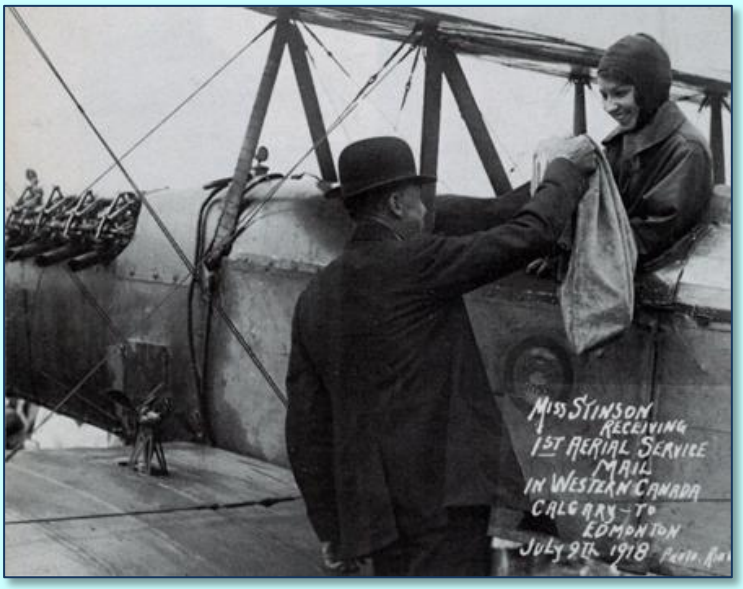
Pendant ce temps, le Curtiss Special avait été terminé et Katherine put se lancer dans sa tentative de record de distance. L'appareil en question était en réalité un hybride d'une allure un peu particulière, fabriqué à partir du fuselage d'un triplan, coupé en deux pour faciliter son démontage, doté d'ailes rognées d'un Jenny JN-4 et d'un moteur Curtiss OX-2 de 90 cv. Avec 342 litres d'essence à bord, l'autonomie théorique était de 700 nautiques d'un coup d'ailes.

*Le Curtiss Special de Katherine (aux commandes).* *© Heritage Press*

Elle choisit pour ce vol un parcours l'amenant de North Island, près de Los Angeles, jusqu'à San Francisco. Décollant à 7h31 du matin, elle se dirigea vers Los Angeles, puis obliqua avant le désert de Mojave pour attaquer le col de Tehachapi, à plus de 8000 pieds. Elle atterrit finalement à 16 heures sur le terrain de parade de San Francisco, après avoir couvert 610 miles en 9 heures et 10 minutes, nouveau record national de distance et de durée. Katherine avait tenu son pari.

Les Etats-Unis étaient entrés en guerre en avril 1917 et nombreux étaient ceux qui voulaient participer à cet effort. Katherine et Eddie demandèrent à être intégrés dans les forces américaines engagées en Europe, mais se virent opposer un refus ; Eddie parce qu'il lui fut diagnostiqué une atteinte de tuberculose, mais peut-être aussi parce qu'il était aussi trop bon instructeur pour être envoyé en escadrille : mieux valait le garder aux Etats-Unis pour former de moins bons éléments qu'on enverrait, eux, au front. Calculs de guerre… Quand à Katherine, il va sans dire qu'elle fut refusée… parce qu'elle était une femme, évidemment.

En 1918, Katherine, parallèlement à ses autres activités, fut nommée pilote postale par le Directeur des postes de Chicago. Elle achemina au mois de mai un sac de 61 lettres de Chicago à New York. Cette fois, ce n'était plus un petit vol « prétexte » comme elle l'avait fait en 1914 dans le Montana, mais un véritable transport de courrier qui, du fait de vents contraires, devait se solder par un atterrissage forcé à court de carburant, deux tentatives ratées de décollage, une hélice de rechange trouvée sur un terrain militaire voisin, et dix jours de retard. Tout ne marchait pas toujours comme sur des roulettes, même pour Katherine.




*Réception du sac de courrier de Calgary à Edmonton en juillet 1918.* © Heritage Press.

↑ *Affiche de propagande pour les Liberty Bonds.*
© Library of Congress..

Parallèlement, si elle ne pouvait pas devenir pilote militaire, elle pourrait tout de même continuer à mettre à profit ses talents d'aviatrice pour lever des fonds pour l'effort de guerre. C'est ainsi qu'en mai 1918, elle reprit les airs pour participer à la grande campagne des *Liberty Bonds*, ces obligations de guerre dont la promotion était assurée dans tout le pays par les barnstormers mais aussi par les grandes stars de cinéma de l'époque.

Katherine fut par la suite affectée à la route postale Washington-NYC. Mais, femme de volonté et de constance dans ses choix, elle n'avait toujours pas abandonné l'idée de « faire quelque chose », sur place en Europe. Ayant subi un second refus pour rejoindre les forces aériennes américaines en Europe, elle s'y rendit tout de même pour conduire les ambulances du Harriman Corps, en attendant une hypothétique affectation de pilote. On ne peut que saluer le courage et l'abnégation, face à cet injuste refus, de la décision de participer tout de même à l'action. Après la guerre, elle aurait dû devenir pilote de courrier postal entre Paris et le quartier général du général Pershing, à Coblence, mais cela ne se fit pas.

En réalité, Katherine était épuisée. En l'espace de 7 ans seulement, de 1911 à 1918, Katherine avait vécu une vie échevelée, toujours en déplacement, souvent aux limites de l'épuisement, lors de vols éprouvants, dans des machines bruyantes et physiques, la tête à l'air libre et donc au froid et aux intempéries, et sa santé avait dû en souffrir sans qu'elle s'en rende peut-être suffisamment

compte. En Europe, dans les conditions sanitaires difficiles de la guerre et au contact des malades, elle avait contracté la grippe espagnole qui y faisait rage, ce à quoi il faut ajouter une tuberculose qui lui fut diagnostiquée à son retour aux Etats-Unis. Il lui fallut plusieurs années pour se rétablir complètement, et sa carrière d'aviatrice était désormais terminée. En 1928, elle se maria et s'installa avec son mari à Santa Fe, puis se lança dans une carrière moins agitée mais tout aussi réussie d'architecte. Elle ne devait plus jamais reprendre les commandes d'un avion.

Reste la marque indélébile d'une femme exceptionnelle, mélange d'enthousiasme contagieux (on ne trouve pas de cliché de Katherine où ne rayonne son large sourire communicatif), de talent, de sérieux et de courage, qui avait combattu les a-priori de son époque et s'était imposée à force de volonté. Elle avait entraîné toute sa famille dans l'aventure de l'aviation, et on devait retrouver le nom de Stinson des décennies durant dans l'histoire de l'aviation américaine… comme nous le verrons bientôt.

***(A suivre)***

***Sources bibliographiques :***


*Katherine Stinson, The Flying Schoolgirl, Debra L. Winegarten, Eakin Press, Austin, Texas.*

*Stinson Aircraft Company, John Bluth, Arcadia Publications, Charleston, South Carolina.*

*The Stinsons, John Underwood, Heritage Press, Glendale, California.*


Chaque année, l' association "le Cercle des machines volantes" nous propose pour ses meetings aériens de très belles affiches dessinées par Antoine Crespin, alors un petit retour pour le plaisir.

## *Une invitation = une promesse = un Raid.*

*Vladimír Handlík et son fils Petr*

Au mois de juin, deux appareils du musée "Letecké muzeum Metoděje Vlacha" (*Mladá Boleslav - République Tchèque*) se sont lancés dans un Grand Raid (*aller-retour*) au départ de la ville de Mladá Boleslav, avec pour destination le terrain de La Ferté Alais (*91*). Toute une aventure pour ces deux avions, un Caudron G.3 (*réplique*) et un Polikarpov Po-2 "Kukuruznik" (*de 1937*) et leurs pilotes, Vladimír Handlík, 70 ans (*sur le Caudron*) et Petrem Handlíkem (*sur le Polikarpov*) accompagnés de Petr Handlík, le fils de Vladimir. Ce vol est la réalisation d'une promesse faite en 2012 par Vladimir Handlík à Jean-Claude Faure. Ce dernier de passage à Mladá Boleslav avec le Junkers Ju 52 de La Ferté-Alais, en découvrant le projet en construction du Caudron G.3, avait alors invité Vladimir à venir en France dès que l'appareil serait terminé, invitation que Vladimir avait acceptée.

### *Le Caudron G.3*

Mis en service en 1914, le Caudron G.3 est un monomoteur français biplan, dérivé du monoplace G.2, et destiné à la reconnaissance et à l'observation (*parfois utilisé comme bombardier léger*). Il est le seul avion fabriqué tout au long de la 1ère Guerre Mondiale. Même si dès le milieu de 1916 il ne correspond plus aux exigences du combat aérien et est retiré du front, il poursuit sa carrière dans les écoles. Nombre d'As français ont été élèves-pilotes sur G.3, à l'instar de René Fonck. La réplique tchèque a été construite, sur la base des plans récupérés auprès de musées français (*dont le Musée de l'Air du Bourget*), par Petr Svoboda, sous la supervision de Jana Slada, et avec la collaboration des membres de la fondation "Nadace Metoda Vlacha". Le Caudron G.3, entré dans la collection du musée "Letecké muzeum Metoděje Vlacha" effectue son premier vol le 23 septembre 1917.

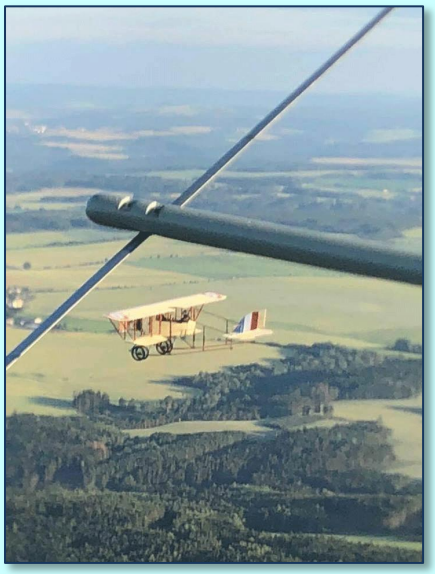
*En vol le 23 septembre 2017*

### *Le Polikarpov Po-2 "Kukuruznik"*

Avion construit en Union Soviétique à partir de 1929, le Polikarpov Po-2 est destiné à l'entrainement et au travail agricole (*Kukuruznik dérivé de KuKuruzna "Maïs"*). Il va néanmoins trouver sa place lors de la Seconde Guerre mondiale comme avion de harcèlement de nuit, équipant entre autre le 588e NBAP, régiment composé exclusivement d'équipages féminins les "Night Witches" (sorcières de nuit). L'appareil qui accompagne le Caudron dans son raid date de 1937 (*numéro de série 0076*), après une carrière militaire dans l'Armée rouge, il est donné à l'armée yougoslave en 1945. En 1967 il rejoint l'aéroclub de Koroški (*Aujourd'hui en Slovénie*) avant d'être abandonné dans un hangar en 1975. Restauré au milieu des années 2000, il revole sous sa livrée yougoslave "S5-MAY". Fin 2014, il quitte la Slovénie pour intégrer le musée de Mladá Boleslav et y retrouve sa livrée d'origine.

*En 2013 – Livrée armée yougoslave*

## *Escale en Alsace :*

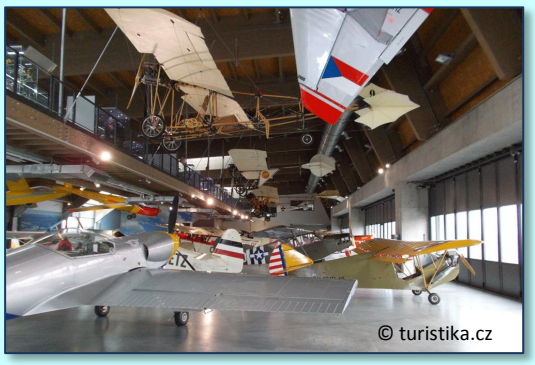


Parti de Mladá le dimanche 17 juin, les appareils étaient accueillis le 18 juin, en milieu d'après-midi, par l'équipe de l'Aéroclub de Haguenau en charge de l'escale "night-stop" alsacienne. Une occasion très rare de voir deux belles machines sur un terrain qui a accueilli ses premiers aéronefs dès 1910. Le Caudron et le Polikarpov repartis le 19 au petit matin sont arrivés à La Ferté Alais dans la journée, après avoir parcouru près de mille kilomètres en douze heures de vol (*le Caudron volant à une moyenne de 90 km/h*) et neuf escales (*réparties entre la République Tchèque – l'Allemagne – la France*). Départ de La Ferté Alais pour le vol de retour le jeudi 21, le 22 au soir les deux appareils se sont posés à Mladá Boleslav, après les étapes nécessaires au ravitaillement du Caudron et neuf heures vingt-deux minutes de temps de vol.

*Le Caudron G.3 et le Polikarpov Po-2 sur le terrain de Haguenau © Aéroclub de Haguenau via sa page Facebook*

## *Le musée "Letecké muzeum Metoděje Vlacha"*

Officiellement Inauguré en avril 2015, le musée de l'Air "Letecké muzeum Metoděje Vlacha" est installé dans la ville de Mladá Boleslav (*République Tchèque*) sur le terrain de l' "Aeroklub". Il propose une très belle collection d'avions anciens et de répliques, parmi ces dernières quelques vénérables aéronefs français (*Nieuport XII, Morane-Saulnier BB, et le Caudron G3*), la plupart des appareils du musée sont en état de vol. Le Nieuport a effectué son premier vol en 2004, le Morane-Saulnier en 2016, et le Caudron en septembre 2017.




*Le hall du musée*

*Le Morane-Saulnier BB*

*Le Nieuport XII*

La ville de Mladá Boleslav a un lien très particulier avec l'histoire de l'aviation tchèque et ce depuis le début du XXème siècle. C'est en effet dans cette ville (*alors au sein du Royaume de Bohême - Empire Austro-hongrois*) qu'est installée la société Laurin & Klement (*constructeur de vélos, de motos et d'automobiles rachetée par "Škoda Auto" en 1925*). En 1909, trois ingénieurs de cette société, Otto Hieronimus (*de nationalité allemande* et *également pilote automobile pour L&K*), Jan Kašpar et Eugène Čihák, qui partagent la même passion pour l'aéronautique, vont se retrouver sur des projets communs. La construction d'un appareil de type "Antoinette" (*on parle parfois d'un type Wright*) qui lors des essais refuse de décoller. Et surtout le développement d'un moteur d'avion qui va être ensuite monté sur un avion Blériot XI.

*Otto Hieronimus sur une Laurin & Klement (1908)*

De cette période les histoires diffèrent, le moteur aurait été monté sur un Blériot acheté par Hieronimus, dont les premiers essais auraient été effectués par l'ingénieur allemand sur le camp Radouč, près de la ville de Mladá Boleslav (*appareil qui aurait brulé après un nouvel essai*). Un nouvel avion Blériot aurait alors été acheté par Jan Kašpar, et équipé d'un nouveau moteur. Sur cet avion, Hieronimus effectue un vol à Velká Chuchle le 15 avril 1910 ; le 16 au même endroit, c'est au tour de Kašpar de réaliser un vol de deux kilomètres à une altitude de près de 25 mètres. La presse locale ne mentionnera pas le vol réalisé par le pilote allemand préférant mettre en avant le premier vol d'un pilote tchèque au-dessus du territoire tchèque.

Par la suite les trois hommes vont suivre des voies différentes. Hieronimus quitte L&K en 1911, il va par la suite développer divers moteurs, dont l'un baptisé "Hiero E" qui va équiper de nombreux appareils allemands pendant la Première Guerre mondiale. De leur côté, Jan Kašpar et Eugène Čihák quittent également Mladá Boleslav en 1910 et vont s'installer à Pardubice. Le manque de puissance du moteur conçu par les ingénieurs conduit à son remplacement par un moteur Anzani. Le 13 mai 1911 Kašpar vole sur un avion de sa propre conception, le "JK", il fait le plus long vol de l'Empire Austro-hongrois avec une durée d'une heure trente deux minutes en parcourant 121 kilomètres entre Pardubice et Velká Chuchle, dans la banlieue de Prague.

*Jan Kašpar sur "JK" dérivé du Blériot*

Mais si le musée d'aujourd'hui est baptisé "Letecké muzeum Metoděje Vlacha" (Musée de l'Air Metoděj Vlach) c'est en référence à une autre figure de l'aviation tchèque, Metoděj Vlach. Ce dernier est né en 1887 à Říkovice, le jeune homme entre en 1908 chez Laurin & Klement comme installateur de moteur de voiture. Au contact de l'ingénieur Hieronimus, il se passionne pour l'aéronautique et se lance dans la construction d'avions qu'il assemble dans un hangar près de la ville. Après l'échec de ses trois premiers biplans entre 1909 et 1911, c'est avec un monoplan qu'il va connaitre la notoriété en réalisant son premier vol public le 8 novembre 1912. L'appareil est équipé d'un moteur L & K de 38 chevaux et est le premier avion entièrement tchèque. Le musée dispose dans sa collection d'une réplique en état de vol du "Vlach", réalisée en 2002 par Václav Vondrásek.

*Le monoplan "Vlach" en 1912*

*"Ou comment faire naître les vocations !"*

Parmi les divers objectifs de l'association il en est un qui nous tient à cœur, la transmission de la passion qui nous réunit, l'aéronautique. Au cours du premier semestre qui vient de s'achever, nous nous sommes donc lancé comme défi de concocter une conférence adaptée à un jeune public et présentant les "secrets" du vol des "plus lourds que l'air" et l'aviation en général. Ce projet mené par notre président est une coproduction avec l'Aéro-Club d'Alsace et son président Laurent Fischer (aussi membre des Ailes) et le Comité départemental 67.

*Le "Vaisseau", construit et géré par le Conseil Départemental du Bas-Rhin, est une structure destinée à promouvoir les sciences, la culture scientifique et les techniques d'une manière ludique et interactive aux enfants et aux adolescents de 3 à 15 ans. Installé à Strasbourg depuis 2005, le Vaisseau propose de nombreuses thématiques scientifiques.*

Après des heures de préparation, le premier test grandeur nature s'est fait devant un jeune public, lors d'une conférence au "Vaisseau" de Strasbourg (*67*). Nos conférenciers se sont appuyés sur une présentation Powerpoint et quelques expériences pratiques et ont pu capter l'attention d'un public venu pourtant par une belle après-midi ensoleillée, composé tant d'enfants que d'adultes (et ce ne sont pas les enfants qui posent le moins de questions). Mission réussie, et merci au Vaisseau pour l'accueil et le soutien !

Alors pourquoi ne pas renouveler l'expérience ? Cette fois c'est dans notre hangar Costes et Bellonte de l'Aéroport de Strasbourg, le 13 mai, qu' Henri, Bruno et Thierry, ont accueilli un groupe d'élèves du Collège de la Haute Bruche et leur enseignante Mme Sandrine Maetz. Après la conférence, suivie avec grande attention par les jeunes élèves, un atelier manuel de construction de petits planeurs en balsa leur permettait de passer aux choses pratiques. La séance s'est achevée par une mise en pratique des grands principes aéronautiques (*et de grands éclats de rire*) avec l'envol des petites machines dans le hangar.

*Photos de Mme Sandrine Maetz*

## *Vu sur le net :*

Difficile de résister aux images des premiers meetings de 2018 chez nos amis anglais, alors pour le plaisir des yeux et des oreilles, une série de vidéos :

Shuttleworth Season Premiere 2018
(*6 mai*) © ***Airshow UK***

Duxford Air Festival 2018
(*26 & 27 mai*) © ***Bannistator***

Cosford Air Show 2018
(*10 juin*) © ***Airshow World***

Pour fêter les 100 ans de la Royal Air Force (*créée le 1er avril 1918*), de nombreuses manifestations sont organisées au Royaume-Uni (*Expositions, parades, concerts, etc.*) C'est ainsi que la plupart des grands meetings aériens du pays vont rendre hommage à la RAF et à son histoire prestigieuse.

Le site de la RAF ➔

## *Le dragon chinois*

Depuis le début des années 2010, l'avionneur chinois AVIC (*Aviation Industry Corporation of China*) travaille sur un projet d'avion amphibie, l'AG600 ou TA-600, nom de code "Kunlong" (*Dragon*). Son assemblage dans les usines du groupe débute en 2015.

*Juillet 2016*

*Octobre 2016*

En juillet 2016, l'appareil fait l'objet d'une présentation aux autorités et aux ouvriers de l'AICC, avant de faire sa première apparition publique à l'occasion du 11ème salon aéronautique de Zhuhai en octobre de la même année.

Il est le plus gros hydravion du monde. En décembre 2017 il effectue son 1er vol "terrestre" (*télé chinoise*), les essais se poursuivent début 2018 (*le 2ème vol en janvier*), et le premier décollage sur l'eau est programmé pour le deuxième semestre de 2018.

*Reportage sur CGTN Tv* ↗

## *Le "Lanc"*

Un documentaire (*parmi bien d'autres*) sur le Avro 683 Lancaster souvent surnommé le "Lanc". Mis en service en 1942 et produit à plus de 7.000 exemplaires, il est le principal bombardier quadrimoteur de la Royal Air Force avec le Handley Page Halifax (*produit à plus de 6.000 exemplaires*). Pendant la Seconde Guerre mondiale près de 4.000 appareils seront perdus au cours des diverses opérations. L'Aéronavale française va recevoir, à partir de la fin 1951, une cinquantaine de Lancaster qui serviront jusqu'en 1962. Le dernier d'entre eux, le "WU 21", est en cours de restauration depuis 1987, après son rapatriement en France métropolitaine depuis l'île de Wallis (*en 1984*) par l'équipe des "Ailes anciennes – Le Bourget".

*Le WU 21 accidenté en 1963 sur l'île de Wallis* ↑

## *Histoire animée de l'aviation*

C'est au sein de l'université "Utah Valley University" (*Provo – Utah USA*) que des étudiants de la "School of Aviation Sciences" ont réalisé cette animation sur l'histoire de l'Aviation. A découvrir aussi, le musée numérique ICI.

## *Un petit nouveau dans la catégorie "Navion", le Airfish 8*

Vous êtes amateur à la fois de nautisme et d'aviation, vous aurez très bientôt le tout-en-un, le bateau et l'avion. Conçu par la société Wigetworks à Singapour, le prototype du AirFish 8 arrive à la fin de ses essais et devrait être opérationnel en milieu d'année, avec une commercialisation prévue en 2020 (*prix annoncé : 3,5 millions de dollars*). Le projet est ancien, plus de dix ans, l'appareil qui rentre dans la catégorie des navires de commerce, vole (*jusqu'à 6 mètres de hauteur au-dessus de l'eau*) grâce à la technologie dite "Wing In Ground", effet de sol (*concept développé au début des années soixante*).

*Communiqué*

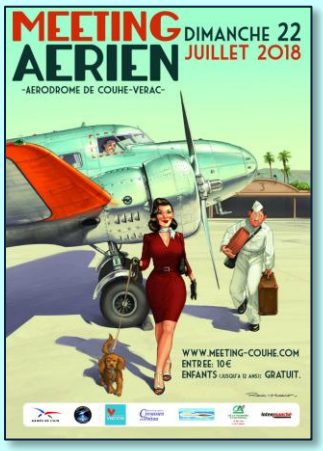
*- Vous qui aimez l'Aviation, son histoire, ces hommes et ces machines qui vous ont tous fait rêver, partagez cette passion avec la communauté des Ailes ! N'hésitez pas à nous faire parvenir un article que nous publierons ici, ou bien une information que vous souhaitez partager, ou encore un avis sur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

*- Si vous disposez de documents (photos, livres, magazines, documents numériques) sur l'histoire de l'aviation en Alsace, vous pouvez aussi contribuer à notre fonds documentaire, contactez nous.*

## *Nos idées de sortie :*

Quelques dates de meeting à retenir (*vous trouverez une liste plus complète sur notre site Ailes historiques du Rhin – rubrique Idées de sortie*), et n'oubliez pas près de votre lieu de villégiature les traditionnels "meetings plage". En Alsace, le meeting tant attendu de Colmar "Colmar Air Legend" a été hélas annulé.

Partout ailleurs en France :



*& chez nos voisins :*

*En Allemagne*

*& en Suisse*