Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

N°9
10/2012

Les Caves de Turckheim

Notre partenaire pour le Fly-in Oldtimers

Edito :

Vous trouverez dans ce bulletin un compte-rendu détaillé du Fly-In Oldtimers de Colmar. Un beau rendez-vous, malgré une météo en demi-teinte.

Nous approchons à grand pas de l'Assemblée Générale annuelle des "Ailes" (en novembre), il est temps pour un certain nombre d'entre vous de ne pas oublier de régler leur cotisation !! Merci…..

Le Bureau

COLMAR 2012

Les 1er et 2 septembre derniers avait lieu le dernier grand rassemblement aérien des "Ailes" pour l'année 2012, le Fly-In Oldtimers de Colmar-Houssen. Pour donner un nouvel éclat à ce rendez-vous, le Comité avait décidé d'y associer des passionnés comme nous de la préservation du patrimoine, les collectionneurs de voitures anciennes. C'est donc ainsi que pendant deux jours, l'aéroport de Colmar a été envahi (bien amicalement) par des vieux coucous et des vieilles pétroleuses !!!

Avant toute chose, remercions notre hôte sur la plateforme, Eric Knauss et son épouse Agnès, qui ont, par un investissement sans faille, permis le bon déroulement de l'opération.

Samedi 1er septembre

9h30 - les organisateurs scrutent le ciel gris et le plafond bas, la météo n'est pas optimiste pour la venue d'aéronefs extérieurs. Heureusement les premières voitures arrivent une à une, et avec la mise en place des avions basés et de deux Bölkow (un 208 et un 209) arrivés la veille, le plateau commence à prendre forme.

Citroën C4F – BMW 328
Stampe & Vertongen SV-4C

Bölkow 208"Junior"

11h30 – le Verre de l'Amitié - après avoir bien sûr sacrifié aux traditionnels discours "officiels", les participants engagent les premières conversations entre mordus. L'arrivée du Luxembourg du Nieuport 28 de Thierry Roussel vient brasser un instant l'air du hangar, il est rejoint un peu plus tard par le Yak 52 d'Olivier et trois Fourniers menés par notre ami Philippe.

Yak 52

Nieuport 28

12h30 – Knack-Party pour tout le monde. Le temps s'est dégagé légèrement, les Strasbourgeois arrivent en force, Stinson d'Henri et Stearman de Joël. Le parking avion a belle allure.

Pitts S-2A.

Stearman et Stinson des Strasbourgeois.

15h30 – Départ du cortège de voitures anciennes pour les Caves de Turckheim, en passant au milieu des vignobles. La dégustation des crus Haut-Rhinois, présentés par M. & Mme Schlussel, ravit les papilles des visiteurs comme des locaux. Certains découvrent en décapotable la fraîcheur de l'air qu'ils ne connaissaient jusqu'alors qu'en biplan.

Balade dans les vignes.

17h – Pendant ce temps, dans le hangar, les couteaux affûtés préparent le repas du soir.

20h – Soirée "pilotes" (à deux ailes ou quatre roues). Le buffet fait fureur, grâce aux salades préparées par Agnès et Annie (et l'historique Taboulé d'Henri). Aux fourneaux Henri et Roland grillent à tour de bras. Dans la salle les tablées sont joyeuses et animées. Vient le moment du Quizz, les questions sont techniques mais les réponses fusent, aviateurs et conducteurs sont motivés.

A ce propos pour les absents deux petites questions…

❶

Le 3 mai 1910, Eugène Wiencziers décolle du Polygone et survole la cathédrale de Strasbourg sur un avion appartenant à la société Mathis.

Question : Mais quel était le constructeur de l'appareil, qui avait débuté en 1906 par la réalisation d'une automobile à moteur V8 ?

❷

Cylindres et pistons en aluminium, chemises acier, double allumage, ce splendide moteur rotatif, amélioration d'un modèle Clerget, a été utilisé sur l'un des plus célèbres chasseurs de la première guerre mondiale.

Question : Quel était le nom de son concepteur?

Réponse en fin de bulletin (et on ne triche pas SVP)

Fromages et desserts mènent les convives tard dans la nuit. Il restera de la place dans le hangar d'Eric pour abriter une ravissante Rosengart qui rappellera aux uns ou aux autres ce qu'étaient les voitures de leurs aïeux.

Dimanche 2 septembre

8h – Petit déjeuner au hangar, le café fume dans les tasses et le moral est au top, le SOLEIL est enfin au rendez-vous..

9h-11h – Les collectionneurs de voiture prennent place à bord des avions pour une petite ballade au-dessus du Haut-Koenigsbourg. Tous les pilotes qui le désiraient ont fait une promenade dans les autos anciennes, tous les chauffeurs de ces dernières qui le souhaitaient ont pu faire un vol dans un avion ancien. Promesse tenue, et merci aux uns et aux autres d'avoir joué le jeu, en particulier à nos visiteurs M. et Mme Kaisin dans le PA18 de leur club ou le Stampe de notre ami Eric qui ne cesse de tourner pour en faire profiter les uns et les autres !

Le Dassault MD 312 Flamant

11h00 – Un bruit un peu plus fourni se fait entendre dans le sud du terrain, c'est bien sûr le Dassault MD 312 Flamant de nos amis de Montbéliard qui nous rend visite. On parquera ce magnifique avion à la main, pour faciliter son départ, et les nombreux bras présents ne seront pas de trop pour pousser la bête !

13h – Petit en-cas avant l'après-midi, l'ambiance dans le hangar d'Eric est détendue et on profite de la présence toute proche des autos et des avions pour discuter le coup.

14h – L'après-midi, avec d'autres avions, le Stinson pourra faire encore quelques vols photos pour préparer le calendrier 2014 (eh oui, il faut anticiper !) puis les participants commencent à repartir. Une magnifique Rolls-Royce Phaeton de 1929 nous gratifiera encore du chuintement de son 6 cylindres, au ralenti à peine audible. Une pure merveille !

16h – Reste à ranger les tables, le hangar, Frédéric Mendelssohn de passage avec le Sicile en profitera pour préparer le prochain barbecue de son association en emportant quelques victuailles, et on chargera d'autres avions de quelques cartons de vins restants (rien ne se crée, rien ne se perd... air connu).

Et après plusieurs jours d'une mauvaise météo dans le sud, notre ami Camille Montaigu arrive à nous rejoindre avec son Bellanca « Citabria », chapeau l'artiste !

Le parking se vide…….

Au final une belle réussite, la formule inédite pour nous avions+auto a tenu ses promesses, et encore merci à Eric et Agnès Knauss, Annie Weimer, Henri Payre, Jean-Jacques Marion, Jean-Claude Janssonne, Arnault Lutz, Philippe Dufay, Roland Demolliens et notre président Eric Janssonne, pour l'organisation logistique et technique, l'animation et toutes les prestations de qualité offertes à nos visiteurs.

Merci également à Monsieur Christophe Jacquot, secrétaire du club « Colmar Auto Rétro », chargé des collectionneurs de voiture et ses équipiers, ainsi qu'aux membres des AHR qui ont trouvé un peu de temps pour nous rendre visite à Colmar.

Fournier RF 3

Les "belles" en cortège

Piper PA 18 Super Cub

C'était au mois d' Octobre:

Dans le cadre du centenaire de la Ville de Melbourne en Australie, un riche fabricant de confiserie, Sir Macpherson Robertson, propose au "lord maire" d'organiser une course aérienne, entre Londres (Grande-Bretagne) et Melbourne (état de Victoria en Australie), dotée d'un prix de 75.000 dollars australiens pour le vainqueur (10.000 £). C'est ainsi qu'est donné le départ, le 20 octobre 1934, de la plus grande course aérienne de l'histoire, le Trophée MacRobertson (plus connu sous le nom de "London to Melbourne Air Race") et dont l'organisation est confiée au Royal Aero Club (R.A.C.). Les avions s'élancent, dès 06h30, de la nouvelle base aérienne de la R.A.F. de Mildenhall dans le Suffolk (inaugurée quelques jours plus tôt le 16 octobre).

Ce n'est pas moins de 20 équipages qui ont été sélectionnés pour participer à l'épreuve (parmi les 64 inscriptions déposées). Le constructeur De Havilland est le mieux représenté avec 5 appareils : Trois DH 88 Comet, un DH 80 Puss Moth et un DH 89 Dragon Rapide.

DH.89A Dragon Rapide

Puis la Fairey Aviation Company avec un Fairey IIIF et deux Fairey Fox I. Le petit constructeur Airspeed Limited, avec un Airspeed AS.5 Courier et un Airspeed AS.8 Viceroy. La Miles Aircraft Limited avec un Miles M.2F Hawk Major et un Miles M.3 falcon. Viennent ensuite, un Douglas DC-2, un Boeing 247 D (deux nouveaux types d'appareils en acier-aluminium conçus par les américains pour le transport de voyageurs en 1933 et 1934), un Desoutter Mk II, un Lambert monocoupe 145, un Pander S4 Postjäger, un B.A. Eagle, un Lockheed vega, enfin un GranVille R-6H.

A noter sur la liste initiale des 64 inscrits, que l'aviation française était très bien représentée avec sept équipages et pas moins de six constructeurs différents. Les appareils : un Wibault 366, un Bernard 84GR, un Couzinet 150, un Blériot 111/6 (appareils développés en prévision de la course et fabriqués en un seul exemplaire), puis un Caudron C530 Rafale, un Potez 39, et pour le septième équipage un avion américain Lockheed Orion. Au final et pour des raisons diverses aucun de ces avions n'a été retenu.

Caudron C530 Rafale
©aeromovies.fr

Douglas DC-2
©flight global image archive

Boeing 247D
©flight global image archive

L'absence de critère de sélection précis pour les avions participants explique la variété des appareils retenus, pas plus de contrainte pour l'itinéraire, laissé libre aux pilotes. Néanmoins le R.A.C. impose cinq étapes obligatoires sur le parcours (Bagdad en Irak – Allahabad en Inde – Singapour – Darwin et Charleville en Australie), un équipage unique pour toute la course et une arrivée dans un délai de seize jours.

Le 23 octobre 1934, c'est sur le champ de course de Flemington Racecourse près de Melbourne, et devant 60.000 spectateurs, que l'équipage C.W.A. Scott et Tom Campbell Black, à bord du DH 88 Comet "Grosvenor House", remporte la course et le prix de 10.000 livres. Ils ont couvert la distance de 18.200 km en 71 heures 00 minutes. Viennent ensuite le Douglas DC2 "Uiver" (en 90 heures 13) et le Boeing 247D "Warner Bros. Comet "(en 92 heures 55). Sur vingt avions, neuf parviendront dans les délais impartis. Les autres connaitront des fortunes diverses. L'épreuve étant même endeuillée dès le deuxième jour par le crash d'un des Fairey Fox I en Italie et le décès de ses deux pilotes.

Archives : http://www.youtube.com/watch?v=wlVlRlCoBJ0

DH 88 Comet
©flight global image archive

C.W.A. Scott & Tom Campbell Black
©flight global image archive

L'histoire du DH 88 Comet -

Le DH 88 Comet était un avion bimoteur avec une structure en bois et contreplaqué, et des ailes entoilées. Spécialement conçus par la société De Havilland pour la "MacRobertson Air Race", trois exemplaires sont alignés au départ de la course.

Le G-ACSP "Black Magic", piloté par les époux Jim et Amy Mollison, fait une partie de la course en tête avant qu'une panne à Karachi vienne mettre fin à l'aventure.

Il laisse la place au G-SACR "Grosvenor House" du nom de l'hôtel de son propriétaire M. A.O. Edwards (Grosvenor industries), qui remporte la victoire avec aux commandes de l'appareil C.W.A. Scott et Tom Campbell Black.

Enfin le G-ACSR propriété de Bernard Rubin (célèbre pilote automobile britannique), piloté par Owen Jones Cathcart et Ken Waller, et qui se classe 4ème avec un temps de 108 heures et 13 minutes.

Deux "Comets" seront construits par la suite, un pour l'armée de l'air française, le F-ANPZ et un, le G-ADEF "Boomerang" construit pour Cyril Nicholson (un agent de change).

Proposé à la RAF comme bombardier, l'appareil n'est pas retenu, l'époque étant aux prototypes "métalliques". Malgré tous les records qu'il va accumuler (entre 1935 et 1938), l'histoire du DH 88 Comet s'arrête au cinquième exemplaire.

Le F-ANPZ
©dh88.airwar1946.nl

Caractéristiques TECHNIQUES :

Motorisation –
2 moteurs à pistons de 230 Cv Havilland Gispsy Six R
Envergure 13,41 m (surface alaire 19,7 m2)
Longueur 8,83 m (hauteur 3,05 m)
Poids total 2.520 Kg (1.400 kg à vide)
Vitesse 380 km/h (maximum 415 km/h)
Autonomie 4.700 km
Plafond 5.790 m

Pour la petite histoire : En 1940 le F-ANPZ et le F-ANPY (ex-G-ACSR acheté par le gouvernement français en 1935) ont disparu dans l'incendie de leur hangar à Istres suite à un bombardement, nous étions en Juin !!

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'industrie aéronautique anglaise, limitée par ses capacités de production d'acier et d'aluminium, offre à De Havilland l'opportunité de présenter un avion dont le développement est le fruit des recherches effectuées pour le "Comet" : le Mosquito, le bombardier le plus rapide de la WWII, entièrement conçu en bois (contreplaqué lamellé).

Quizz
Alors avez-vous trouvé les réponses ?

Réponse 1 – La société "Antoinette" crée par Jules Gastambide (du nom de sa fille) et Léon Levavasseur. Le 3 mai 1910 le monoplan Antoinette était équipé d'un moteur Levavasseur 8 cylindres en "V" propriété de Émile Mathis.

Réponse 2 - Walter Owen Bentley, industriel anglais fondateur de la célèbre marque du même nom, marque absorbée par Rolls-Royce en 1931.

Boutique

Demandez le catalogue de nos divers articles (les tarifs et conditions de vente) à l'adresse ci-dessous….

aileshistoriquesdurhin@gmail.com

Vous pouvez aussi le consulter sur le site des Ailes - http://www.aileshistoriquesdurhin.fr

Profitez de votre venue à notre prochaine assemblée générale pour retirez vos achats sans frais supplémentaires, à cet effet (et pour nous simplifier les choses !!) passez votre commande à l'avance par courriel.. N'oubliez pas que la fin d'année approche vous trouverez certainement quelques idées.

Merci pour les "Ailes"

Bulletin ! Un petit effort, aidez nous à faire vivre ce bulletin, envoyez vos articles, commentaires, ou observations.