Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 02

Edito :

En ce début d'année 2013 le Conseil d'Administration s'est réuni à Lingolsheim pour constituer le Bureau des "Ailes". Après vote en voici la nouvelle composition :

Président – Eric Janssonne

Vice-Président Bas-Rhin – Henri Payre

Vice-Président Haut-Rhin – Eric Knauss

Secrétaire – Arnaud Lutz

Trésorier – Roland Demolliens

Le Bureau

Vu sur le net :

Prêts pour une petite ballade ? un clic

Calendrier prévisionnel du 1er semestre :

Les Ailes vont être de sortie dès le mois prochain, nous vous invitons donc à participer activement (et physiquement) à ces évènements, et à nous communiquer dès à présent vos disponibilités en la matière afin de nous en faciliter l'organisation. Au programme (sous réserve de participants..).

En MARS

Le 10 mars 2013

Du 29 au 31 mars 2013

La 3e édition du carrefour de l'Air aura lieu du vendredi 29 au dimanche 31 mars 2013. Les inscriptions sont ouvertes dès à présent *(et jusqu'au 1er mars 2013)*. Vous êtes collectionneur ? Vous représentez un musée ou une association ? N'attendez pas la dernière minute,

Plus d'infos sur le carrefour de l'Air.

Important : La bourse d'échange de Bâle est à la fois l'occasion de présenter notre association, et un lieu de rencontre privilégié avec des passionnés de l'aviation (collectionneurs, maquettistes, etc..). Mais c'est aussi la possibilité de réaliser des rentrées financières pour nos projets, à cet effet la "Boutique des Ailes" installe son stand. Nous y présentons nos produits et divers autres articles. Alors, si vous avez chez vous des livres et revues (ou magazines) anciens, dont vous souhaitez vous débarrasser, ne les jetez pas !! Faites-en don aux Ailes.

Contactez nous, merci.

En JUIN

Le traditionnel meeting 1er et 2 juin, deux journées dans une ambiance de fête aérienne comme savent le faire nos amis allemands. Vous pourrez bien sûr y retrouver le stand des "Ailes".

C'était en février :

Le 15 février 1949, le premier vol du quadrimoteur métallique Breguet 761 surnommé "Deux-Ponts" (car il comporte une configuration intérieure à deux étages). L'essai est effectué entre Villacoublay et le centre d'entrainement de Brétigny-sur-Orge ; c'est le pilote d'essai Yves Brunaud qui est aux commandes de l'appareil immatriculé F-WFAM. L'avion, propulsé par quatre moteurs *Snecma (Gnome & Rhône) 14 R 24* d'une poussée unitaire de 1.580 ch., va voler pendant près de 45 minutes avec une charge de 28 tonnes.

Vidéo du premier vol :
http://www.ina.fr/video/AFE85002963/le-premier-vol-du-nouveau-cargo-aerien-breguet-761.fr.html

© INA.Fr – Premier vol du Br 761-01

Yves Brunaud (1920-1962) Chef pilote chez Breguet disparait le 19 avril 1962 lors de l'explosion en vol d'un prototype du Breguet Br 1150 Atlantic. ➔

La société Breguet (Société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet) est née en 1911, créée par Louis Charles Breguet. Certains des aéronefs sortis de ses ateliers vont marquer leur époque. Ainsi le Breguet XIV, qui s'illustre au cours de la Première Guerre mondiale (Biplan produit à 5.500 exemplaires à la fin du conflit). Le Breguet XIX, dont le célèbre "Point d'interrogation" de Costes et Bellonte (variante baptisée Breguet XIX Super Bidon) qui effectue la première traversée de l'Atlantique Nord, sens est-ouest, sans escale.

Le Breguet Deux-Ponts :

C'est en 1936 que la société Breguet commence à étudier le principe d'un avion à deux-ponts, projet qui prend forme sur la base de la structure de l'hydravion quadrimoteur Br-730. La guerre va ralentir son développement et ce n'est qu'à la fin de celle-ci que pour un marché d'état, Breguet reprend ses études pour cette fois concevoir un avion de transport gros porteur en mesure de remplacer le Douglas DC-4 et destiné aux compagnies aériennes. Le projet Br-761-01 est lancé.

© Ralf Manteufel
DC4 Air-France en 1960

© amisbreguet.free.fr
BR-763 Provence

La motorisation utilisée sur ce 1er prototype montrant très vite un défaut de puissance, une présérie de trois nouveaux appareils est construite, ils sont équipés de moteurs Pratt et Whitney de 2100 chevaux et baptisés Br-761S. L'appareil ne rencontre pas le succès attendu auprès des compagnies…. Air France impose une motorisation encore plus puissante (moteurs Pratt et Whitney de 2400 chevaux), des hublots pour le pont inférieur (inexistants au départ) et enfin un nouvel empennage arrière, le Br-763 "Provence" est né.

Après la commande de 12 avions, passée en 1951, **le Br-763** commence sa carrière "en ligne régulière" chez Air-France le 17 mars 1953 (sur les vols Paris-Alger). L'appareil robuste et adapté aux terrains difficiles est baptisé "camion volant du Sahara", il est en mesure de transporter 12 tonnes de fret et 59 passagers (107 dans sa version passagers uniquement) avec 4 membres d'équipage. Exploité principalement entre 1953 et 1963, le dernier vol civil du Br-763 est effectué sur un Paris-Londres en 1971.
Quelques images souvenir sur la vidéo suivante © corporate.airfrance.com, (après la Pub !!!) :
http://www.dailymotion.com/video/x74gzu_le-breguet-deux-ponts_travel#.UNhjTXd1uIw

Le Br-765 – L'Armée de l'Air française "hérite" en 1951 des trois exemplaires du Br-761S que les compagnies aériennes n'avaient pas retenu. Ils intègrent l'escadron de transport 2/64 Maine.

Les capacités de l'appareil font que l'état-major passe commande de 4 nouveaux Deux-Ponts, spécialement conçus pour une activité militaire (équipements divers et motorisation renforcée) et baptisés Br-765 "Sahara". Ils sont livrés au 1/64 "Béarn" entre 1958 et 1959.

© militaria.forum-xl.com
Br-765 Sahara

Insigne - 2/64 Maine
© Service historique de la défense

En 1963-64, Air-France commence à diminuer sa flotte de Br-763 et c'est l'Armée de l'Air qui doit reprendre 6 de ces appareils. Deux vont rejoindre le 1/64 "Béarn" et quatre le Groupe Aérien Mixte 82 en Polynésie Française (aéroport de Faa'a), dans le cadre du Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP), participant ainsi activement au transport des matériaux et équipements nécessaires à la construction de la Base aérienne 185 de Hao.

© etom82maine.free.fr/historique – Br-763 au depart de Faa'a

Avec l'arrivée du Transall C160, les Br-761S, 763 et 765 vont disparaitre petit à petit des écrans radars militaires, officiellement le retrait du service actif est daté de juillet 1974. Au final le Breguet Deux-Ponts a été fabriqué à seulement vingt exemplaires, néanmoins sa silhouette a marqué l'esprit de nombre d'entre nous.

Et notre patrimoine ?

Et bien, aujourd'hui il n'existe plus que trois Breguets Deux-Ponts. Deux Br-765, version militaire du Deux-Ponts, l'un est en cours de restauration au sein des Ailes Anciennes Toulouse depuis déjà quelques années (le travail est considérable). L'autre, en exposition statique sur le terrain de la BA105 d'Evreux, est depuis peu confié aux soins des élèves du CFA pour une restauration devenue plus que nécessaire. Enfin, le 3ème, un Br-763, version civile, est un restaurant (le jour) sur le terrain de Fontenay Tresigny et le 7ème ciel (le soir !!!).

Le Br-765 d'Evreux en septembre2012
© paris-normandie.fr

Caractéristiques (version Br-763/765)

Longueur 28,94 m - Envergure 42,99 m - Hauteur 10,20 m
Vitesse de croisière 340 km/h – Vitesse max. 400 km/h.
Autonomie de 2300 à 4000 km - Altitude croisière 6.500 m.
Moteurs 4 Pratt & Whitney R-2800-CB 16 (CB17) de 2.400 ch.
Selon les versions - fret 14 t & 59 passagers (ou 107)
Poids en charge 54 t.
Equipage de 2 à 5 membres (4 normalement).

Enfin pour clore le sujet découvrez (avec un peu de patience !) le dernier vol sur un film amateur.

http://www.le65.com/info/tv/breguet.php3

Dans les associations :

Nos amis " Les Rétro Planes d'Argenteuil " nous signalent que le moteur " Rhône 9C ", qui va équiper leur réplique exacte de l'hydravion Donnêt Lévêque de 1912, a fait ses premiers tours.

Boutique :

Sur notre site - *http://www.aileshistoriquesdurhin.fr*

Consultez la rubrique boutique pour accéder à nos promotions, notre catalogue et télécharger le bon de commande

Episode hivernal :

Photos de notre ami Thierry Klemm des " Ailes Anciennes Lorraine "

Doncourt, le 16 janvier dernier...

C’est quand même beau…… l’hiver !! non ??