Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 03

Edito :

Notre association a rejoint les membres de l' **ATAP** (Association du Terrain d'Aviation du Polygone). Nous devenons ainsi la 6ème association du Polygone, avec le Centre école de parachutisme Alsace, l'Aéroclub d'Alsace, l'Aéroclub Polygone 67, le Centre d'instruction et de pratique du vol à voile de Strasbourg et l'Association des Propriétaires Privés du Polygone.

Nous vous avions parlé du Carrefour de l'Air du Bourget dans nos derniers bulletins, et de notre participation à cette rencontre. Pourtant c'est avec regret que les "Ailes" n'y seront pas cette année….

Le choix du week-end de Pâques pour cette manifestation fait que le nombre de membres disponibles est insuffisant pour un tel déplacement. En espérant que l'année prochaine les dates du Carrefour nous seront plus propices.

Le Bureau

DERNIÈRE MINUTE

L'aéroclub de Colmar organise les 6 et 7 avril prochains des journées portes ouvertes sur le terrain de Colmar-Houssen.

Les "Ailes" y seront présentes avec avions et stand.

Venez et participez à ce premier rendez-vous aérien de l'année 2013.

L'Aéroclub ICI

Assemblée générale de l'ATAP :

Le 25 janvier dernier, nos délégués, membres des "Ailes", ont assisté à l'assemblée générale de l'association du terrain d'aviation du Polygone. Notre adhésion à cette association est un moment clé dans notre positionnement sur le terrain. Notre ami Jean-Jacques Marion est notre représentant au sein du Bureau, au poste de vice-président. Bon courage à lui dans ses nouvelles fonctions

Au programme 2013 des manifestations organisées par l'ATAP (et les clubs), un grand rendez-vous les 27 et 28 avril prochains pour les journées portes ouvertes. Bien sûr vous êtes tous conviés à participer à l'organisation et aux activités qui nous seront dévolues sur ces deux journées. Du ~~travail~~ plaisir en perspective. !!!

Le terrain du Polygone
© E. Janssonne

A cette occasion, le public pourra découvrir les différents clubs de cette plateforme aéronautique alsacienne (vol moteur, vol à voile, parachutisme et aviation ancienne), et assister aux épreuves de l' " European Accuracy Master" (compétition européenne de parachutisme de précision).

Le programme complet dans notre prochain bulletin

Pour les Ailes – Exposition sur l'histoire de l'aérodrome Strasbourg-Polygone avec notamment des documents inédits (en particulier sur les 2éme Régiment de Chasse et GAO 553) / & Fly In d'avions anciens

Journées Portes Ouvertes - Aérodrome de Strasbourg Polygone

SAMEDI 27 AVRIL

Organisées par l'ATAP et les Associations du terrain

Pour les Ailes historiques du Rhin :

- **Fly-In annuel d'avions anciens**
- **Exposition sur le Polygone**
- **Stand des Ailes**

Contactez nous pour participer !!!

DIMANCHE 28 AVRIL

AéroCollections 2013 :

Rappel - Le 10 mars prochain, nous participons à la 10ème bourse d'échange de Bâle. Venez nous rendre une petite visite et découvrir cette manifestation sympathique. Ouverture de 10h à 17h. L'équipe habituelle tiendra le stand.

C'était en mars :

1er vol, le 07 mars 1927, du Westland Wapiti.

Après la grande guerre les moyens financiers donnés au ministère de l'air britannique ont subi une très forte réduction. Quand, au milieu des années vingt, le temps est venu de procéder au remplacement des Bristol "Fighter" (chasseur biplace construit par la *British and Colonial Aeroplane Company Ltd*) et des DH-9A (bombardier biplace construit par *Airco*), un contrat est attribué à la Société Westland Aircraft pour la fabrication d'un nouvel avion (de type bombardier) avec pour condition, l'utilisation d'un maximum de pièces issues du stock existant pour le DH-9A.

Wapiti Mark IIA du N° 55 Squadron de la Royal Air Force (en 1930 – source RAF)

Lors du test du 7 mars le prototype du Wapiti (le J8495) piloté par Major L.P. Openshaw, fait apparaître un défaut de fabrication très vite corrigé (gouvernail de direction inefficace). Il participe alors à un concours sur le site du centre d'essai de Martlesham Heath (Aircraft and Armament Experimental Establishment) face à sept autres prétendants. Compétition qu'il remporte.

Wapiti Mark IIA du No 55 Squadron

La première série de 25 appareils Mark I est commandée. Ces premiers modèles ont encore une structure bois, à l'exception du fuselage avant en duralumin, les suivants auront comme leurs concurrents un fuselage "tout métal". En 1928 le Wapiti devient le modèle standard de bombardier léger de la RAF et va être décliné en plusieurs versions et motorisations différentes, Mark II, Mark IIA, Mark V et T. Mark VI. 558 appareils seront produits (plus 27 construits sous licence en Afrique du Sud).

Au-dessus de l'Everest

C'est le "No 84 Squadron" de la RAF, basé à Bagdad (puis Shaibah) en Irak, qui réceptionne de juin à septembre 1928 les premiers Wapitis. Après l'Irak (et les autres unités de la RAF au Moyen-Orient) Il va équiper des unités en Inde (8 escadrons). Le prototype du Mark V va s'illustrer en devenant le premier avion à survoler l'Everest (accompagné d'un Westland PV-3).

En Grande-Bretagne, ce sont les unités de l'AAF (*Auxiliary Air Force*) qui recevront le Wapiti et qui vont les utiliser de 1929 à 1937 (10 escadrons).

Caractéristiques : (du Wapiti Mark IIA – le modèle le plus produit).

Moteur Bristol Jupiter VIIIF de 460 cv (principalement) mais aussi Bristol Jupiter XFA de 483 cv - Armstrong Siddeley "Jaguar 5" de 550 cv et Armstrong Siddeley "Panther II" 525 cv.

Bristol Jupiter VIIIF
© Aircraft Engine Historical Society

Envergure : 14,18 m. / Longueur : 9,66 m. / Hauteur : 3,60 m.

Poids à vide : 1.440 Kg / Charge utile : 1.010 Kg

Vitesse maximum : 218 Km/h / Avion biplan à fuselage métallique

Mark IIA en 1932 – Formation de mécaniciens indiens à AMBALA (Inde)

La maquette du Morane-Saulnier 406 pour les Ailes historiques du Rhin

(Par Arnaud LUTZ)

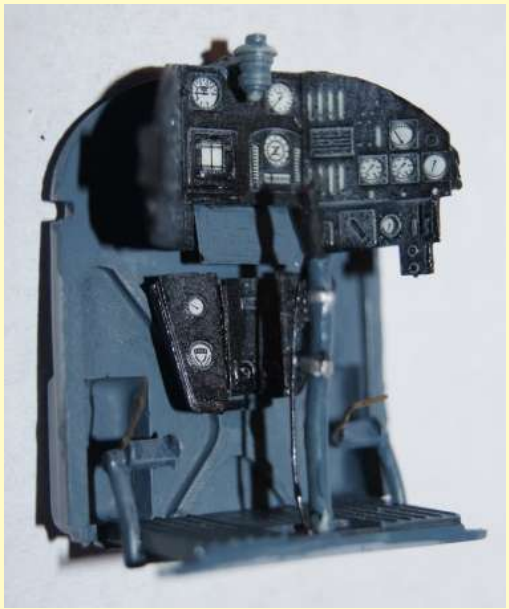
A la demande de notre Président, qui connaissait mon lourd passif de modéliste, j'ai réalisé pour les Ailes Historiques du Rhin la maquette Azur au 1/32ème du Morane-Saulnier 406, avion emblématique de la campagne de France de 1940, pour qu'elle soit exposée dans notre salle d'exposition dans le musée Jost de la Base aérienne 901 de Drachenbronn.

Pour cadrer encore plus avec la vocation de présentation du patrimoine historique et local des Ailes, nous avons décidé de réaliser l'appareil du Capitaine Robert Williame, qui participa avec cet appareil à un combat contre un bombardier Dornier Do-17 entre Saverne et Benfeld le 2 avril 1940.

Pour la petite histoire, rappelons que Williame écrivit aussi l'un des plus beaux faits d'armes de toute la Deuxième Guerre mondiale, également sur MS-406 en remportant 6 victoires confirmées en une seule journée, le 8 juin 1940 (3 chasseurs Bf.109 et 3 Ju-87 Stuka) !

Je me suis facilement procuré une planche de décalques comprenant la décoration du MS 406 de Williame du combat au-dessus de Saverne. Mais cela a été une autre histoire pour la maquette du MS 406. Pour faire court, je l'ai eue dans les mains 23 jours avant sa date de livraison, le 16 septembre 2012, pour la Journée du Patrimoine sur la BA 901 En temps normal, le montage d'une maquette de ce type nécessite deux ou trois mois de travail… Un beau défi à relever !

La maquette se compose de pièces en plastique gris, agréables à travailler, mais qui nécessitent une bonne préparation et de très nombreux assemblages à blanc pour ne pas avoir de mauvaises surprises lors du collage. Il y a aussi de la résine pour les pièces très fines et une petite planche de métal photodécoupe pour les détails les plus infimes (viseurs, palonniers, etc.)



La préparation des pièces progresse sans problème, le tout étant d'anticiper les montages futurs et les éventuels problèmes ; c'est ce qui fait dire que cette maquette n'est pas faite pour les débutants.

La réalisation du poste de pilotage, de sa structure tubulaire très bien rendue, des instruments de bord, du siège et le rattrapage d'une erreur au niveau de la planche de bord demandera beaucoup de temps, car tout sera très visible une fois la maquette terminée. J'ai en effet décidé de laisser la verrière coulissante ouverte. Une fois terminé, je souligne les détails par un brossage à sec des arêtes et l'infiltration de peinture sombre très diluée dans les creux pour donner artificiellement du relief.

On optimisera le temps de travail en travaillant sur d'autres sous-ensembles de la maquette (trains d'atterrissage, roues, hélice et son mécanisme de changement de pas).

On mettra aussi l'avion en croix (réunion des deux demi-fuselages et des ailes), ce qui nécessitera un masticage puis un ponçage conséquents afin d'avoir un fini de surface satisfaisant.

Là encore, l'expérience permettra de gagner du temps et de ne pas commettre d'erreurs de montage.

Arrive le grand moment de la mise en peinture de l'appareil, après masquage des parties vitrées.

Tout d'abord, préparer la maquette à la peinture : en effet, elle est faite de différents matériaux : plastique gris, résine jaunâtre, photodécoupe métallique, sans oublier le mastic. Il faut unifier tout ceci avec un primer gris.

Toujours en jouant sur le trompe l'œil, je souligne les lignes de structure de la maquette par de noir. En appliquant ensuite le camouflage par fines couches, le noir transparaîtra un peu et donnera une impression de relief.

Le camouflage « 3-tons » des appareils français de 1940 est très seyant, mais dur à réaliser : il n'y a pas de teintes « maquette » exactes, il faut faire des mélanges, les bords ne sont pas francs, ils sont en léger dégradé, et il n'y a pas de schéma précis pour un type d'appareil. La quête de photos de l'appareil réel se révèle alors essentielle pour coller au mieux à la réalité historique. Sa bibliothèque aéronautique personnelle et Internet sont d'un très grand secours.

On applique d'abord la couleur gris bleu clair de l'intrados et on la masque après séchage complet pour la protéger. Vient alors le gris bleu, le vert armée et enfin le brun « ombre calcinée » des surfaces supérieures, réalisées à main levée. On éclaircit le centre des panneaux avec la même teinte, légèrement éclaircie de blanc pour donner là-encore du relief.

Le tout une fois sec, on applique une couche de vernis brillant sur tout l'appareil, pour préparer et faciliter la pose des décalques, qui adhéreront mieux. Ces derniers se posent sans le moindre problème, en faisant cependant attention au drapeau de dérive, qui nécessitera quelques retouches.

Pour accentuer encore l'effet de profondeur du camouflage, j'infiltre de la peinture sombre très diluée dans les creux et j'enlève le surplus avec du diluant dans le sens du vent relatif. Le temps de séchage réglementaire et j'unifie le tout avec une couche de vernis mat. C'est à ce moment précis que le camouflage apparaît dans toute sa profondeur et sa splendeur et que la maquette cesse d'être un jouet et devient une reproduction à échelle réduite.

Ne reste plus qu'à fixer tous les sous-ensembles et éléments que l'on a soigneusement préparés lors des temps de séchage : trains d'atterrissage, roues, hélice, tube de Pitot, verrière, mitrailleuses, viseur, antennes…, mais aussi pour une ultime touche de réalisme, à appliquer les traces d'utilisation opérationnelle sur l'avion (on parle en modélisme de « vieillissement ») : écailles alu pour simuler les morceaux de peinture enlevés à des endroits logiques (accès au poste de pilotage, pourtour des panneaux amovibles, etc.), traces d'échappements du moteur, suie des canons des mitrailleuses, traces de terre sur les roues, fuites diverses.

Voilà, le MS 406 est prêt pour sa vitrine d'exposition, nous sommes à 22h 30 de la Journée Patrimoine sur la BA 901…

Défi relevé.

Prochaine étape, la réalisation d'une autre belle machine, le P-47D Thunderbolt du Capitaine De Pins, du GC 1/4 « Navarre » à Entzheim début mai 1945, de la marque Hasegawa, toujours au 1/32ème. Elle rejoindra le MS 406 pour la Journée du Patrimoine 2013.

Capitaine Robert WILLIAME

Né le 24 février 1911 à Boulogne-sur-mer, le 1er octobre 1934 il sort de l'école d'application de l'aéronautique de Versailles et se rend à Tours à la 2° escadre d'aviation légère de défense (1° escadrille). Le 11 septembre 1937, il prend le commandement de la SPA 3 « escadrille de Guynemer » (GC I/2). Le 2 octobre 1940 il rejoint le GC III/9 à Salon-de -Provence où il commande la 2° escadrille et décéde le 31 octobre 1940 lors d'une simulation d'un combat tournoyant sur Bloch 152

Atterrissage in extremis - vendredi 6 mars 1959 :

© Gregory Colyer

« Strasbourg.- Un avion à réaction américain T 33, en vol de Wiesbaden à Châteauroux, est tombé subitement en panne de radio alors qu'il se trouvait, vendredi vers 18h30, au-dessus de notre région. Il commençait à faire nuit et le pilote, le capitaine Good, n'était pas très rassuré. Se sachant dans la région de Phalsbourg, où se trouve une base américaine, il descendit prudemment sous les nuages pour essayer de repérer cette base. Mais il se trouvait encore de ce côté-ci des Vosges et, au lieu de la base de Phalsbourg, il découvrit dans la brume l'éclat du phare aérien de Kolbsheim. A plusieurs reprises, il survola la région sans parvenir à repérer la piste dans la grisaille de la nuit tombante. Un heureux hasard voulut qu'à 18h40, un avion d'Air France décollait tout à fait exceptionnellement vers Paris et qu'ainsi le personnel de contrôle se trouvait à son poste dans la tour. Après le départ de l'avion de ligne, M. Haessler perçut le bruit de l'avion à réaction tournant à moyenne altitude autour du terrain. La radio restant muette, il éclaira à tout hasard la piste d'atterrissage. Le capitaine Good n'en demandait pas plus et se posa in extremis à Entzheim. Soulagé d'avoir de nouveau la terre ferme sous ses pieds, le capitaine Good se hissa hors de son T 33 et serra la main de M. Haessler et du personnel qui lui avaient facilité l'atterrissage de fortune. Après une nuit passée à l'aérodrome et la réparation de son installation radio par une équipe de dépannage venue de Phalsbourg, le capitaine Good a pu reprendre son vol hier matin. »

© Dernières Nouvelles D'Alsace – Edition du 8 mars 1959 – *(Article conservé par J-C Augst)*
Une belle vidéo du T-33 (Armée de l'Air danoise) http://www.youtube.com/watch?v=gPRSZ9BcM9Y

Le T-33 (fabriqué par Lockheed Aircraft Corporation) utilisé par le Capt. Good est un avion biplace dérivé du fameux F-80 Shooting Star (monoplace). En 1947 l'USAF est à la recherche d'un appareil fiable pour l'entrainement de ses pilotes sur jet, un P-80 (F-80) est donc modifié avec ajout d'un deuxième siège (après allongement du fuselage de 1,28 m.) qui reçoit les équipements nécessaires aux doubles commandes de l'appareil. Désigné dans un 1er temps TP-80C (T pour "training") il est ensuite baptisé T-33A "T-Bird" (ou encore "Converter"). Il effectue son premier vol le 22 mars 1948 (avec comme pilote Tony LeVier). L'avion est un réel succès avec une production de 6.557 exemplaires, il va trouver sa place au sein des forces armées de plus de 30 pays.

← Tony LeVier – fait partie de ces pilotes d'essai d'exception. Au sein de Lockheed Corporation il va participer au test du P-38 Lightning (avec Milo Burcham), du P-80 (sur lequel il se blesse grièvement), puis le T-33, le F-94 (1er avion de chasse équipé de post-combustion), le F-104, etc.).

Et en France me direz-vous ? : Le T33 T-Bird va équiper les unités de l'Armée de l'Air, entre 1951 et 1969, avec pas moins de 223 appareils réceptionnés, provenant des USA ou du Canada (fabrication par Canadair sous licence). De 1964 à 1968, 83 d'entre eux vont même recevoir une nouvelle motorisation (*NENE 106* d'Hispano Suiza). Dernier envol le 21 novembre 1981 à l'Ecole de Chasse de Tours.

← Un T-33 T-Bird de la 3ème Escadre - Vue en finale de la BA-128 (Metz-Frescaty) en 1977 - © escadrilles.org AlgA

Nota : Pour tout savoir sur les T-33 en France, un article de référence est paru dans "Aviation Française Magazine" d'Octobre-Novembre 2005.

Boutique des Ailes historiques du Rhin
Découvrez tous nos produits
Tapis de souris Etc… mugs
Catalogue sur notre site

Vu sur le net :

Découvrez le seul Avro Anson Mk 1 MH 120C en état de vol au monde (version militaire et construit en 1944), bien loin de chez nous…. en Nouvelle–Zélande !!

© Gavin Conroy

L'appareil immatriculé ZK-RRA aux couleurs du K6183 du No 206 Squadron du Coastal Command B⊙VX, propriété de M. et Mrs Reid (Bill & Robin), s'est enfin envolé le 18 juillet 2012 de l'aéroport de Nelson (NZ). Le projet de restauration initialement prévu sur 3 ans a en fait duré 10 ans et près d'une centaine de personnes y ont participé.

1ère sortie http://youtu.be/O0qC7VqJtVI

Reportage de la télévision :

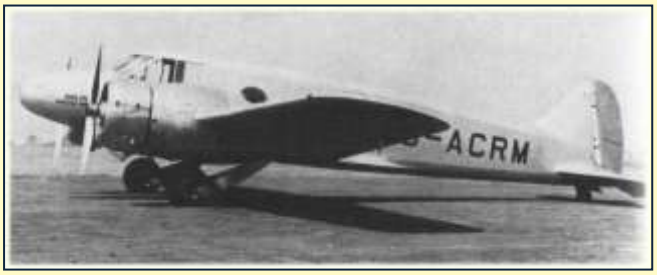
http://www.3news.co.nz/Takeoff-for-vintage-warplane/tabid/367/articleID/261769/Default.aspx

Aux commandes pour les premiers essais, Sean Perrett, ancien pilote de la RNZAF *(Royal New Zealand Air Force)* mais aussi des Red Arrows (patrouille de la RAF), Dave Phillips, pilote de la compagnie Cathay Pacific (également ancien de La RNZAF) accompagnés bien sûr par Bill et Robin Reid.

Avro Anson MkI de la RAAF en 1940

Le Avro Anson

En 1933 c'est la compagnie aérienne Imperial Airways qui demande à A.V. Roe et Compagny Ltd de concevoir un nouvel appareil selon des caractéristiques précises, disposer de plus de 4 places, voler à plus de 200km/h avec un rayon d'action d'au moins 650 km.



Le Avro type 652 effectue son 1er vol le 7 janvier 1935 (seuls 2 exemplaires seront produits). Dans le même temps (en 1934) le ministère de l'air britannique commande un appareil destiné à la reconnaissance côtière, le bimoteur à train escamotable Avro 652A Anson est présenté le 24 mars 1935.

Avro 652 – G-ACRM (un des 2 exemplaires livré en 1935)
© Woods Humphrey Collection

Baptisé Avro Anson en hommage à l'Amiral Anson (commandant en chef de la flotte au sein de la *Royal Navy* au XVIII siècle), l'avion est l'une des plus grosses productions britanniques avec 11.020 unités fabriquées entre 1935 et 1952 en Angleterre (date d'arrêt). 1832 MkII seront produits au Canada par Federal Aircraft Ltd. Il va équiper un grand nombre de pays et va très vite être surnommé "Faithful Annie" par les pilotes – Annie la fidèle – grâce à ses qualités en vol et sa fiabilité.

Le Mk1 néo-zélandais va rejoindre la flotte des "Avro Anson" que l'ont peut encore admirer en vol aujourd'hui, comme par exemple :

Le Avro 652a Anson C.21 WD413- G-VROE basé à Coventry (Grande Bretagne) propriété de Classic Aircraft Trust

Avro 652a Anson C.21 - G-VROE
© Arpinstone

Et le Avro 652a Anson C.19 Series 2 C/N 1333– G AHKX, fabriqué en 1946, basé en Grande Bretagne et propriété de BAe System

Avro 652a Anson C.19 - G-AHKX
© Colin Smedley