Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 04

Edito :

Comme nous l'avions décidé lors de notre dernière AG, les "Ailes" ont transféré leur siège social au 82 rue de la Musau à Strasbourg, sur le terrain du Polygone.

Avec les Journées Portes Ouvertes des 27 et 28 avril prochain, notre association peut démontrer, aux actuels utilisateurs du terrain et à la ville de Strasbourg, notre capacité à nous investir dans un projet d'envergure.

L'organisation du Fly-In Oldtimers, la mise en place d'une exposition temporaire sur l'histoire du terrain et la tenue d'un stand sont autant d'activités qui vont nécessiter votre participation massive à ces JPO.

Afin de nous permettre d'organiser sereinement la répartition des "missions" de chacun, contactez nous pour nous indiquer vos disponibilités sur ces deux journées.

Nous comptons sur vous !!!

Le Bureau

Les 27 et 28 avril prochain, l'Alsace et sa capitale Européenne proposent aux propriétaires d'avions anciens une rencontre sur l'aérodrome de Strasbourg - Polygone où notre association "Les Ailes Historiques du Rhin" est dorénavant basée.

Notre association aura le plaisir d'accueillir, pour ce rendez-vous convivial, un certain nombre de nos ami(e)s pilotes avec leurs remarquables avions :

Piper L-4 « Cub »

Bücker 133 « Jungmeister », Focke-Wulf Fw 44 « Stieglitz », Yak 52, Piper J3 « Cub », Boeing « Stearman », Stampe SV4, Cessna L19 Bird Dog, etc.

Les "Ailes" présenteront également une exposition temporaire consacrée à l'histoire du terrain du Polygone, avec de nombreux documents inédits, en particulier sur le 2ème Régiment de Chasse. A découvrir, avec le stand de l'association, dans le hall du Vol à Voile.

A noter la participation de nos ami(e)s du « Colmar Auto Rétro » avec leurs voitures anciennes.

Samedi matin / midi :	Arrivées – Repas sur le terrain à la liberté de chacun
Samedi 14h00 :	Vols locaux en fonction de la météo avec les avions anciens sur la région.
Samedi 20h00 :	Soirée « choucroute » dans le hangar des parachutistes.
Dimanche 08h00 :	Petit déjeuner des participants dans le hangar des parachutistes.
Dimanche matin :	Vols locaux en fonction des envies de chacun, de la météo et dispersion.
Dimanche midi :	Repas sur le terrain à la liberté de chacun

Bücker Casa 1.131 « Jungmann »

Ce "Fly In" s'inscrit dans le cadre des activités proposées lors des **J**ournées **P**ortes **O**uvertes de l'aérodrome du Polygone, avec la participation de toutes les associations du terrain et une magnifique compétition internationale de parachutisme, le « Master de précision d'atterrissage parachutiste ».

Pour toutes les dernières actualités sur le Fly In, rendez-vous sur le site web : http://www.aileshistoriquesdurhin.fr

C'était en avril :

Le 16 avril 1932 livraison à l'USAAC (United States Army Air Corps – nom de la force aérienne américaine entre 1926 et 1940 et dépendant de l'US Army) du prototype Curtiss XP-23 (ou l'art de faire du Trois en Un).

Blason de l' USAAC ➔

Dans les années 1920, la société Curtiss Aeroplane and Motor Company (branche de Curtiss-Wright Corporation depuis 1929) équipe les unités américaines en chasseurs biplans de type P-6 Hawk. En décembre 1931 commence la livraison de la série P-6E (46 appareils - numéros de série 32-233 à 32-278 qui vont équiper les "17th" et "33rd Pursuit Squadrons").

© U.S. Air Force photo/Jack McKillop

Hier P-6E Hawk Aujourd'hui

© Colin Gray – Aircraf.co.za

Le P-6E n°32-3278, à la demande du commandement de l'USAAC, est restitué aux ateliers de l'usine Curtiss pour y subir des modifications importantes et donner ainsi naissance au prototype XP-23. Le fuselage est changé au profit d'une monocoque en aluminium, la structure des ailes bois devient métallique et le nez de l'avion transformé pour recevoir le moteur G IV-1570-Conqueror turbo-compressé et une hélice tripale.

© San Diego Air & Space Museum Archives

XP-23

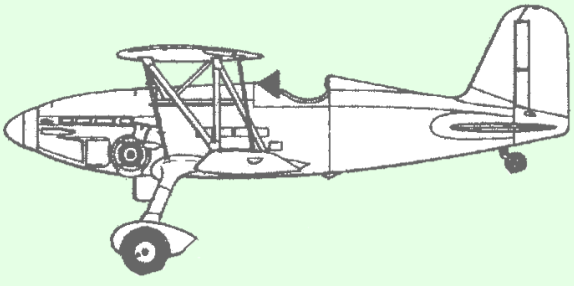
Avril 1932 - Les essais du XP-23 sont effectués par des pilotes de chasse du centre d'entraînement de l'Air Corps basés sur le terrain de Wright Field (Ohio –USA) près de Riverside. L'appareil, à la silhouette racée, se révèle performant et ne manque pas de puissance. Mais l'ère des biplans semble terminée pour les autorités militaires qui viennent de tester le nouveau chasseur monoplan de Boeing, le P-26 'Peashooter" (1er vol le 20 mars).

© San Diego Air & Space Museum Archives

YP-23

Une nouvelle modification est apportée au XP-23 qui renait sous la désignation d' YP-23. Nouvelle hélice, cette fois bipale, nouveau moteur (sans compresseur) le G IV-1570- C (V-1570-27). Rien n'y fait, sa maniabilité et ses performances ne vont pas convaincre et le projet est abandonné. L'YP-23 sera utilisé par la suite pour des tests divers

P-6E ➔ XP-23 ➔ YP-23 – Trois en Un !!



Caractéristiques du XP-23

Envergure – 9,60 m. Longueur 7,23 m. Hauteur 2,89 m.
Surface alaire 23,23 m^2 Poids à vide 1.485 kg, en charge 1.871 kg
Vitesse de croisière 305 km/h vitesse max. 327 km/h Plafond 8.473 m.
Autonomie 700 km

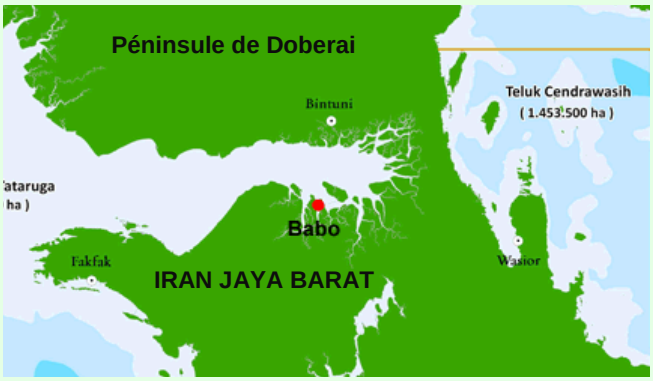
Vu sur le Net :

Le 1er décembre 2012 à Chino (Californie USA), un Yokosuka D4Y Suisei "Judy" (nom de code donné par les alliés pendant la Deuxième Guerre mondiale) a fait ses premiers essais moteurs en public, lors du rendez-vous mensuel des "Living History Event" organisé par Planes Of Fame.

Un magnifique travail de restauration effectué par POF, même si aujourd'hui la machine n'est pas destinée, semble-t-il, à reprendre les airs.

Au départ de cette aventure une épave qui nous vient de loin, plus précisément du site de BABO (récupérée sur place en 1991).

Vous avez dit BABO ?



BABO est le nom d'une ville située dans la partie indonésienne "Iran Jaya" de l'île de Nouvelle Guinée (partagée entre l'Indonésie et la Papouasie-Nouvelle Guinée). A la fin des années vingt les Hollandais y ont aménagé un terrain d'aviation, dans une zone très isolée et marécageuse, pour les besoins de la compagnie KLM.

Avec l'entrée en guerre du Japon, fin 1941 l'armée de l'air hollandaise des Indes Orientales "ML-KNIL" (*Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger*) transforme l'aérodrome pour un usage militaire avec l'aide de la RAAF (*Royal Australian Air Force*).

Après des mois de combats acharnés pour les forces alliées, le terrain est investi le 2 avril 1942 par les troupes japonaises. Les moyens aériens amenés sur place sont importants, avec la 7ème division de l'armée de l'air impériale (*大日本帝国陸軍航空部隊*). De très nombreuses unités sont déployées sur place.

Mitsubishi Ki-57 "Topsy"

© San Diego Air and Space Museum Archive
Nakajima, Ki-49 "Helen"

Bombardiers - Mitsubishi G4M/G6M "Betty"
& Nakajima Ki-49 Donryu "Helen" ↑
Avion de transport - Mitsubishi Ki-57 "Topsy"
Chasseurs - Mitsubishi A6M3-5 Zero
& Nakajima Ki-43 Hayabusa "Oscar" →
Avion de reconnaissance -Mitsubishi Ki-46-II "Dinah"
Avion bombardier en piqué -Mitsubishi Ki-51 "Sonia"
Avion de chasse lourd – Kawasaki Ki-45 "Nick"

Nakajima Ki-43 Hayabusa "Oscar"

A partir de février 1943 l'aérodrome subit les attaques incessantes des unités alliées de la "*5th Air Force*" (US) et de la RAAF. Sous ces bombardements le terrain est rendu inopérant en octobre – novembre 1944.

Malgré son isolement et l'absence d'aide venue de l'extérieur, Babo reste aux mains des forces armées japonaises jusqu'à la fin de la guerre.

© Roy Worcester - Pacificwrecks

Laissé à l'abandon "Babo-airfield" sombre dans l'oubli, la nature reprend ses droits et les carcasses d'avions abandonnées disparaissent dans la végétation. Au début des années 70 un ressortissant britannique vivant en Papouasie Nouvelle Guinée (PNG), Roy Worcester, redécouvre le site et fait des photos des carcasses dispersées sur le terrain.

© Roy Worcester - Pacificwrecks

Dans les années 1980, l'armée de l'air indonésienne ("Angkatan Udara Republik Indonesia"), transfère les plus belles pièces récupérables pour son musée, le "Museum Dirgantara Mandala" situé sur la base aérienne d'Adisucipto (également Aéroport international de Yogyakarta Adi Sucipto – sur l'ile de Java - Indonésie). Un Mitsubishi A6M5 Zero, un Mitsubishi Ki-51 "Sonia" et un Nakajima Ki-43 Hayabusa "Oscar".

Le Mitsubishi A6M5 Zero
© Museum Dirgantara Mandala

Le Mitsubishi A6M2-21 c/n 3869, restauré comme un A6M3-22.

C'est au tour de Bruce Fenstermarker, en 1990, de faire ses "emplettes" sur place. Il récupère tout d'abord une première carcasse (de Mitsubishi A6M3 Zero 3869), qu'il envoie aux Etats-Unis et vend au "Museum of Flying" de Santa Monica (il sera restauré en Russie de 1994 à 1997).

Enfin en 1991, pour le compte du Museum of Flying, il récupère notre fameux Yokosuka D4Y Suisei "Judy", avec diverses autres épaves (Mitsubishi G4M "Betty", Kawasaki Ki 61 Hien "Tony") ainsi qu'une multitude de pièces de tous types d'appareils (A6M3 Model 22 Zero, A6M3 Model 32 Zero et Ki-45 Nick).

Finalement l'avion est acheté par POF, longtemps stocké à Valle (Arizona USA), sa restauration a commencé en 2009 à Chino.

Le Yokosuka D4Y Suisei "Judy"

Conçu par l'arsenal technique aéronaval de Yokosuka, le D4Y est un chasseur bombardier en piqué construit à 2.038 exemplaires entre 1940 et août 1945. 1.823 par Aichi Tokei Denki K.K. sur le site de Nagoya et 215 par Hiro Kaigun Kosho sur le site de Kure.

© Yasuho Izawa Moteur D4Y2-C ↓

Hors prototype (le 13-Shi Kanjō Bakugekiki – 5 ex.) le D4Y est décliné en 5 versions principales (D4Y1, D4Y1C puis D4Y2, D4Y3 et D4Y4) et 3 motorisations, moteur Aichi Atsuta model 12 dérivé du Daimler DB-600G, moteur Aichi Atsuta model 32 dérivé du Daimler DB 601A, et moteur Mitsubishi Kinsei model 32, dérivé d'un moteur Pratt et Whitney.

Caractéristiques : (D4Y2 – Model 1-2)
Envergure : 11,50m / Longueur : 10,22m
Moteur Aichi Atsuta model 32 de 1.340 cv
Vitesse max. : 555 Km/h (298 Knots)
Rayon d'action : 1.465 Km
Poids à vide : 2.440 Kg

← *Attaque suicide d'un D4Y3 contre le porte-avions USS Essex le 25/11/1944*
Pilote - le Lt Yoshinori Yamaguchi *© National Archives -US*

Il n'existe qu'un seul autre Yokosuka D4Y Suisei "Judy" intact au monde. Il est exposé au Yasukuni Shrine (靖国神社) de Tokyo Ce mémorial créé en 1869 par l'Empereur Meiji, est dédié aux hommes, femmes et enfants morts au nom de l'Empire du Japon. Il est aujourd'hui très controversé, car sur les listes des personnes "honorées" dans le temple shintoïste (plus de deux millions de noms) figurent 14 criminels de guerre de la Seconde Guerre mondiale. Dans le monde entier des voix s'élèvent contre ce monument idéalisant le nationalisme japonais..

D4Y1 Judy type12 – Yasukuni Shrine

Vidéo de POF – Le D4Y en restauration

Pour la petite histoire : *les codes d'identification donnés par les alliés aux avions japonais (pour en faciliter la reconnaissance par les pilotes) suivaient une règle assez simple. Aux avions de type bombardier un prénom féminin et aux avions de chasse un prénom masculin. Ainsi pour le bombardier* Nakajima Ki-49 *Donryu "*Helen*" et le chasseur Kawasaki Ki-45 "*Nick*". En ce qui concerne le choix des prénoms, l'officier US qui a été chargé de codifier les appareils nippons a choisi des prénoms de membres de sa propre famille !*

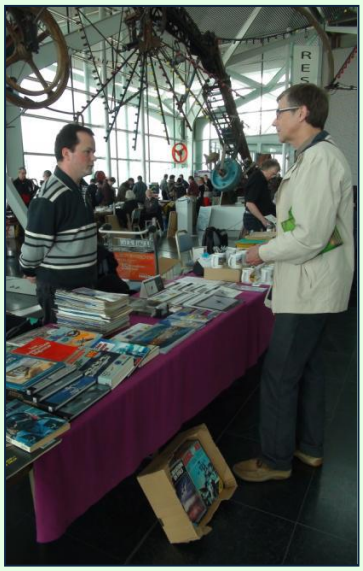
AéroCollections 2013 :

Dimanche 10 mars 2013, première sortie de l'année pour les "Ailes". Pour la 3ème fois nous participons à la bourse d'échange AéroCollections (la 10ème du nom). Cette année le rendez-vous des collectionneurs est organisé en **Suisse** !! plus précisément dans la partie suisse de l'aérogare de Bâle-Mulhouse EuroAirport. Comme à son habitude Pascal Van de Walle et son équipe sont aux petits soins avec les exposants, tout est prêt et agencé comme il se doit.

A 10 heures c'est l'ouverture des portes, et la meute des amateurs, collectionneurs de toutes provenances se lancent dans les travées en quête de LA pièce manquante. Sur notre stand, les deux Eric (du Nord et du Sud) et Roland ont mis en place articles de la boutique, livres et revues diverses.

Parmi les exposants, quelques connaissances, dont le sympathique Eric Besançon, artiste peintre (dont de magnifiques peintures aéronautiques) au bagout inépuisable (son travail et son site à découvrir - http://eric-besancon.over-blog.com/).

Un petit tour en image des stands.



Une journée de rencontres et de discussions toutes enrichissantes, avec aussi peut-être de futurs membres. A l'extérieur l'aéroport est relativement calme, activité dominicale oblige.... De temps en temps un "Airliner" prend son envol.

Vers 17 heures, vient le temps de la fermeture et du ré-emballage. Si la journée n'est pas une réussite financière exceptionnelle pour l'association nous repartons néanmoins très satisfaits et prêts pour l'année prochaine.