Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 07

Edito :

Tous nos remerciements à Philippe Dufay et aux membres de l'AERO-CLUB de Saverne-Steinbourg, pour le soutien qu'ils viennent de nous apporter. Une belle association avec qui nous partageons beaucoup de choses dont le plaisir de l'avion (de l'ULM aussi !!) et de l'histoire aéronautique.

Bel été à tous ! Le Bureau

Aviez vous trouvé ? *(non !! pas de gagnant !!)*

Le mois dernier la question pour l'avion mystère était : "*Quand j'étais perroquet, il m'est arrivé d'accompagner des hirondelles au nid. Qui suis-je ? ".*

La réponse : **Le Focke-Wulf FW-190 D9/D11**

Insigne JV 44

En février-mars 1945 a été constituée une unité spéciale de la Luftwaffe, le Jagdverband 44 (JV44), uniquement composée d'As avec à leur tête le général Adolf Galland (103 victoires).

Elle mettait en œuvre le chasseur à réaction Me-262 Schwalbe, qui, s'il était rapide en plein ciel, était très vulnérable au décollage et à l'atterrissage. En effet, le Me-262 exigeait une grande longueur de piste pour décoller à cause de la lente réponse des deux réacteurs Jumo 004. De plus sa grande vitesse nécessitait de larges circuits d'approche à l'atterrissage.

© Dennis W. Davison

Les pilotes alliés avaient parfaitement compris ces points faibles et leurs chasseurs guettaient souvent les Me-262 au décollage et à l'atterrissage, moments où ils étaient le plus vulnérables.

Le général Galland eut alors l'idée de constituer sa propre unité de protection, nommée *Platzschutzstaffel* (escadrille de protection de l'aérodrome), dotée de 5 FW-190 D9 / D11. Ils décollaient par formation (*Rotte*) de deux appareils pour protéger les Me-262 jusqu'à 500 m d'altitude.

Les servants de la *Flak* de l'aérodrome, on le comprendra bien, étaient très nerveux de la gâchette en cette période de fin de guerre. Pour éviter d'abattre par erreur un de ces appareils de protection, ces FW-190D0/D11 virent leur intrados recouvert de rouge vif avec des bandes blanches. Ils y gagnèrent le surnom de « *Papageienstaffel* » (escadrille des perroquets).

Des perroquets escortant des hirondelles (Schwalben) au nid donc… **A.L.**

Kehler Flugtage 2013 :

Pas simple cette année d'organiser une manifestation aérienne avec la météo capricieuse de ce début de saison. Beaucoup ont dû renoncer… Pas nos amis de l'Aero Club de Kehl e. V. - Merci au Président, à toute son équipe et à Claude Winter pour l'accueil comme toujours chaleureux. Dans un prochain bulletin nous vous présenterons un petit reportage photo de la manifestation. Et encore merci aux membres des Ailes présents.

Patrouille ULM Ikarus C42 "Grasshoppers"

C'était au mois de juillet :

Le 22 juillet 1933, le pilote américain Wiley Post Hardeman achève un tour du monde en solo en 7 jours et 19 heures. Pour cet exploit son avion baptisé "Winnie Mae" (*un Lockheed Vega 5C modifié*), est équipé d'un pilote automatique et d'un radiogoniomètre, qui avec la boussole vont lui permettre de se dispenser d'un navigateur. Wiley Post avait déjà effectué ce tour du monde en 1931 mais avec un navigateur, Harold Gatty, en 8 jours et 15 heures.

Parti du terrain de Floyd Bennet Field (New-York) le 15 juillet 1933, Wiley Post Hardeman va voler pendant plus de 115 heures et parcourir 25.110 kilomètres à une vitesse moyenne de 251 km/h.

© Hulton Archive/Getty Images – Avant le départ

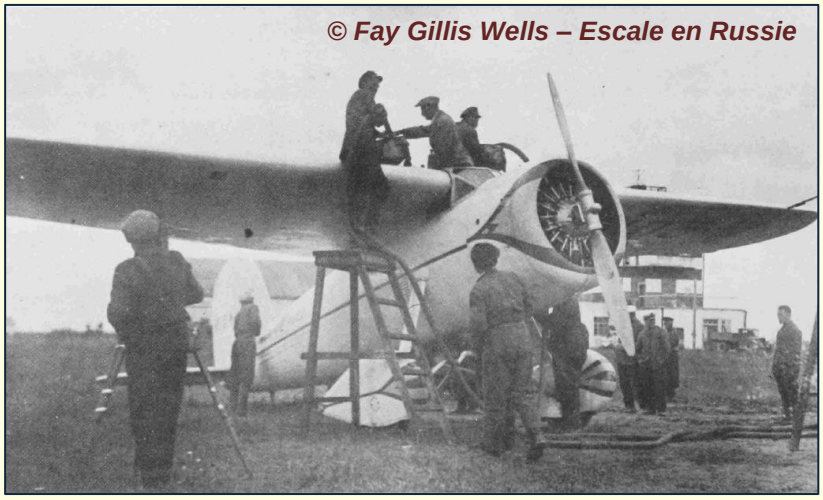
L'aventure :

Dès le 06 juillet 1933 Wiley Post dispose des autorisations administratives nécessaires à son vol, il ne lui reste plus qu'à attendre une météo favorable. Dans la nuit du 14 au 15 juillet, le bulletin délivré par James Kimball, du "Weather Bureau" de New York, est enfin favorable, et c'est à l'aube, à 5h10, que le Winnie Mae s'envole de Floyd Bennet Field – New-York (USA).

Le 16 juillet à 11h55 (*heure locale*), le Vega se pose sur l'aérodrome de Berlin-Tempelhof, réalisant le 1er vol sans escale entre les deux villes en 25 heures et 45 minutes. (*Il faudra dès lors attendre 1938 pour voir un avion Focke Wulf FW200 Condor battre ce record*).

Deux heures quinze minutes plus tard Wiley Post décolle pour Novossibirsk (Sibérie) après la réparation de son pilote automatique. Mais un nouveau souci avec ce dernier et la disparition de cartes aéronautiques lors de son escale à Berlin, l'oblige à se poser à Koenigsberg en Prusse Orientale (*aujourd'hui Kaliningrad en Russie*).

La réparation étant impossible sur place et après une courte sieste réparatrice, Post repart et c'est à Moscou (aérodrome d'Octobrisky) que des mécaniciens russes vont tant bien que mal procéder aux interventions nécessaires. Nouvel envol vers Novossibirsk, dans des conditions météorologiques très difficiles (*brouillard, couche de nuage trop épaisse pour voler au-dessus, relief difficile à visualiser*), et où il se pose enfin après un vol de 13 heures 15 minutes.


© Fay Gillis Wells – Escale en Russie

Nouveaux ennuis avec les équipements et nouvelle escale imprévue à Irkoutsk pour réparation. L'arrêt se prolonge en raison de tempêtes annoncées sur la suite de son parcours. Le voyage est devenu très compliqué, mais Wiley Post persévère, destination Khabarovsk, qu'il rejoint après une nouvelle halte imprévue à Rukhlovo (*rendue nécessaire par l'absence de visibilité*).

© photo envoyée par Post à l'Associeted Press

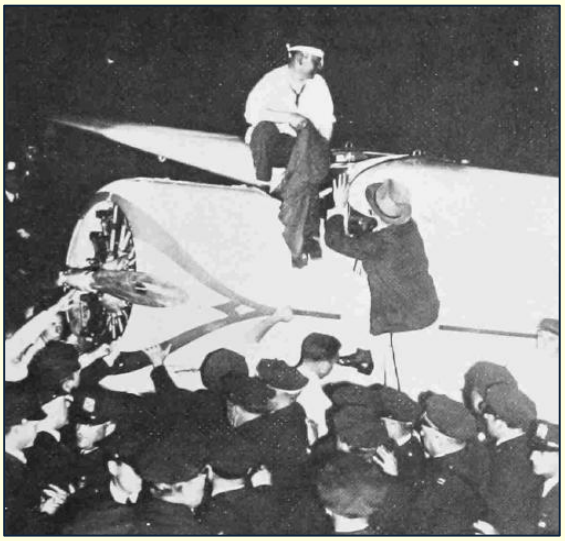
L'étape suivante est Fairbanks (Alaska), un vol aussi long que celui effectué entre New-York et Berlin. La fatigue et les éléments ne vont pas lui simplifier la tâche, déjà peu aisée. Sans points de repères et perdu au dessus de l'Alaska, Post tourne en rond quant il repère enfin une colonie minière. C'est Flat. L'atterrissage y est catastrophique le "Winnie Mae" finissant sa course dans un fossé, le train de l'avion est touché et l'hélice est à changer. Heureusement Post n'est pas blessé et les dommages ne sont pas irréparables.

Des mécaniciens de la compagnie Alaska Pacific Airways (Joe Crosson et Hutch Hutchison) arrivent de Fairbanks et procèdent aux réparations. Le retard s'accumule et même s'il dispose encore d'une avance certaine sur le temps établi en 1931, Post doute de plus en plus de pouvoir atteindre son objectif. Il profite néanmoins de cette nouvelle escale forcée pour prendre un peu de repos.

Le "Winnie Mae" reprend les airs, après un arrêt à Fairbanks, direction Edmonton (Canada), étape qu'il rejoint après 9 heures et 22 minutes. Il lui reste alors à rejoindre New-York après un dernier plein. La météo est enfin favorable, et Post peut profiter pleinement du bon fonctionnement de son pilote automatique.

La fin du parcours est maintenant suivie par toutes les radios américaines et Post, qui réussit à les capter, constate l'intérêt grandissant qui se manifeste autour de son exploit. La dernière partie du vol s'effectue en 13 heures et 18 minutes. L'atterrissage est triomphal et a lieu devant une foule de plus de 50.000 spectateurs.

Si Wiley Post n'est pas tout à fait satisfait de lui (*il s'était fixé une durée inférieure à sept jours*) il bat, en solo, son record établi en duo (avec Harold Gatty).



© Copyright Pratt and Whitney Aircraft Company – N-Y. ➔

L'homme :

Wiley Hardeman Post, est né le 22 novembre 1898 à Grand-Saline (Texas), dans une famille d'agriculteurs. Selon sa biographie il se serait découvert une passion pour l'aéronautique en voyant un Curtiss Model D (*aussi appelé le "Curtiss Pusher"*) présenté lors d'une foire dans la ville de Lawton (comté de Comanche – Oklahoma).

➔ Wiley Post - Photographie datant de 1931 - © United States Library of Congress

Pendant la 1ère Guerre mondiale, il débute une formation pour devenir pilote dans l'US Army, mais la fin de la guerre y met un terme prématuré. Sans travail, il va vivre de petits boulots, et faire un séjour en prison pour un vol de voiture. A 26 ans il devient parachutiste et se retrouve engagé dans la troupe du cirque volant de Charles Burrel Tibbs, les "*Texas Top-notch Fliers"*. Ce dernier va lui donner ses premières vraies leçons de pilotage.

Curtiss JN-4 "Canuck"

Le 1er octobre 1926, alors qu'il travaille dans les champs pétrolifères du Texas, il perd son œil gauche dans un accident. Les indemnités qu'il va toucher vont lui permettre d'acheter son 1er avion (*un Curtiss JN-4 "Canuck"*). Puis il devient le pilote personnel de magnats du pétrole (MM. Briscoe Powell et Florence C. Hal).

En 1930, F.C. Hall achète un Lockheed Vega qu'il baptise du nom de sa fille, "Winnie Mae". C'est sur cet appareil que Wiley Post va se faire un nom dans le milieu aérien en remportant la course du "National Air Race Derby". Ensuite tout s'enchaine, tours du monde en duo (1931) et en solo (1933). En 1934-35, il s'intéresse au vol en altitude, il développe et effectue les 1ers essais d'une combinaison pressurisée.

© Museum of Flight - Lockheed Orion Hybride

En 1935, alors qu'il travaille avec les ingénieurs de Lockheed sur un projet d'avion hybride (composé du fuselage d'un Orion et des ailes d'un Electra), il décide avec son ami Will Rogers (*célèbre humoriste et acteur américain*) d'effectuer de nouveaux essais en Alaska. Pour cela il équipe l'avion de flotteurs inadaptés à l'appareil, et ce malgré l'avis contraire des ingénieurs. Le 15 août, après le décollage, l'Orion hybride se retourne dans le lac de Walakpa près de Point Barrow, les deux hommes décèdent dans l'accident.

Ouvrage de reference sur M. Wiley post – de Johnson, Bobby H. and R. Stanley Mohler. "Wiley Post, His Winnie Mae, and the World's First Pressure Suit". Washington, DC: Smithsonian Institution, 1971.

L'avion :

Le Lockheed Vega est un avion conçu en 1926 pour le transport de passagers, par deux ingénieurs de la Sté Lockheed (*J-K Northrop et G. Vultee qui créeront eux-mêmes leurs propres sociétés*). Le 1er exemplaire baptisé le "Golden Eagle" vole le 27 juillet 1927. L'appareil a été construit à 132 exemplaires dans différentes versions et motorisations, dont le Vega 5C (équipé d'un moteur Pratt & Whitney R-985 Wasp/450).

Le Lockheed Vega 5C " Winnie Mae" acheté en juin 1930 par F.C. Hall

Description : Monoplan ailes hautes, fuselage monocoque, prévu pour le transport de 6 passagers.

Date de fabrication: 1930 – USA /

Immatriculation : NR 105 W

Caractéristiques :

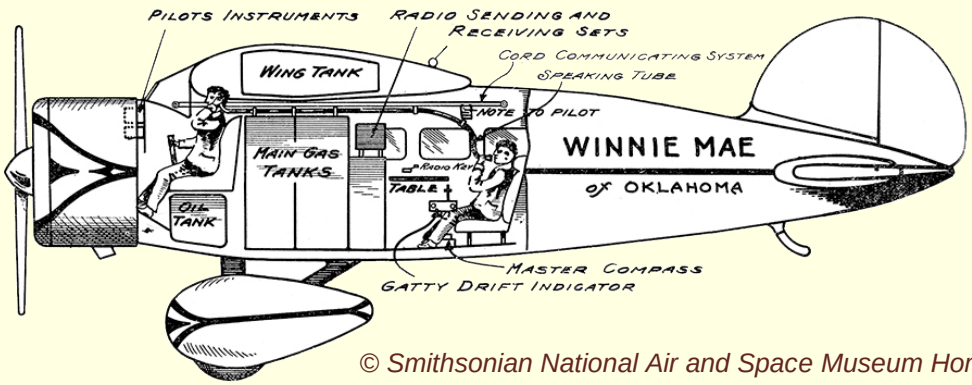
Envergure – 12,50 mètres

Longueur – 8,40 mètres

Poids à vide - 1.177 Kg

Poids en charge - 2.041 Kg

Vitesse maximum – 298 Km/h



© Smithsonian National Air and Space Museum Home

Le "Winnie Mae" visible aujourd'hui au Smithsonian National Air and Space Museum - Washington, DC (USA).

Petit rappel ------ Appel aux dons "Spécial Entzheim"

Formulaire de donateur

Je soussigné : _____

Demeurant : _____

_____

Souhaite apporter mon soutien financier à l'association les "Ailes historiques du Rhin" lors de son installation dans la nouvelle structure d'Entzheim, en effectuant un don de _____ €uros.

Signature :

(ci-joint mon règlement) :

AILES HISTORIQUES DU RHIN 2013 ENTZHEIM

Ailes historiques du Rhin
Aérodrome du Polygone
82 rue de la Musau
F-67100 Strasbourg

Idées de sortie en juillet (en France):

Un peu plus loin :

Allemagne - COBURG

Et surtout le traditionnel

Grande Bretagne - DUXFORD

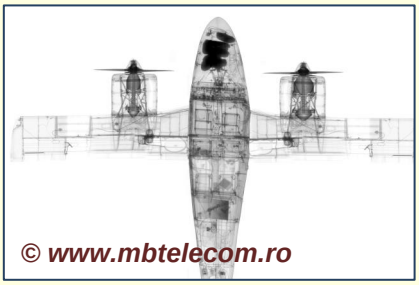
DUXFORD en 2 vidéos – http://www.youtube.com/watch?v=1bJmCkH7rFw&feature=fvwp&NR=1 (en 2008)

Et la bande annonce 2013

http://www.youtube.com/watch?NR=1&feature=endscreen&v=KfqiIBDdUNA

Vu dans la presse :

Un scanner pour avion, Grand prix du Salon des inventions à Genève (© AFP)



Le Grand Prix du Salon international de Genève a été décerné à la société roumaine MBT pour un système de scannage des avions. L'invention est destinée aux douanes, aux armées, aux aéroports et aux compagnies aériennes. Il permet de radiographier des avions de toutes tailles afin d'y trouver d'éventuelles failles structurelles, des dommages aux organes internes ou encore des matériaux ou objets transportés illicitement. La radiographie détecte tout objet avec une définition de 0,5 millimètre. Le scanner est constitué d'un camion équipé d'un bras mobile extensible qui scanne l'avion à vitesse constante.

A découvrir sur http/www.mbtelecom.ro