http://www.caffrenchwing.fr
http://www.lecharpeblanche.fr
http://www.worldwarbirdnews.com

AIRSHOW

CAF FRENCH WING - BULLETIN MENSUEL - MONTHLY NEWSLETTER

Volume 19 - N°1 - Janvier 2014

EDITORIAL

Je voudrais remercier tous les membres qui ont voté. Ces élections se sont déroulées dans un contexte un peu particulier, teinté de tristesse, puisque le poste de président était vacant suite au décès de notre ami Bernard Delfino.

Personne ne pourra remplacer Bernard mais il nous a montré la voie et la nouvelle équipe du conseil d'administration est bien décidée à poursuivre son travail pour le French Wing.

Je félicite Bertrand et Jean-Yves élus aux postes de vice-président et trésorier et remercie vivement Claude Gascon qui a suivi nos finances pendant 3 ans. Bien sûr Gaël continue d'assurer le secrétariat et il sera vite mis à contribution pour rédiger nos prochains PV d'AG.

Plus que jamais nous aurons besoin de l'adhésion et de l'implication de tous nos membres dans les activités et les projets du Wing. Vous pouvez vous rendre utiles dans beaucoup de domaines à commencer par l'écriture d'articles pour notre Newsletter. D'ailleurs, je souligne l'excellent travail que fournit notre vice-président, Bertrand Brown, qui a repris depuis plusieurs mois la rédaction d'Airshow, qui nécessite de nombreuses heures d'écriture, de traduction et de mise en page.

Depuis peu nous communiquons par mails, sur notre site internet et sur notre page Facebook sur les permanences au Hangar du Plessis alors n'hésitez pas venir donner un coup de main

P.4: RAYMOND DANIEL, AIR FORCE CADET

P.8: RENAISSANCE DU BLOCH MB-152 CHEZ DASSAULT AVIATION

Jean-Yves Cercy et Michel Baloche planchent sur un nouveau mode de Sponsorship et sur des solutions qui permettraient à notre J-3 Spirit of Lewis de voler plus.

Nous solliciterons également votre aide pour l'organisation de notre FlyIn dont la date est fixée au samedi 24 mai. Vous pouvez déjà bloquer cette date et inviter vos amis et les propriétaires d'avions de collection de votre entourage.

Nous aurons besoin de vous pour la participation aux différents meetings de la saison et notamment celui de La Ferté Alais si nous sommes acceptés. Cette aide consiste à monter, installer, démonter, tenir le stand, accueillir et informer le publique par exemple. Fumiko et Bernard se sont retrouvés trop souvent seuls ou peu accompagnés dans ces tâches par le passé.

Si nous décidons d'entreprendre la restauration de notre Rearwin les bonnes volontés seront les bienvenues même si vos compétences en mécanique sont limitées, comme les miennes, nous aurons toujours besoin de quelqu'un pour nettoyer une pièce ou passer un coup de balai.

Mon souhait est aussi de voir le French Wing resserrer ses liens avec la Commemorative Air Force, même si nous pouvons être dubitatifs ou en désaccord avec certaines décisions stratégiques des HQ. Cependant la plupart des Squadrons et Wings continuent à œuvrer dans le respect des objectifs originels de la CAF et j'invite tous nos membres qui sont Colonels à renouveler leur membership, à ceux qui l'étaient de le redevenir et aux autres à adhérer à la CAF. Evidemment compte-tenu du contexte économique et du prix de la cotisation US qui est de 200USD nous ne pouvons en faire une règle et une obligation pour nos membres.

Nous programmerons une ou plusieurs sorties et visites de musées ou de bases aériennes et je lance d'ors et déjà le projet d'un voyage du French Wing aux US à l'occasion du CAF Airsho 2015.

Enfin je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne nouvelle année.

Stéphane Duchemin

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

S'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.

BONNE ANNÉE 2014 À TOUS!

Ayant pris ses fonctions le 1er janvier 2014, le nouveau conseil d'administration du CAF French Wing souhaite à tous les membres et sympathisants du French Wing une excellente année 2014.

Par la force des choses, le French Wing sera l'objet de certains changements en cours d'année, comme nous l'avons déjà évoqué dans la Newsletter et lors de l'assemblée générale.

Côté newsletter, vous remarquerez quelques nouveautés. La rubrique "profils", alimentée par votre humble serviteur, garde sa place dans les dernières pages. On notera surtout une nouvelle rubrique: "**C'était hier**", réalisé par Roger Robert, qui nous a récemment rejoint. Cette rubrique rappelle certains grands (et plus petits) événements de l'histoire de l'aéronautique.

Pour la première édition, vous découvrirez que le Mustang peut voler à plus de 700 km/h de moyenne pendant près de 8 heures. Si, comme moi au début, vous êtes un peu sceptique à l'annonce de ces chiffres extraordinaires, je vous invite à consulter tout de suite la rubrique en question à la page 3!

Nous espérons que d'autres membres se porteront volontaires pour participer à la rédaction de la newsletter. De même, nous aurons besoin de volontaires pour les diverses tâches et groupes de travail qui verront le jour cette année pour assurer la pérennité du French Wing, ses projets futurs et... ses besognes et tâches habituelles!

Merci d'avance aux âmes de bonne volonté et à bientôt au hangar!

-Bertrand Brown

TROIS VILLES RETENUES POUR ACCUEILLIR LES NOUVEAUX HEADQUARTERS DE LA CAF

Les Headquarters de la CAF ont réduit la liste des villes retenues pour l'implantation des nouveaux Headquarters.

Contrairement à ce qui était annoncé sur le site le mois dernier, il semblerait désormais qu'AIRSHO, le meeting annuel de la CAF n'aura plus lieu à Midland mais dans la nouvelle ville des HQ.

Les trois villes retenues sont:

•Dallas Executive Airport, Dallas
•Ellington Field Airport, Houston
•North Texas Regional Airport, Sherman/Dennison, Texas (Dallas Metropolitan)

Pour plus d'informations, consulter le site de la CAF. ■

COLONEL CULPEPER'S FLYING CIRCUS

Ce documentaire anglophone réalisé par la BBC en 1981 retrace l'histoire de la Confederate Air Force, qui devint la Commemorative Air Force en 2002.

http://youtu.be/WffpEgh3xzU

Filmé aux Headquarters de Harlingen au Texas, on y retrouve de nombreuses séquences historiques et les origines du folklore, désormais "assagi", de la Commemorative Air Force. ■

LE FLY-IN 2014 AURA LIEU LE SAMEDI 24 MAI 2014

La date fixée pour le fly-in 2014 du CAF French Wing est le samedi 24 mai 2014.

Nous lançons d'ores et déjà un appel à l'aide à nos membres et sympathisants. Les bonnes volontés qui souhaitent s'impliquer dans l'organisation sont invitées à contacter Stéphane Duchemin.

Nous demandons également à nos membres et sympathisants de nous aider à rassembler un maximum d'avions anciens: si vous connaissez des propriétaires de tels avions, faites-le nous savoir afin que nous puissions les inviter! ■

C'était hier... le 31 janvier 1951

Par Roger Robert

CHARLES BLAIR BAT LE RECORD DE VITESSE DE NEW YORK À LONDRES SUR P-51 MUSTANG AVEC UNE MOYENNE DE 718 KM/H!

Après la guerre, le "Mustang" NX1202 est vendu au pilote de course Paul Mantz qui participe au Trophée "Bendix Air Race" et l'emporte en 1946 et 1947. Mantz modifie l'avion en convertissant les ailes en réservoirs supplémentaires, ce qui double son rayon d'action. Il établit en 1947 le record de vitesse de la traversée des Etats-Unis dans les deux sens, avec cet appareil appelé alors "Blaze of Noon".

Après sa dernière "Bendix Race", le Mustang est acheté par Charles Blair, pilote à la Pan American World Airways et est renommé "Excalibur III". Après une sérieuse préparation, Blair réalise le 31 janvier 1951, le vol New York-Londres (5 597 km) en 7h 48mn soit une vitesse moyenne de 718 km/h, battant ainsi le précédent record de 1h 7mn.

L'un des objectifs du vol était d'étudier le phénomène du "jet stream". Blair rencontra ce courant aérien puissant à 37,000 pieds, exactement à l'altitude prévue, ce qui le porta jusqu'à Londres. Ce record tient encore aujourd'hui dans la catégorie avions à moteurs à pistons. ■

Photo Roger Robert

Le P-51C Mustang"Excalibur III". Charles Blair, par l'intermédiaire de la Pan American fait don de cet avion historique au N.A.S.M. le 6 novembre 1953.

Charles F. Blair, Jr

Né en 1909, Charles Blair est à la fois *Brigadier General* dans l'US Air Force, *Captain* dans l'US Navy, pilote d'essais, pilote commercial et propriétaire d'une compagnie aérienne.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, Blair pilote pour le Naval Air Transport Service et l'Air Transport Command. Dans le même temps, il est pilote d'essais pour Grumman, testant les F6F Hellcat, F7F Tigercat, F8F Bearcat et l'hydravion Martin Mars.

Après la guerre, Blair dirige les essais et les premiers vols du Lockheed Constellation et du Boeing Stratocruiser. En 1950, il devient pilote pour Pan Am.

Il développe une nouvelle méthode de navigation dans les régions polaires où le compas est pratiquement inutilisable. Pour prouver sa théorie, il vole de Bardufoss (Norvège) à Fairbanks (Alaska) le 29 mai 1951 via le Pôle Nord. Il n'a aucun point d'atterrissage et ni communication radio ou aide accessible après son départ de Norvège. Exactement comme prévu, en 10h et 27mn, "Excalibur III" arrive à Fairbanks. En 1968, il épouse l'actrice Maureen O'Hara.

Il meurt en 1978 dans le crash d'un hydravion Grumman Goose dans les Caraïbes. ■

Raymond Daniel, Air Force Cadet

Parcours d'un jeune pilote français au CFPNA

US Air Force

Par Stéphane Duchemin. Première partie.

1943 : la nouvelle Armée de l'Air a des besoins croissants en personnels pour la création de ses nouvelles unités équipées de matériel américain. C'est pourquoi dès février le Commandement de ce qui n'était encore que les Forces Aériennes d'Afrique du Nord crée avec la collaboration de l'US Army Air Force le Centre de Formation du Personnel Naviguant en Amérique, CFPNA.

En juin 1943, quelques mois seulement après le débarquement allié en Afrique du Nord, connu sous le nom d'opération Torch en novembre 1942, le premier détachement français part se former aux Etats-Unis.

Nous allons suivre la progression de la formation d'un jeune français du 5ème détachement à travers des extraits du journal qu'il a tenu quasi-quotidiennement pendant cette période. Ce jeune homme c'est Raymond Daniel, qui n'est autre que le grand-père maternel de notre membre Eric Bellebon. Vous comprendrez pourquoi Eric a choisi le Stearman comme avion de collection.

Toute cette jeunesse est heureuse d'arriver aux Etats-Unis : *"4 novembre 1943, Il est 7h30 du matin, il fait frisquet. Nous attendons tous le moment du départ pour Tuscaloosa. Un grand car arrive et tout le monde en voiture. La gaieté règne, on chante à tue tête. Nous franchissons le poste et en route pour l'inconnu où une vie toute nouvelle nous attend. Nous roulons maintenant à travers les contrées pittoresques de l'Alabama, traversant de rares villes. (A noter les belles et à la fois bizarres banlieues aux chalets ombragés) Après avoir parcouru 100 miles (fini les km et le système métrique, ici tout marche en pouces, pieds, yards, miles, onces, livres) Nous arrivons à ce fameux aérodrome si longtemps entrevu dans nos rêves.*

De nombreux copains qui ont eu la chance d'arriver avant nous sont là pour nous accueillir. Naturellement pour nous les bleus en matière d'élève-pilote ce sont des questions à n'en plus finir. Quels sont les impressions en vol ? Est-ce dur à piloter ? Et les acrobaties, qu'est-ce que ça donne ? Et voici nos anciens qui sont déjà "lâchés" nous donnant des conseils. Après le repas vite nous allons voir les "Taxis" sur lesquels nous allons faire nos premières leçons. Ce sont des biplans, avions maintenant démodés, mais très bons pour apprendre à piloter car ils pardonnent les fautes et Dieu sait si au début elles sont nombreuses."

Après les visites médicales, la perception des effets et tenues de vol c'est la découverte du Boeing PT-17 Stearman, l'amphi cabine puis le premier vol : "*8 novembre 1943, 1 an après le débarquement des américains en AFN, à 7h du matin au lever du jour, la 4ème escadrille dont je fais partie est rassemblée pour aller en piste. Nous sommes emmitouflés dans nos vestes fourrées. De bons gants de cuir nous protègent les mains. Là-bas dans les hangars les moteurs ronflent. On devine les avions qui nous attendent. A 7h et demie nous sommes présentés à nos moniteurs. 5 par instructeur. Le mien est sympathique. Il est jeune. Il ne connaît pas un mot de français et comme je ne fais que baragouiner l'anglais c'est bien embêtant.../...le parachute au dos je monte*

dans l'avion, j'accroche les attaches du siège et en avant. Lentement roulant en S nous allons prendre la piste. Le terrain est libre devant nous. La manette des gaz à fond le sol défile à toute allure. Dieu que ça va vite jamais je n'arriverai à décoller un avion. Je ne m'aperçois même pas quand l'avion a quitté le sol. Première impression : nous montons vite, les hangars en bas sont bien petits. Deuxième impression : le nez seule partie de mon visage à l'air libre se ressent du courant d'air et du froid vif. Ah je me ressaisis, il fait vraiment froid ! Vol d'orientation. Nous survolons successivement les terrains de Rice, Foster et Moodry[1] situés à 5 ou 6 miles les uns des autres. La région est très boisée. Une rivière serpente entre de nombreuses collines. Nous passons très près de Tuscaloosa, c'est bien vu d'en haut. Vraiment maintenant je me rends compte des charmes de l'aviation. Bref je descends enchanté de mon premier vol en Amérique. Excepté le froid assez vif. Bah ! C'est une question d'habitude (30 minutes de vol)".

Puis les vols s'enchaînent avec les premières leçons, les virages, vol en rectangle en suivant le contour d'un champ, pertes de vitesse et un mois après leur arrivée c'est la découverte d'une autre Amérique avec la première perm. "*...Avec hâte je m'habille et frais et dispo nous franchissons le poste de Police. Sheriff pouvez-vous m'appeler un taxi ? Quelques minutes plus tard, heureux de vivre nous roulons à toute allure sur la route de Tuscaloosa (3 miles). Il est 6h et demie, nous arrivons de nuit. Je retrouve les illuminations que je n'avais vues depuis 4 ans. Il y a de l'animation. Descendons station des autocars. 5 billets aller et retour pour Birmingham et 5 minutes plus tard me voici assis à côté d'une charmante jeune fille dans un car luxueux. Elle fume. Ici presque toutes les femmes fument. Nous roulons dans la nuit sur une route sinueuse. Pendant quelques instants ma pensée se reporte sur la France si loin. Mes parents ne doivent pas se douter qu'en cet instant je suis bien assis, je me laisse conduire vers Birmingham. Ah ! au fait il y a une belle et jeune américaine à mes côtés. Après avoir cherché et composé une phrase potable en anglais je me décide " Please Miss, what time we arrived to Birmingham ?" Ca y est la glace est rompue. Ici les femmes ne sont pas si farouches qu'en Afrique du Nord et pendant 2 heures que rires et amusements. Véritable cours d'anglais !*

Bref nous arrivons à Birmingham (100 km de Tuscaloosa). Nous nous retrouvons 6 à la descente du car et nous voici lancés à travers les vastes rues illuminées de cette ville importante (400000 habitants). Il est 9h et demie. Vite un hôtel. Une belle enseigne nous attire. Ah les difficultés commencent. Quel travail pour expliquer que l'on désire des chambres, pour payer et tout et tout ! Nous revoici dans la rue. Les regards se détournent vers nous, en particulier ceux des miss (ce qui n'est pas désagréable). Brusquement une voiture s'arrête à nos côtés, un civil descend et hop surprise : "Bonjour les aviateurs, excusez-moi de vous arrêter mais je suis français comme vous et ça me fait tant plaisir de vous voir." Et nous donc ! Sur le coup nous ne savons que dire. Une vielle dame sort aussi de la voiture et toute heureuse nous serre la main. Tout s'explique, nous avons affaire à une famille française établie en Amérique depuis 35 à 40 ans. Nous sommes invités mais hélas, c'est trop tard, nous ne pouvons venir nos chambres sont retenues à l'hôtel. Dommage ! Et nous revoilà comme de jeunes débarqués cherchant un restaurant. Ah en voilà un. Nous sommes bien accueillis. Nouvelles histoires pour commander le repas. On se débrouille quand même pour très bien manger. (whisky and soda).

Pour faire la digestion une promenade sur les avenues. Quelle animation ! Ici les femmes font plus de bruit que les hommes. Elles sifflent, fument et chantent à tue-tête. Assez marrant ! Mon copain Clet se trouve brusquement entouré par 5 ou 6 femmes braillant, quelle situation !

Vers minuit en route pour l'hôtel. Décidément nous ne sommes pas au bout de nos surprises en Amérique. Jamais je n'avais vu pareil type d'hôtel. Vastes enseignes lumineuses, chambres avec chauffage central, ventilateurs, lavabos et salle de bain mais...un seul drap, des chaises bancales, un lit miteux, un matelas troué avec mégots, araignées et punaises !!! Résultat je m'enroule dans une couverture et... me couche par terre. Première impression des hôtels américains plutôt froide.

Tôt le matin on se lève. Il fait frisquet. Vu de jour Birmingham est bien moins belle que de nuit. Ville industrielle (mines, houillères) aux maisons grisâtres (ça change de Casablanca)..."

La progression sur PT-17 continue, décollages, pertes de vitesse, vrilles, atterrissages avec son lot de difficultés :"*samedi 20 novembre, Mauvaise journée, je travaille à Moodry. Je fais un décollage à l'américaine (très foireux) Je loupe mes atterros. Des boums !"*

Et puis le samedi 4 décembre 1943 un

Coll. Eric Bellebon

Un Stearman PT-17 "Kaydet". Plus de 8500 exemplaires de cet appareil furent produits et servirent à former la majorité des pilotes aux USA lors de la Seconde Guerre Mondiale.

1 R. Daniel fait référence à Moody Field, l'un des terrains auxiliaires de Tuscaloosa.

Coll. Eric Bellebon

Quelques cadets devant un Stearman. Raymond Daniel est à droite, genou à terre.

jour important dans la formation du jeune Raymond Daniel arrive : "*Nous ne pouvons voler le matin. Heureusement l'après-midi le temps s'éclaircit et à 1h et demie c'est avec plus d'inquiétude que jamais que je monte sur le PT-17 N°93. Bon décollage, bonne sortie de trafic. Aujourd'hui ça a l'air de gazer. Après avoir convenablement perdu mon altitude je rentre dans le trafic de Foster. Attention l'atterrissage !... Boum...! Ca y est c'est loupé : encore et toujours de grands bonds avant de me stabiliser au sol. Enfin mon 2ème atterro est meilleur ! Le 3ème aussi malgré de petits boums ! "One more for solo" me dit ce brave moniteur. Ce n'est pas le moment de flancher. Le 4ème heureusement est potable. Va-t-il me lâcher ? Ah ! Il se tape sur la tête. A lui les commandes. Il y a du bon. En effet 90° avec le T. Il stoppe le taxi, saute à terre, me tape sur l'épaule et avec un sourire "You solo. Good luck." Et ça y est le moment si attendu arrive. Me voilà enfin seul, devant moi le siège est vide (effet bizarre). Je roule au sol lentement et près des balises me mets en position de décollage. Pas d'avion en vue, la piste est libre, en ligne avec le T et adieu va ! La manette à fond, l'avion roule de plus en plus vite, une pression sur le manche et hop me voilà dans les airs. A 50 pieds un premier virage de 90° et à nouveau manette au tableau, je monte à 700 pieds ; un nouveau virage de 90° et me voilà enfin en ligne de vol. Un moment de repos. Raymond détends toi maintenant. Là vraiment je réalise que je suis seul. Je suis si heureux que je chante à tue-tête. Ah soyons sérieux, l'atterrissage approche, coupons le gaz et le vol plané à 80 miles, un dernier tournant et me voilà face au terrain. Je suis trop court "un peu de gomme", ce n'est pas le moment de m'accrocher aux lignes téléphoniques. Attention voilà le sol, et je suis seul, seul avec l'espoir d'atterrir correctement. Et pour ne pas manquer à la règle je fais un grand boum ! Heureusement j'arrive à rétablir l'appareil et je retourne près de mon moniteur tout heureux d'avoir fait mon premier tour. Mr Larsen est aussi content que moi et me fait signe de remettre ça. Le 2ème atterro est mieux. La 3ème fois un avion m'oblige à effacer la piste. La 4ème et dernière fois j'ai bien chaud car j'évite "le cheval de bois" de justesse. En fin tout s'est bien passé, il n'y a pas eu de bois cassé, c'est le principal. Mon moniteur reprend sa place et cette fois c'est comme passager que je reviens à la base. Ah ! qu'il est si doux après un si grand effort que se délasser et d'admirer le beau paysage qui se déroule dessous !!!*

Enfin c'est le cœur plein d'allégresse qu'avec les copains nous roulons sur la route de Birmingham qui nous mène aux multiples amusements que nous offre cette sympathique ville..."

Les vols sur PT-17 continuent et le 28 décembre *"Je fais mon premier vol sur PT-19 (monoplan) et qui plus est je vole en place avant ! Quelle différence avec le PT-17. Plus de points de repère, visibilité excellente, bruit du moteur très doux, palonnier très dur, manche très sensible. Pour l'atterro il y a des volets. L'impression est bizarre . On voit le sol arriver droit sur nous. Comme l'arrondi est très bas il semble que l'on va percuter. Mais heureusement ce n'est qu'une impression car cet avion atterrit très bien..."*

Après 65 heures de vol c'est le départ vers une nouvelle base et la découverte d'un nouvel appareil le Vultee BT-13 Valiant. *"Le 18 janvier 1944 :...c'est un monoplan, construction entièrement métallique, volets, hélice à pas variable. Quelle différence avec le PT-17. Relativement ce BT-13 est pour nous un mastodonte de 450 chevaux . Quant au tableau de bord, que d'instruments, que de boutons, que de manettes, jamais je ne m'y reconnaîtrai dans cet avion ! Notre moniteur essaie de nous expliquer les différentes fonctions des instruments de cet appareil et comment fonctionne la radio,*

US Air Force

Un Fairchild PT-19, autre appareil employé pour la formation des cadets.

car pour la première fois nous allons faire connaissance avec les vols en communication constante avec la terre..."

L'apprentissage de cette nouvelle machine est difficile et plein d'embûches mais le 1er février 1944 : *"Jour de mon lâcher sur BT-13. Après 8 heures de double je suis enfin lâché et fais 5 atterros, quelle joie que de se sentir seul sur cet avion moderne. Un brin d'orgueil me fait dire aussi : "maintenant tu es un petit pilote et bientôt tu en seras un vrai." Enfin tout vient avec de la persévérance et de la volonté.*

Tout se passe bien et à midi et demie, plus heureux que jamais je suis de retour avec ce brave moniteur. Vite allons manger toutes ces émotions ça donne de l'appétit."

Toujours des cours, des tests physiques comme la chambre de dépression et les premiers vols aux instruments débutent : *"Le 15 février 1944, passe mon check de 20 heures. Ouf une corvée de moins. Je fais ma première heure d'instruments en double. C'est marrant on vole sous capote à l'aide des divers instruments. Pour la première fois je dois maintenir le cap et faire des virages à 90° (pas bien compliqués)."*

Cependant l'angoisse de l'élimination subsiste *"Entre temps ici comme à Tuscaloosa il y a de nombreux éliminés parmi lesquels Clet un vieux copain. C'est quand même malheureux qu'après 100 heures de vol après avoir volé sur PT-17, PT-19 et BT-13 qu'un Capitaine moniteur chef vienne vous dire de faire "mitrailleur" car vous êtes incapable de piloter. Et tous les jours la liste s'allonge. Vraiment si un jour j'ai les ailes de pilote je ne les aurai pas volées et ce n'aura pas été sans mal."*

Après l'apprentissage du vol aux instruments sous capote commencent les vols de nuit puis la fin du Basic Training sur BT-13 : *"17 mars 1944, Maintenant enfin j'ai terminé avec le "Basic Training" de Gunter ayant passé les checks de 20, 40h et vol aux instruments. Il ne me reste plus qu'à faire un peu d'acro, de formation et un vol de nuit de 1h30. Quel soulagement je m'en suis tiré ici où il y a eu 20 éliminés sur 90. Arrivés 134 sur Tuscaloosa nous nous retrouvons 70, ce qui fait la moitié d'infortunés qui se sont retrouvés mitrailleurs.*

Maintenant attendons la liste qui décidera de notre sort. Craig Field ou Turner comme bombardier. Pour ma part j'aime autant l'un que l'autre mais j'ai une légère préférence pour la chasse où seul dans son avion l'on peut agir selon ses idées. Et puis la chasse c'est de la vraie aviation ..." ■

Fin de la première partie.

Remerciements à M. et Mme Eric Bellebon et M. Patrice Laverdet.

http://patrice.laverdet.pagesperso-orange.fr/

Regroupés devant un Fairchild PT-19, des cadets de Tuscaloosa posent pour le photographe. Raymond Daniel est en bas, troisième en partant de la droite.

Coll. Eric Bellebon

MB-152 le pionnier réinventé

© Dassault Aviation

Par Bertrand Brown

Du 17 au 19 décembre dernier, une exposition intitulée « MB-152, le pionnier réinventé » au centre Dassault de Saint-Cloud levait le voile sur un projet remarquable initié en 2010 par l'association Dassault Passion avec le soutien de Dassault Aviation: la rétroconception du Bloch MB-152, premier chasseur conçu par Marcel Dassault et utilisé en grand nombre lors de la Bataille de France.

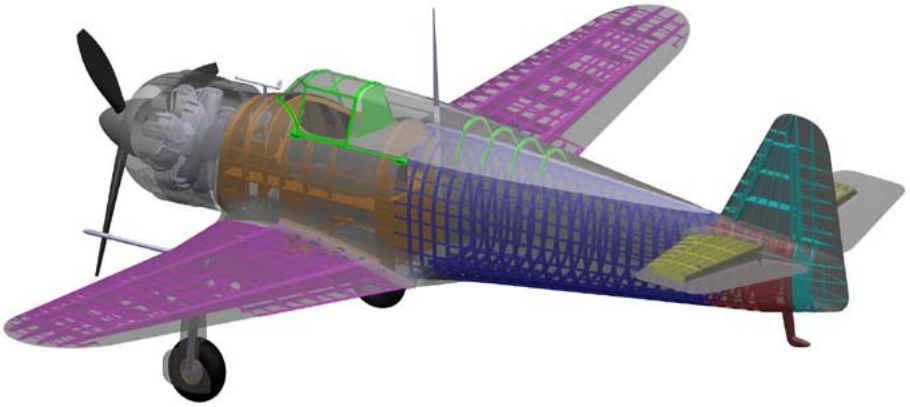
Des 550 MB-152 produits de 1938 à 1940, il ne reste presque rien. Aucun exemplaire n'a survécu, pas plus que les plans d'origine. Ne subsistent que des photographies, des documentations techniques ainsi que quelques pièces en plus ou moins bon état. Partant de ce triste constat, une équipe de passionnés décide en 2010 de rétroconcevoir le MB-152. Le projet, resté discret, reçoit néanmoins l'aval de la direction de Dassault, et une salle équipée de cinq postes CATIA V5 est attribuée à l'équipe, afin que celle-ci puisse concevoir une maquette numérique du MB-152.

Faute de plans et de pièces, il ne s'agit pas ici d'un projet de restauration ou d'ingénierie inversée mais bel et bien de rétroconception. La principale source sur laquelle l'équipe du projet va s'appuyer est une notice descriptive éditée en janvier 1940 par le Ministère de l'Air. Les nombreuses illustrations de ce manuel ne sont pas ou peu cotées, mais se révèlent néanmoins très précises et fiables. Quelques autres documents sont également utilisés dans la rétroconception.

En complément de la documentation, quelques « reliques » du MB-152 vont être utilisées, notamment grâce au soutien de l'Association Normande du Souvenir Aérien 39/45. Celles-ci sont dans des états variés car certaines ont passé plusieurs décennies sous terre. Parmi les pièces préservées, un morceau de l'empennage horizontal ainsi qu'un caisson de voilure droite quasiment complet.

Ces pièces vont permettre de valider ou d'affiner les hypothèses de construction, et le résultat s'avère probant: l'équipe a la satisfaction de voir que les épaisseurs relatives de voilure et de stabilisateur étaient correctes à quelques millimètres près!

Trois ans après le lancement du projet, la maquette numérique est bien avancée: 90% des formes extérieures sont réalisées, 80% des modèles de référence géométrique et 50% de la structure primaire ont été dessinés. L'objectif est de disposer

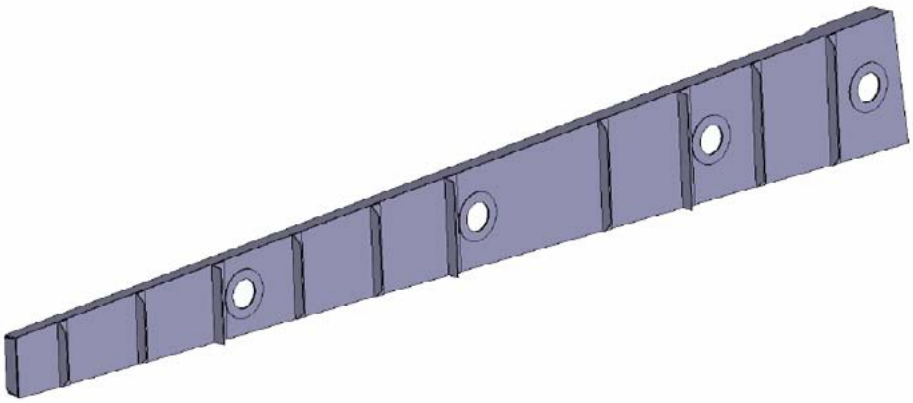


© Dassault Aviation

La maquette numérique du MB-152, les tronçons de l'appareil étant indiqués par des couleurs distinctes.

© Dassault Aviation – S. Randé

© Dassault Aviation



Ci-dessus: le caisson de voilure d'origine intégré à la maquette, et une pièce recréée avec des outils de conception modernes.

d'une maquette complète de la structure pour la fin 2015.

Une pièce a d'ailleurs été fabriquée à l'unité tôlerie et peinture de Dassault Aviation à Argenteuil: le longeron avant droit de l'empennage horizontal. Cette pièce était présentée lors de l'exposition, à côté d'un longeron original mais dégradé par le temps.

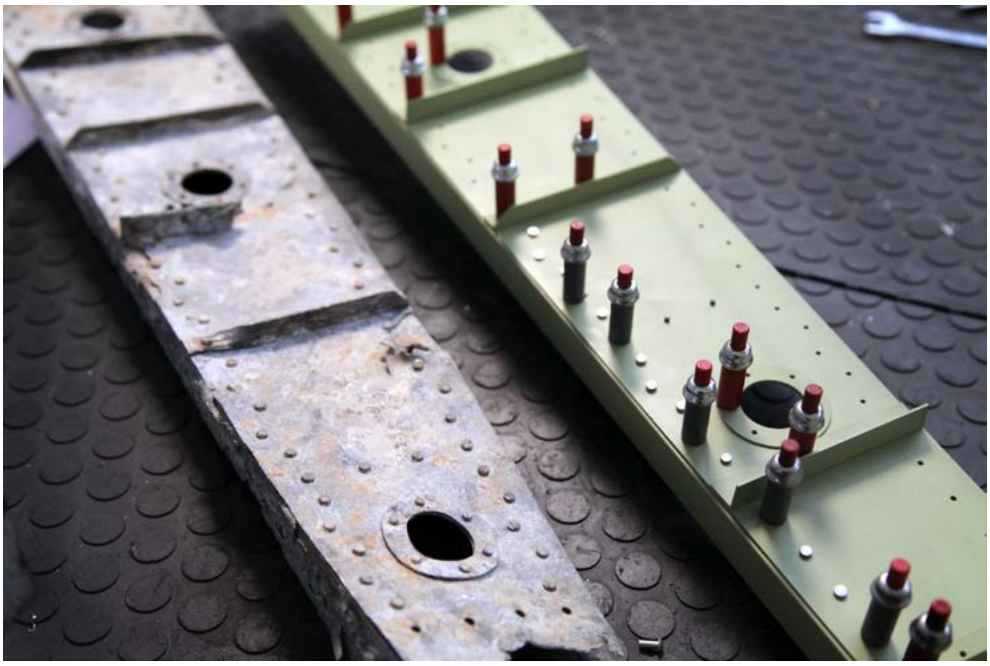
Dans le hall de Saint-Cloud une maquette très rudimentaire de MB-152 à l'échelle 1 avait été installée. Certaines des « reliques » y avaient été intégrées. Pour le reste, des tablettes utilisant le principe de la réalité augmentée permettaient de faire apparaître sur cette structure la maquette numérique réalisée par l'équipe. Il était ainsi possible de se promener autour de l'appareil, qui est plus grand qu'on ne le penserait, en voyant les détails de la structure.

Au-delà de la recréation du MB-152 et de la redécouverte de ses formes et détails, le projet a également permis de redécouvrir un certain nombre de principes de conception et de fabrication. Ainsi, le MB-152 était pensé pour la fabrication en grande série et sa structure était conçue en tronçons construits dans les diverses usines de la Société de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (la société des avions Bloch ayant été nationalisée sous ce nom en 1937). Ce principe de construction en tronçons est encore utilisé chez Dassault de nos jours. La structure de l'avion est également conçue de façon moderne et innovante, avec un certain nombre d'éléments modulables et facilement interchangeables.

L'auteur souhaite remercier l'équipe du Projet MB-152 et le personnel de Dassault Aviation pour son accueil et sa disponibilité. ■

L'équipe du Projet MB-152 lance un appel à toute personne ou entité qui seraient en possession de données techniques précises sur le MB-152. Si vous disposez de telles données, contactez l'auteur, qui transmettra votre message.

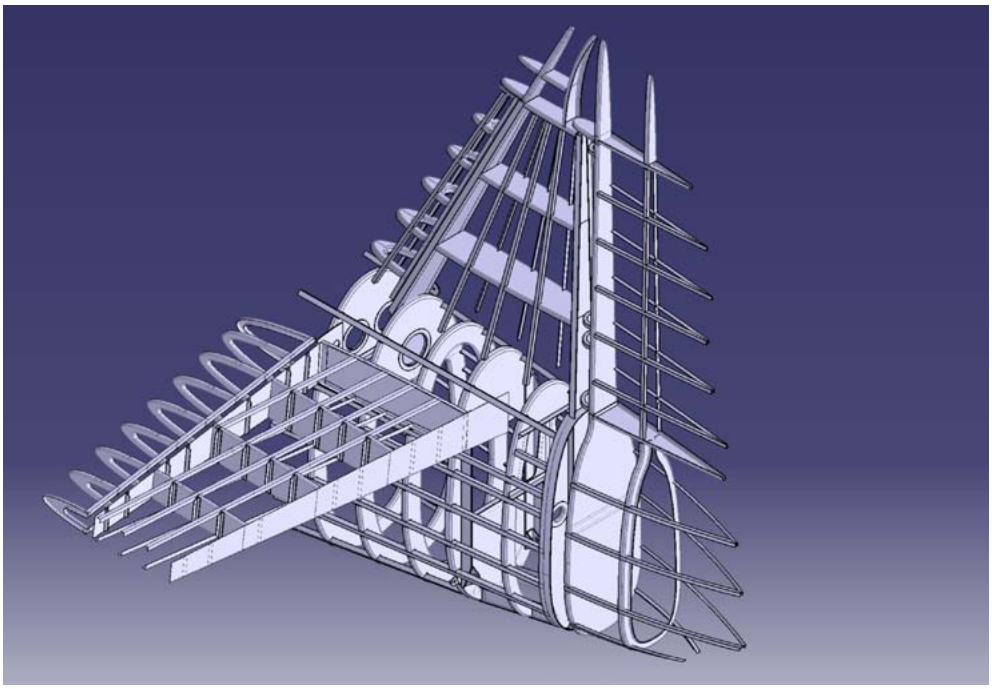
© Dassault Aviation - – S. Thébaud



A gauche: Un longeron principal de plan horizontal d'origine et le longeron usiné récemment. Certains des matériaux utilisés pour le longeron moderne n'existaient pas à l'époque, seule différence entre les deux pièces.

A droite : Les tablettes représentant la structure de l'avion en réalité augmentée. Couplées à une webcam, ces tablettes permettaient de filmer la maquette nue, ou d'y rajouter en surimpression la structure interne de l'avion, voire de faire apparaître celui-ci entièrement, avec feux de navigation, train et volets entrant ou sortant et même d'actionner les armes du chasseur.

© Dassault Aviation - – S. Randé



A gauche : Le "T5", dernier tronçon du Bloch MB-152. Bien que cela ne soit pas à l'ordre du jour, les plans recréés du MB-152 permettraient de fabriquer à nouveau le chasseur, pour le plus grand plaisir des passionnés d'aviation. Une telle idée laisse forcément rêveur...

© Dassault Aviation - DR

Ci-dessus: bien qu'endommagées, les pièces prêtées à l'équipe par l'ANSA 39-45 et le Musée des Invalides ont permis de comparer les résultats obtenus avec la réalité et de valider ainsi la méthode et les hypothèses de travail de l'équipe.
Ci-dessous: l'équipe du "Projet MB-152" devant une maquette prêtée par le Musée de l'Air.

© Dassault Aviation - – S. Randé

Battle colours: Curtiss P-40 Warhawk

Profils: Bertrand Brown (alias Gaëtan Marie)

www.bravobravoaviation.com

Le P-40 était le principal chasseur américain au début de la guerre mais c'est au sein des "Flying Tigers" qu'il acquiert sa notoriété, portant des cocardes chinoises mais piloté par des "civils" américains. Ici, un Hawk 81A-2 (désignation britannique du P-40) du 2nd Pursuit Squadron piloté par Tex Hill, qui remporta 15 ¼ victoires, dont 10 ¼ avec les Tigres Volants.

Les Forces Aériennes Françaises Libres firent également usage du P-40. Il s'agit ici d'un P-40F à moteur Merlin, affecté au GC II/5 "Lafayette" en Afrique du Nord en 1943. L'appareil, baptisé "P'tit Quinquin", porte encore les traces de ses anciens propriétaires américains ("fantômes de cocardes US, et restes d'un drapeau américain sous la "tête de Sioux" du Lafayette).

Baptisé "Miss Fury" , ce P-40F du 65th Fighter Squadron, 57th Fighter Group, était piloté par le Capt. Roy Whittaker, as américain aux 7 victoires. Le 57th Fighter Group s'illustra en Afrique du Nord et en Italie de 1942 à 1945.

REJOIGNEZ LE FRENCH WING!

Vous êtes passionné d'aviation ancienne? Rejoignez le French Wing de la Commemorative Air Force!

Le coût de l'adhésion au French Wing est de 50€ par an, et les nouveaux arrivants bénéficient de 30 minutes de vol offertes sur le Piper J-3 Cub du French Wing!

Vous pourrez participer aux activités du French Wing en fonction de vos envies, de votre disponibilité et de vos compétences, dans une ambiance agréable et conviviale.

Pour adhérer au French Wing, contactez-nous par email (cf. ci-dessous) ou téléchargez le **bulletin d'adhésion sur notre site**.

Le CAF French Wing est une Association à but non lucratif régie par la loi de 1901, et enregistrée sous le numéro 2473 au Journal Officiel du 10 Juillet 1996.

Président: Col. Stéphane DUCHEMIN
email: president@caffrenchwing.fr

Vice-Président: Bertrand BROWN
email: vice-president@caffrenchwing.fr

Trésorier: Jean-Yves CERCY
email: tresorier@caffrenchwing.fr

Secrétaire: Gaël DARQUET
email: secretaire@caffrenchwing.fr

AIRSHOW est une publication du CAF French Wing de la Commemorative Air Force, Inc - Toute reproduction entière ou partielle des textes et illustrations contenus dans ce bulletin mensuel est interdite sans accord préalable de l'éditeur. Ecrire au siège de l'Association: 19 rue de Cannes 93600 - Aulnay sous Bois - FRANCE.

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

M'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.