Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016

N° 02

Edito.

Dans ce numéro, un petit retour sur notre 1er rendez-vous de l'année au Costes et Bellonte, puis la 2ème partie de l'article de notre ami Jean-Claude Augst consacré à Gérald LEON, pilote des FAFL. Enfin, l'histoire d'un avion, le Blackburn B-24 "Skua" et les rubriques habituelles.

Le Comité

La galette des Rois

Le samedi 9 janvier dernier quelques membres de l'association ont participé, au Costes & Bellonte, au désormais traditionnel rendez-vous "galette-vin chaud" de début d'année.

Le hangar Costes & Bellonte

Le sujet épineux de l'espace disponible dans le hangar avait été évoqué lors de la dernière assemblée générale des Ailes, l'une des solutions envisagées était un rayonnage de rangement vertical. Les différentes possibilités en la matière, structure bois de conception "made in AHR", structure métallique, etc., ont été étudiées, nous avons finalement opté pour un rayonnage industriel de type "Cantilever" qui a été commandé en décembre. Dans un premier temps il va nous falloir assurer la réception (*déchargement du camion*) et le rangement du matériel au C&B. Puis dans un second temps, dès les premiers beaux jours, procéder au montage du rayonnage et à l'installation des planeurs sur la structure. Nous aurons donc besoin de toutes les bonnes volontés pour ces opérations (*les dates vous seront communiquées par courriel dès qu'elles nous seront connues*). Merci par avance pour votre disponibilité. Le gain de place ainsi obtenu va nous permettre de disposer d'un véritable espace dédié à la restauration de nos divers projets.

Pour faciliter les futurs travaux d'installation il fallait débloquer l'une des grandes portes du C&B permettant ainsi un accès plus aisé au hangar. L'opération a été réalisée avec succès le 9 janvier. ➔

À vos agendas

Nous vous en parlerons plus longuement dans notre prochain bulletin, mais vous pouvez déjà noter la date du dimanche 20 mars 2016 sur vos agendas avec le rendez-vous de l'Aéroport de Strasbourg - la journée "portes ouvertes" EVADAY 2016.

Gérald Etienne Fernand LEON
alias Jim GERALD
Par Jean-Claude AUGST (2ème partie)

La Patrouille

Le 27 juin 1940, six jeunes garçons français arrivent en Angleterre à Liverpool. Un seul et même idéal les a réunis, celui de la liberté de leur patrie, la France. Ils s'appelaient Jean Maridor, Claude Béasse, Roland Leblond, Maurice Traisnel, René Le Bian, Gérald Léon. Ils baptisèrent leur groupe "La Patrouille". Seuls deux d'entre eux reviendront au pays (Roland Leblond gravement malade et presque aveugle suite à son éjection en parachute dans la Manche et Maurice Traisnel gravement blessé par de multiples fractures), les quatre autres ont fait l'ultime sacrifice, celui de leur vie, en combattant l'ennemi partout dans le ciel d'Europe ou comme Le Bian mort à l'entraînement.

Gérald Etienne Fernand LEON est né le 22 octobre 1919 à PARIS (XVIème), en 1939 il s'engage dans l'Armée de l'Air et devient pilote breveté en avril 1940. Il gagne l'Angleterre en juin 1940 et rejoint, avec ses amis de "La patrouille", les FAFL. Après sa formation de pilote de chasse il est affecté au Moyen-Orient au Groupe de Chasse n° 1 « Alsace », son groupe revient en Angleterre début 1943. Sur sa demande il est alors muté au Groupe de Chasse n° 3 « Normandie ».

Gérald Etienne Fernand LEON

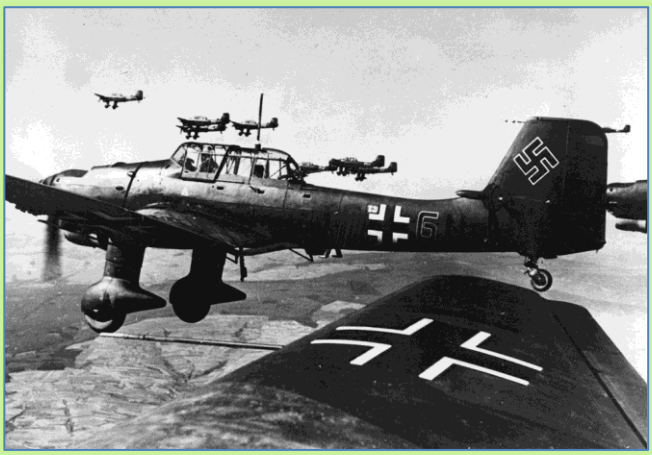
Au " Normandie-Niemen "

Un C-54 sur l'aéroport de Marrakech en 1943 - © Flight Spirit

Le 14 mai 1943, sur l'aéroport de Prestwick (Glasgow), Gérald Léon embarque à bord d'un C-54 (DC-4) pour un vol de 11 heures en direction de Marrakech. Il est accompagné de Pierre Pouyade (qui prendra le commandement du Normandie à partir du 17 juillet 1943 jusqu'au 12 décembre 1944) et d'Anatole Corot en qualité d'interprète, ainsi que de sept autres français (André Balcou - Léo Barbier - Henri Boube - Paul de Forges - Jacques Mathis - Jean de Tedesco - Firmin Vermeil). Leur vol continue par Alger, Le Caire, Bagdad et Téhéran. Ils changent d'appareil et embarquent à bord d'un Lisunov Li-2, version soviétique du C-47 (DC-3), et rejoignent le « Normandie » sur le front, à Kationki le 9 juin 1943 (1). Le GC3 est équipé d'avions de type « Yak ».

Un Lisunov Li-2 en URSS en 1943

Le GC 3 entre véritablement dans le feu de l'action alors qu'est déclenchée, le 5 juillet, la terrible bataille de Koursk qui s'étalera jusqu'au 23 août. Les missions du Normandie se suivent sans interruption et leur contribution permet de remporter une victoire dans cette bataille, sans doute l'une des plus décisives qui aient déterminé l'issue de la Seconde Guerre Mondiale.



Formation de Junkers Ju-87 "Stuka"

Dans la matinée du 16 juillet 1943, huit pilotes (Tulasne – Pouyade – Littolff – Castelain – de Forges – Albert – Bernavon - Léon) sont en couverture dans la région de Krasnikovo. Ils aperçoivent devant eux quinze Ju 87 et en descendent trois. L'après-midi, toujours dans la même région, un autre engagement permet à Léon d'abattre un Fw 190 qui était en protection, et peu après cette revendication un deuxième appareil. Il obtient ainsi deux victoires dans la même journée. Le lendemain, lors d'une mission d'accompagnement d'avions d'assaut Iliouchine Il-2 Sturmovik qui sont chargés d'attaquer des files de véhicules sur la route de Boloto à Orel, dans le secteur de Znamenskaïa. Léon est pris en chasse par deux Fw 190. L'intervention d'Albert et de Preziosi permet de le dégager en abattant l'un des adversaires. En quatre jours, l'escadrille perdra six pilotes : de Tedesco – Littolff – Castelain – Bernavon – Vermeil et le Commandant Jean Tulasne. C'est désormais au commandant Pierre Pouyade qu'il appartiendra d'assurer la direction du « Normandie ». Trois jours plus tard, au-dessus de Znamenskaia, il détruit un Ju 88 en collaboration avec quatre de ses camarades (Paul de Forges – Marcel Albert – Joseph Risso – Maurice Bon).

Gérald Léon et le commandant Pouyade en 1943 en Russie ➔

(Collection Manuel Perales)

Alors que les nouveaux appareils Yak 9 arrivent, les mécaniciens français partent pour le Moyen-Orient le 4 août et sont remplacés par des mécaniciens russes. Le 24 août est déclenché la bataille d'Ielnia.

Gérald LEON dans son Yak-9

Bombardiers Heinkel He 111 en formation

Le 31 août, après le déjeuner, dix pilotes (Durand – Léon – Béguin - Foucaud – Risso – Mathis – de Forges – Laurent – Sibour – Fauroux) décollent du terrain de Spass-Demiansk sous la direction de Béguin et de Léon. Cependant, Béguin s'aperçoit qu'il est en panne d'armement et revient peu après à sa base. Le groupe se lance à l'assaut de cent bombardiers « Heinkel » He 111 sous la protection d'une quarantaine de Fw 190. Léon, Foucaud, Mathis et Risso descendent chacun un Fw 190. Mais de Forges et Sibour ne rentrent pas.

Le 4 septembre 1943, le Groupe de chasse « Normandie » est engagé contre quinze bombardiers Ju 88 protégés par des chasseurs Fw 190. Le groupe abat trois Junkers et un Focke Wulf. Léon est poursuivi par deux Fw 190 qui tirent sur son avion. Il est mortellement blessé par un obus et s'écrase, tué, à environ 6 kilomètres à l'Est d'Ielna. Il totalise 4 victoires dont une en collaboration. Son projet de créer après-guerre une ligne aérienne aux colonies s'éteignait avec lui.

Selon le rapport de la 303ème division, le « Yak » de Léon n'avait pas fait la moindre manoeuvre pour se dégager. Cela peut paraître curieux pour ce pilote expérimenté, rompu à toutes les acrobaties, chef d'une des deux escadrilles du « Normandie » mais sans doute touché mortellement dès la première rafale.

Gérald Léon au GC "Normandie" à Kationkien en 1943 ➔

Gérald LEON, l'homme :

Quelques jours avant ce dramatique 4 septembre 1943, le Commandant Pouyade qui le voyait sombre et retranché dans ses pensées, avait eu une franche conversation avec lui. Alors qu'il était en Angleterre, Léon avait beaucoup de crainte pour sa famille dont le père était un modeste fourreur juif de la rue du sentier à Paris. Il avait appris que sa femme qu'il adorait avait été tuée sur la route lors d'un bombardement. En plein désespoir, il a connu une jeune anglaise qui su lui remonter le moral puis ils se sont aimés. C'est alors que son épouse est arrivée. Elle n'avait pas péri dans le bombardement et avait réussi à regagner l'Afrique du Nord, mais elle le croyait mort. Après le débarquement allié en 1942, elle a appris qu'il était vivant et elle l'a rejoint à Londres. Il s'est retrouvé, entouré de ses deux femmes, au Petit Café à Londres. Pierre Pouyade était présent à ce moment-là et Léon lui a fait les présentations. Il les aimait toutes les deux et ne savait plus que faire pour résoudre une telle situation. Et c'est ainsi qu'il a décidé de partir au « Normandie », en quelque sorte, peut-être, pour fuir un problème qu'il ne savait pas comment résoudre.

Gérald Léon, qui s'était vu confier le commandement de la première escadrille, était un garçon charmant, discret et timide, mais sans doute broyé par un destin qui le dépassait.

Décorations :

Légion d'honneur
Croix de Guerre 39/45 avec 4 palmes
Médaille de la résistance avec Rosette
Ordre de la Guerre pour le Salut de la Patrie (URSS)

Mort pour la France en opération aérienne – Inhumé à Ielna (Russie) puis restitué à Paris au cimetière du Père Lachaise (96ème Division).

Profil du Yak 1b de Gérald
LEON - Kationki (URSS) - Juin 1943
© Skin réalisé par les Chevalets du ciel

La stèle de Gérald LEON

La tombe de Gérald Léon est située au cimetière du Père Lachaise à Paris. Elle est située dans la 96ème division, 9ème ligne face à la 76ème division et 14ème tombe à partir de la 35ème division. Le pilote a été inhumé dans la concession n° 118 P de 1912. La tombe semble actuellement être abandonnée et la plaque blanche à son nom est presque illisible. Elle s'est détachée de son emplacement et elle a été posée dans l'endroit prévu pour les plantes. La Mairie de Paris nous a indiqué que la concession ne mentionne aucune adresse d'éventuels ayants droits. Nous avons pris attache avec le « Souvenir Français » afin de pouvoir trouver une éventuelle solution pour entretenir cette tombe ou tout au moins procéder au remplacement de la plaque, mais notre demande n'a pas été suivie d'effet à ce jour.

J-C. Augst

Vu sur le net :

Le dernier envol

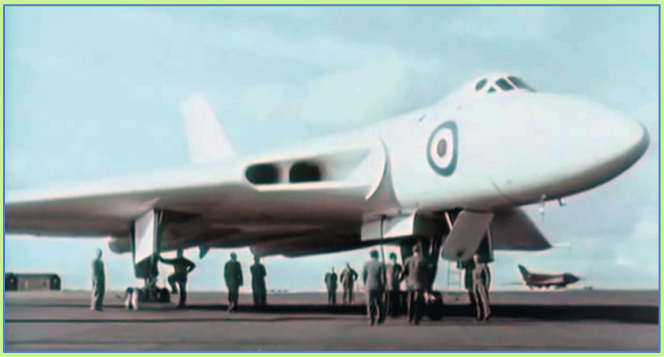
Trois Avro Vulcan en formation

Le 31 août 1952 un avion à la silhouette particulière prenait son envol, le "Avro Vulcan". L'appareil conçu à la demande de la Royal Air Force est initialement un bombardier stratégique destiné aux opérations à haute altitude, il a la forme d'une aile volante, mais avec un fuselage et une dérive. Fabriqué à 136 exemplaires (en comptant les 2 prototypes), il termine sa carrière de bombardier en 1982, six appareils vont alors être transformés en avions ravitailleurs puis seront retirés du service en 1984.

Le dernier Vulcan en état vol était le XH558, appartenant à l'association "Vulcan to the Sky", il fut restauré en 2007, on le revoyait depuis 2008 sur tous les plus prestigieux meetings anglais. Hélas en octobre 2015, pour des raisons techniques de maintenance, il effectue son dernier vol, à découvrir sur une émouvante vidéo de PlanesTV ↓.

Un bon documentaire en français sur son histoire

© imineo Documentaires ↓ (56 mn.)



↑ Et 2015 - Une dernière année de meetings

© Rick Kirk (1 h 40 mn. de plaisir)

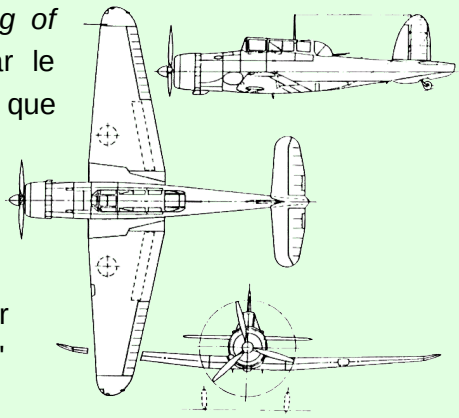
Le plein s'il vous plait !

Après des débuts épiques dans les années vingt, le ravitaillement en vol des avions est devenu une pratique régulière dans l'aéronautique militaire. Cette opération reste très spectaculaire, la preuve avec les ravitaillements d'un C-17 Globemaster III (*envergure 52 m.*) et d'un Northrop B-2 Spirit par un KC-135 (*envergure 40 m.*) du "191st Air Refueling Squadron" aux USA.

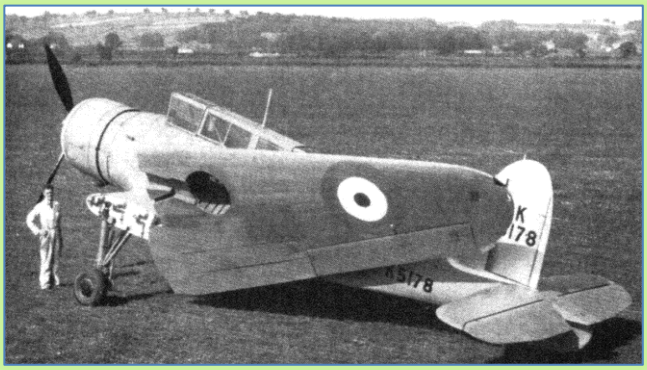
C-17 Globemaster III © War Fighters

Northrop B-2 Spirit © LiveLeak

C'était en février :



C'est le 9 février 1937 que sur le terrain de Brough (*East Riding of Yorkshire - UK*) utilisé depuis la Première Guerre mondiale par le constructeur britannique "Blackburn Aeroplane & Motor Company", que décolle, pour son premier vol, le prototype "K5178" du Blackburn B-24 "Skua" (*nom anglais d'un oiseau de mer, le Labbe*), aux commandes le chef-pilote d'essai de la société Alfred Montague "Dasher" Blake. L'appareil a été commandé en avril 1935 par le "Air Ministry", Ministère de l'Air anglais en charge de gérer la "Royal Air Force", et au cas particulier pour l'équipement de la "**F**leet **A**ir **A**rm" de la RAF (*appareils embarqués sur les bâtiments de la "Royal Navy"*). La société Blackburn répondait alors à un appel d'offre lancé en décembre 1934, "Specification O.27/34", pour lequel d'autres grands avionneurs avaient aussi répondu mais avec des projets non retenus, comme Avro (*avec son type 666*), Vickers (*avec son type 280*) et Hawker.



Le prototype "K5178" © *Flight*

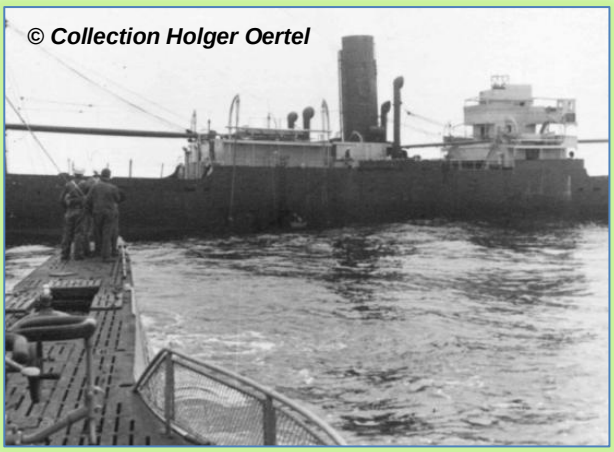
Les besoins de l'Amirauté anglaise sont tellement urgents qu'une première commande de 150 appareils est passée dès juillet 1936 (contrat n°534298/36), soit plus de six mois avant le premier vol du prototype, puis elle passe à 190 en novembre 1936. Le 17 août 1937, les autorités donnent au "K5178" le nom de B-24 "Skua I", il est le premier avion monoplan britannique, de type chasseur - bombardier en piqué, construit en duralium. Monomoteur, biplace en tandem, destiné à équiper la "FAA", il est conçu pour le lancement par catapultage et pour l'appontage sur un porte-avions, enfin il bénéficie d'un train d'atterrissage rétractable et ses ailes sont repliables. L'équipage, composé d'un pilote et d'un radio-tireur (*dont le poste arrière de tir est équipé d'une mitrailleuse Vickers K de 7,7 mm sur affut mobile*), bénéficie d'un cockpit fermé baptisé "greenhouse". Les prototypes, équipés d'un moteur Bristol Mercury IX de 850 chevaux, ayant démontré un net manque de puissance de la motorisation, les appareils de série ("*Skua II"*) vont être équipés du Bristol Perseus XII de 905 chevaux. Le premier appareil de série, numéro L2867, effectue son vol d'essai à Brough le 28 aout 1938.

Le L2889 "Skua II" livré en février 1939 au "No.800 Squadron"

La livraison des 190 appareils aux unités de la "F.A.A." va commencer en octobre 1938 et va s'achever en mars 1940 (*12 livrés en 1938, 177 en 1939 et 1 en 1940*). Les premières escadrilles de combat équipées sont le "No.800 Squadron" puis le "No.803 Squadron", les "Skua II" vont remplacer les obsolètes "Hawker Nimrod" et "Hawker Osprey" sur le tout nouveau porte-avions de la Royal Navy, le "HMS Ark Royal" (*lancé en avril 1937, coulé le 14 novembre 1941*) qui est par ailleurs équipé de "Fairey Swordfish", puis vient le tour du "No.801 Squadron" et enfin du "No.806 Squadron" (*créé en février 1940*). Les performances de l'avion n'ayant rien d'exceptionnel, surtout dans sa fonction de chasseur, aucune autre commande n'est enregistrée par la société Blackburn, le "Skua" sera très vite remplacé par des appareils plus performants tel le "Fairey Fulmar" (*entré en service actif en mai 1940*).

Un Swordfish au-dessus du HMS Ark Royal

Le "Skua" va néanmoins vivre quelques heures de gloire en participant à d'héroïques missions du début de la Seconde Guerre mondiale, mais va connaitre aussi de nombreux drames humains. En septembre 1939 le "HMS Ark Royal" est en patrouille en Mer du Nord, lorsque le 14, ordre est donné à trois appareils du No.803, équipés entre autre de bombes anti-sous-marines, de se mettre en chasse d'un U-Boat venant d'attaquer un navire marchand anglais, le "SS Fanad Head". Les trois avions s'étant réparti le secteur de recherche, le sous-marin allemand "U-30" est enfin repéré à proximité du bateau par un premier Skua, malheureusement l'utilisation de sa bombe à basse altitude et à faible vitesse provoque une explosion qui s'avère fatale à l'avion. Le second largue ses bombes sans résultat puis manquant de carburant doit rapidement regagner le porte-avions, le troisième connait le même sort que le premier, la déflagration de sa bombe arrachant l'avant de l'appareil. Trois des quatre membres d'équipage sont faits prisonniers par les sous-mariniers allemands, le quatrième, Jock Simpson, a disparu dans les flots.



Le "SS Fanad Head" photographié depuis le "U-30" ➔

Le 26 septembre, en fin de matinée, alors que le porte-avions "Ark Royal" et deux cuirassés, le "Nelson" et le "Rodney", escortent un sous-marin, le "Spearfish", endommagé lors d'une mission dans les eaux allemandes, un appareil allemand est signalé en approche, il s'agit d'un hydravion Dornier Do18. Trois appareils du No.803 décollent immédiatement pour l'intercepter, quelques minutes plus tard le chef de patrouille annonce que l'aéronef a pris la fuite après avoir été endommagé. Une deuxième alerte est lancée, un nouveau groupe de trois "Skua" s'envole, l'appareil piloté par le lieutenant B.S. McEwen accompagné de l'officier marinier B.M. Seymour parvient à abattre le "Do 18" qui se pose sur l'eau, l'équipage allemand est fait prisonnier. Le Blackburn B-24 "Skua II" signe là, la première victoire de l'aviation britannique de la Seconde Guerre mondiale (**1**). Une patrouille du No.800. se lance alors à la poursuite d'un troisième Dornier, qui prend la fuite après avoir été touché. Ce même jour, dans le même laps de temps, un "Do 18" est signalé s'écrasant sur la côte hollandaise, probablement l'un des deux appareils ayant réussi à prendre la fuite, mais cette deuxième victoire n'est pas homologuée.

(1) Le 20 septembre trois bombardiers "Fairey Battle" du No.88 Squadron de la RAF, basés sur le terrain de Mourmelon-le-Grand partent en mission de reconnaissance au-dessus de l'Allemagne. Après avoir essuyé des tirs de batteries anti-aériennes françaises au passage de la frontière ! Ils arrivent sur leur objectif, Aix la Chapelle. Un combat est alors engagé avec des Messerschmitt Bf 109, deux "Battle" sont abattus, le troisième appareil, de retour à la base, va revendiquer un "Bf 109 descendu", mais cette victoire ne sera jamais homologuée officiellement.

En octobre après l'attaque par quatre bombardiers allemands "Junkers Ju88" sur Scapa Flow (*Baie au nord de l'Ecosse servant de base navale naturelle à la Royal Navy*), une des unités de "Skua" (*le No.803*) est affectée à la défense de cette zone à partir de l'aérodrome de Wick. Le No.801 est transféré sur le porte-avions "HMS Furious" en charge de la protection des convois dans l'Atlantique Nord, Le No.800 part avec le "Ark Royal" en mission dans l'Atlantique Sud.

🡐 Le Cuirassé "Royal Oak" coulé à Scapa Flow le 14 octobre.

Au printemps 1940, après l'invasion de la Norvège par les troupes allemandes (*opération "Weserübung" déclenchée au matin du 9 avril*), les unités No.800 et No.803 vont s'illustrer dans une attaque audacieuse sur le port de Bergen (*Norvège*). Un vol de reconnaissance réalisé le 09 avril dans la matinée ayant permis de constater la présence dans ce port de deux croiseurs de Classe Königsberg (*le "Köenigsberg" et le "Köln"*) ainsi que de deux torpilleurs (*le "Leopard" et le "Wolf"*) de la Kriegsmarine, le commandement britannique décide d'envoyer les "Skua II" avec pour objectif de bombarder ces navires. Mais les appareils sont alors basés à Hatston, la base de la "F.A.A." sur l'île de Mainland dans l'archipel des Orcades (*Orkneys Islands*), soit à une distance de près de 500 kilomètres de Bergen et à plus de deux heures de vol, le rayon d'action des avions étant lui de 1.100 kilomètres (*en pleine charge*) avec une autonomie en carburant de quatre heures vingt. Tous les aspects de la mission ayant été étudiés avec précision par le responsable de la "Naval Air Division" de l'amirauté, en particulier pour le vol de retour pour lequel toutes les options sont envisagées, la décision tombe, l'opération va débuter à l'aube du 10 avril. C'est ainsi qu'à 05 heures 15, seize appareils décollent en deux vagues de l'aérodrome de Hatston (*7 appartenant au No.800 et 9 au No.803*).

Des "Skua"avant l'envol

Deux heures plus tard, les bombardiers anglais plongent sur leurs cibles, mais dans le port de Bergen il ne reste que le "Köenigsberg" (*endommagé la veille par les batteries côtières norvégiennes*), les autres navires sont repartis dans la nuit sur ordre du commandement allemand. La cible identifiée, l'attaque est rapide et efficace, les allemands étant pris par surprise, la première vague ne rencontre presqu'aucune difficulté. Pour la seconde vague, l'affaire est nettement plus compliquée, les marins du croiseur se sont ressaisis et ouvrent le feu avec les batteries anti-aériennes, de plus la fumée et les flammes provoquées par les bombes de la première attaque masquent la visibilité des pilotes, mais les "Skua" vont au bout de leur mission en déversant leurs bombes sur le bâtiment.

Alors que les appareils anglais repartent, le commandant allemand du "Köenigsberg", le Capitaine de vaisseau Heinrich Ruhfus, doit ordonner l'abandon du navire gravement touché en trois endroits. Vers 10 heures, après l'explosion des munitions stockées à bord, le bateau chavire *et* sombre dans le port de Bergen. L'opération a tué 18 marins allemands.

🡐 Le Köenigsberg dans le port de Bregen

© Michael Hart via John Dell

Pour la "Fleet Air Arm" la victoire est éclatante, seule ombre au tableau, l'appareil du lieutenant Bryan John Smeeton et de l'aspirant officier de marine Frederick Watkinson (*le Red-One - L2923*) s'est abimé en mer peu après l'attaque, provoquant la mort des deux hommes. Quelques appareils arrivent à regagner Hatston, "sur la réserve", les autres devront passer par le terrain de Sumburgh (*Shetland Islands - UK*) à 150 kilomètres de là plus au nord.

Sur les côtes françaises, en mai, le No.806 assure la sécurité des bateaux qui procèdent à l'évacuation de Dunkerque, le No.801 est en charge de la couverture aérienne de la Manche.

Le croiseur "Scharnhorst"
© Bundesarchiv

Les missions s'enchainent pour les unités, jusqu'au tragique jeudi 13 juin baptisé "Jeudi Noir" par les "Squadron". Le 8 juin la flotte anglaise a perdu de nombreux bâtiments, dont le porte-avions "Glorious" et ses deux escorteurs, après avoir été attaquée par deux croiseurs de bataille allemands, le "Gneisenau" et le "Scharnhorst". Ce dernier, endommagé lors des combats, ayant rejoint le port de Trondheim (*Norvège*), le commandement anglais décide d'envoyer les appareils du No.800 et du No.803 pour le détruire. C'est avec le soutien de la Royal Air Force que l'opération doit être menée : sept "Bristol Beaufort" sont en charge, lors d'un raid simultané, d'immobiliser les appareils de la Luftwaffe sur l'aérodrome de Værnes (*situé à une vingtaine de kilomètres à l'est*) et six "Bristol Blenheim" doivent assurer la protection des "Blackburn". Hélas, trois Beaufort doivent faire demi-tour, les autres arrivent en avance sur l'objectif mais ils sont alors trop peu nombreux et les frappes limitées n'ont pas l'effet escompté. L'alerte est donnée, et les avions allemands décollent.

Au départ sur le "Ark Royal"
© Collection R.J. Rolph

Lorsque les quinze "Skua" se présentent au-dessus de Trondheim, ils aperçoivent dans le port de nombreux bâtiments de guerre, leur cible le "Scharnhorst" mais aussi deux autres croiseurs et quatre destroyers, les appareils plongent alors pour lâcher leurs bombes. Ils n'ont pas le temps d'apercevoir les avions ennemis que déjà les Messerschmitt Bf 109 et Bf 110 fondent sur eux, le combat est inégal, entre les canons anti-aériens des navires et les chasseurs allemands, les aéronefs anglais n'ont aucune échappatoire. En quelques minutes huit des quinze "Skua" sont abattus, ce n'est que lorsque les rescapés quittent la zone qu'ils reçoivent enfin le soutien des "Blenheim" de la RAF retardés. Le bilan est lourd pour un résultat minime, même si les héroïques pilotes et membres d'équipage ont rempli la mission jusqu'au bout, sept d'entre eux sont morts et neuf ont été faits prisonniers, alors que les dégâts occasionnés aux navires allemands sont insignifiants.

Cap vers les eaux de la méditerranée. Début juillet 1940, les "Skua" du No.803 et du No.800 basés sur le "Ark Royal" vont participer à la triste bataille de Mers El Kébir. Assignés à la protection des "Swordfish" qui attaquent la flotte française, ils vont se heurter aux "Curtiss H.75 Hawk" et aux "Dewoitine D.520" des groupes de chasse basés à Rabat, Casablanca, Alger et Oran. Lors de ces combats, les français vont perdre un "Curtiss" et les anglais plusieurs appareils dont deux "Blackburn".

Dewoitine D520 à Alger en 1940
© "Aéro-Journal" H.S. n° 8 - 12/2004

Par la suite on retrouve les chasseurs-bombardiers sur les opérations menées au large des côtes italiennes, puis sur les côtes africaines lors de la bataille de Dakar (*Opération "Menace" en septembre 1940*), où, une nouvelle fois, les avions "Curtiss Hawk" des français occasionnent de lourdes pertes aux anglais (*dont cinq "Blackburn" perdus en trois jours*). Pour l'amirauté britannique le temps est venu de songer au remplacement des appareils manifestement dépassés, les premières escadrilles concernées sont le No.800 et le No.803, qui réceptionnent leurs premiers "Fairey Fulmar" en remplacement des appareils perdus. Le 27 novembre 1940, au cours de la bataille du Cap de Teulada en méditerranée (*Battle* of Cape *Spartivento*), lorsqu'une dizaine de Blackburn B-24 "Skua II" attaquent les croiseurs lourds italiens "Trieste", "Trento" et "Bolzano", ils effectuent là leur dernière opération de bombardement en piqué. Les avions sont alors chargés de missions d'escorte de convois et de reconnaissance aérienne au cours desquelles ils affrontent, à de nombreuses reprises, les appareils de l'Axe. Le 6 février 1941 deux appareils du No.800 remportent la dernière victoire aérienne du "Skua" en abattant un Cant Z.506B "Airone" de l'armée de l'air italienne (*la "Regia aeronautica"*).

L'hydravion trimoteur Cant Z.506B

Les semaines suivantes, les appareils vont enchainer les missions d'escorte et de protection des bâtiments de la "Royal Navy". Engagés comme chasseurs dans les combats, leur vulnérabilité est devenue trop flagrante, et les pertes sont trop nombreuses. Certaines sont survenues au combat bien sûr, mais aussi et de plus en souvent c'est le facteur humain qui est en cause, l'inexpérience des jeunes pilotes sur un avion au pilotage compliqué. Un rapport confidentiel de 1940 en donne toute la mesure, lors d'un exercice d'appontage sur le porte-avions "HMS Illustrious" une douzaine d'appareils ont été perdus dans la manœuvre, et en seulement vingt minutes. Pour l'amirauté il est grand temps de les remplacer définitivement et le 5 avril, les derniers appareils sont débarqués, ainsi s'achève la courte carrière maritime de l'avion.

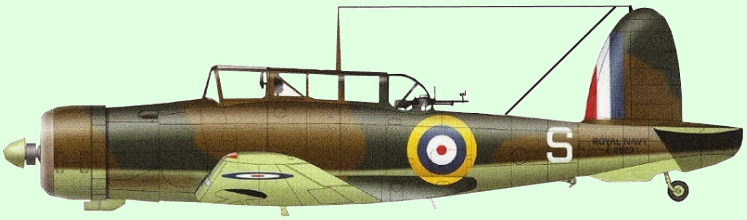
© Collection Rita Freeman via J.Dell

Récupération d'un Skua tombé par-dessus-bord ➔

Les rescapés de celui que l'on aurait aussi pu appeler ici le "Labbe" vont être affectés dans des escadrilles d'instruction, pour l'entrainement des pilotes au bombardement en piqué, et pour la formation des radio-tireurs. De trop nombreux accidents sont à déplorer, fautes de pilotage, manœuvres hasardeuses ou encore pannes moteur et vont conduire au retrait définitif de l'avion. Ses dernières missions seront le remorquage de cible. Le dernier Blackburn B-24 "Skua II" disparait du service actif en 1945.

Caractéristiques de l'appareil : Type Skua II - Chasseur / Bombardier en piqué, embarqué

Envergure 14,07 m. / Longueur 10,85 m. /
Hauteur 3,79 m. / Superficie alaire 28,98 m^2
Poids à vide 2.490 Kg. / En charge 3.732 Kg.
Vitesse 362 Km/h.
Equipage : (2) pilote et radio-tireur
Moteur en étoile de type Bristol Perseus XII
Unités de combat : Les "Squadron" No.800, No.801, No.803 et No.806 ; et 23 autres "Naval Air Squadron" équipés partiellement.



(*Profil réalisé par © M. Chaubet* ↑)

Les Blackburn B-24 "Skua II" aujourd'hui :

A la fin de la seconde Guerre mondiale le Skua disparait des radars… Pour le voir refaire surface (*et pour cause !*), il faut attendre le 5 août 1973 que deux plongeurs norvégiens retrouve l'épave du Skua n°L2940 dans les eaux du lac de Breidalsvatnet (*Norvège*). Le 27 avril 1940, l'avion, touché lors d'un combat contre un Heinkel He 111 allemand, est contraint de se poser en catastrophe sur la surface gelée du lac, quelques semaines plus tard, à la fonte des glaces, l'épave va disparaitre dans les flots.

Exposition de l'épave au FAAM - © Jim Groom

Les autorités britanniques sont informées de la trouvaille et le "Naval Air Command Sub Aqua Club", une unité spécialisée de la Royal Navy, est alors chargée de la récupération des restes de l'appareil, l'opération est réalisée en juillet-août 1974. L'ensemble des morceaux retrouvés sont aujourd'hui exposés au sein du "Fleet Air Arm Museum" de Yeovilton.

En 2007, c'est une partie du L2896 qui est retrouvée dans le fjord de Trondheim, il s'agit de l'un des huit appareils abattus lors du triste "jeudi noir" 13 juin 1940, les morceaux de l'épave sont récupérés en 2008. En 2011 et 2012 ce sont d'autres pièces qui sont également retrouvées (*dont le moteur et le cockpit arrière*). L'ensemble est aujourd'hui dans la collection du "Norsk Luftfartsmuseum" de Bodø, le musée national de l'aviation de Norvège, en attente d'une éventuelle restauration.

Rappel du Trésorier :

Chers ami(e)s membres, l'association les Ailes historiques du Rhin doit financer, tout au long de l'année, les activités et projets auxquels vous avez souscrits lors de la dernière Assemblée Générale. Nombre d'entre vous ne sont pas encore à jour de leur cotisation ce qui complique la gestion des AHR. Il nous est en effet difficile d'envisager sereinement certaines dépenses alors que nous n'avons aucun visuel sur nos recettes. Merci d'avance de votre règlement et de votre soutien.

Toutes les informations pratiques sont à votre disposition sur "l'espace membres" du site.

Nos partenaires :

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles