Les Ailes Historiques du Rhin

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2015 --- N° 03

Le B-50A

La conférence

Edito :

Dans ce bulletin, le compte-rendu de la conférence de M. Roger GABORIEAU sur **l'Aviation légère en France de 1920 à 1942**, du 14 février dernier à l'Aéroport de Strasbourg et le premier tour du monde sans escale réalisé en 1949 par un Boeing B-50A "Superfortress".

Le Conseil d'Administration

Le rendez-vous du mois :

L'Aéroport de Strasbourg organise pour la 3ème année consécutive sa journée portes ouvertes "EVADAY", à l'attention du grand public, dans l'aérogare le **dimanche 22 mars 2015 de 10h à 19h.** Comme l'an passé, vous pourrez y découvrir de nombreux exposants, acteurs de la plateforme, compagnies aériennes, voyagistes, etc. Les Ailes seront aussi de la partie avec un stand de présentation de l'association.

Vu sur le net :

The Mighty Eighth

Les studios Playtone Productions vont proposer prochainement sur la chaine HBO une nouvelle mini-série consacrée à la "Mighty Eighth" ("Eighth Air Force"). Après "Band of Brothers" et "The Pacific", Steven Spielberg et Tom Hanks se lancent dans un nouveau défi, nous faire revivre l'histoire de tous ces équipages qui, pendant la Seconde Guerre mondiale, à bord de leurs bombardiers B-17 et B-24, ont payé un lourd tribut pour la liberté des peuples en Europe. Affaire à suivre….

La chaine américaine HBO précise que le "Teaser" proposé ici n'est pas un extrait de la série, mais présente des images issues de tests effectués pour les effets spéciaux.

(Proposé par J.C.-A)

Antarctique, les mécanos de l'impossible.

© Don Wray

Un Basler BT-67 s'écrase au décollage, en décembre 2012, alors qu'il transporte des touristes en voyage sur le glacier d'Holtanna en Antarctique (*n'occasionnant heureusement que deux blessés légers*). L'appareil est très endommagé et pourtant en novembre 2013 une équipe de mécaniciens va revenir sur les lieux pour remettre en état l'appareil, qui va redécoller le 10 janvier 2014. Un chantier dans des conditions climatiques hors normes, pour des mécanos qui ne le sont pas moins.

(Proposé par P. V D W.)

Aéroport de Strasbourg - La conférence "L'Aviation Légère en France" :

Le samedi 14 février dernier, c'est sur la mezzanine de l'aérogare que se sont retrouvés nombre de passionnés de l'histoire aéronautique pour assister à la conférence de M. Roger Gaborieau, qui nous présentait "L'Aviation Légère en France – 1920-1942". Cette grande première organisée par les Ailes, en partenariat avec l'Aéroport de Strasbourg, est pour nous source d'une grande satisfaction. En effet le public attentif a pu suivre un exposé brillant et passionnant sur une partie de l'histoire de l'aéronautique française trop peu souvent abordée.

🡸 *M. R. Gaborieau et M. E. Janssonne (de gauche à droite)*

Lors de la conférence M. Gaborieau s'est attaché à nous faire revivre la naissance et l'évolution de l'aviation légère au travers de toutes ses composantes dans l'entre-deux-guerres. Son exposé était accompagné d'une projection de documents photographiques rares et parlants.

L'auditoire

Tout commence dans l'immédiat après-guerre avec les prémices de l'aviation privée, des pilotes démobilisés qui souhaitent continuer à voler, des surplus d'avions militaires et une France qui se passionne pour ce monde de l'aérien qui fait rêver. Comme le souligne notre orateur la "fièvre de l'Air monte en France !".

L'aviation légère s'organise, les structures associatives (*aéro-clubs*) apparaissent aux quatre coins de l'hexagone avec la création de terrains d'atterrissage. La promotion de cette activité est assurée dans les médias par les nombreux exploits qui vont se multiplier à travers le monde, mais aussi par les meetings aériens et autres compétitions, enfin par tous ces pilotes, hommes et femmes, qui font acte de bravoure et d'intrépidité lors de raids incroyables qui passionnent le public.

🡸 *Henri Mignet devant son HM-14 Pou-du-ciel*

C'est aussi une aviation qui se démocratise, avec des constructeurs amateurs qui fabriquent de drôles de machines (*comme le "pou du ciel"*), des grands constructeurs français qui proposent enfin des avions adaptés aux aéro-clubs (*même s'il faut attendre pour cela le début des années 30*) et finalement l'Aviation Populaire à partir de 1936 avec l'arrivée au pouvoir du Front Populaire.

Difficile de relater ici et en quelques lignes le sujet, aussi pour vraiment tout savoir et tout comprendre de cette page de l'histoire aéronautique, nous vous invitons à faire l'acquisition de l'excellent ouvrage **"L'Aviation Légère en France – 1920-1942"**. Pour le commander c'est par ici.

La présentation s'est achevée par une séance de dédicace du livre par le conférencier, l'occasion de nombreux échanges avec les participants.

Un grand merci à M. Roger GABORIEAU et à sa "petite équipe" pour ce beau moment, ainsi qu'à l'Aéroport de Strasbourg et ses personnels sans qui cette conférence n'aurait pu avoir lieu.

🡸 *Séance de dédicace*

C'était en mars :

Nous sommes le 2 mars 1949, il est 10 heures 22, quand un appareil passe au–dessus de la tour de contrôle de "Carswell Air Force Base" de Fort-Worth (*Texas – USA*). L'avion, qui se pose sur la piste à 10h31, est un Boeing B-50 Superfortress (*type B-50A-5-BO n°46-010*), baptisé "Lucky Lady II" appartenant au "43rd Bombardment Wing" de l' "United States Air Force" (*USAF*), il vient d'accomplir le premier tour du monde sans escale en 94 heures et 1 minute.

Lucky Lady II à l'atterrissage © LIFE

En vidéo

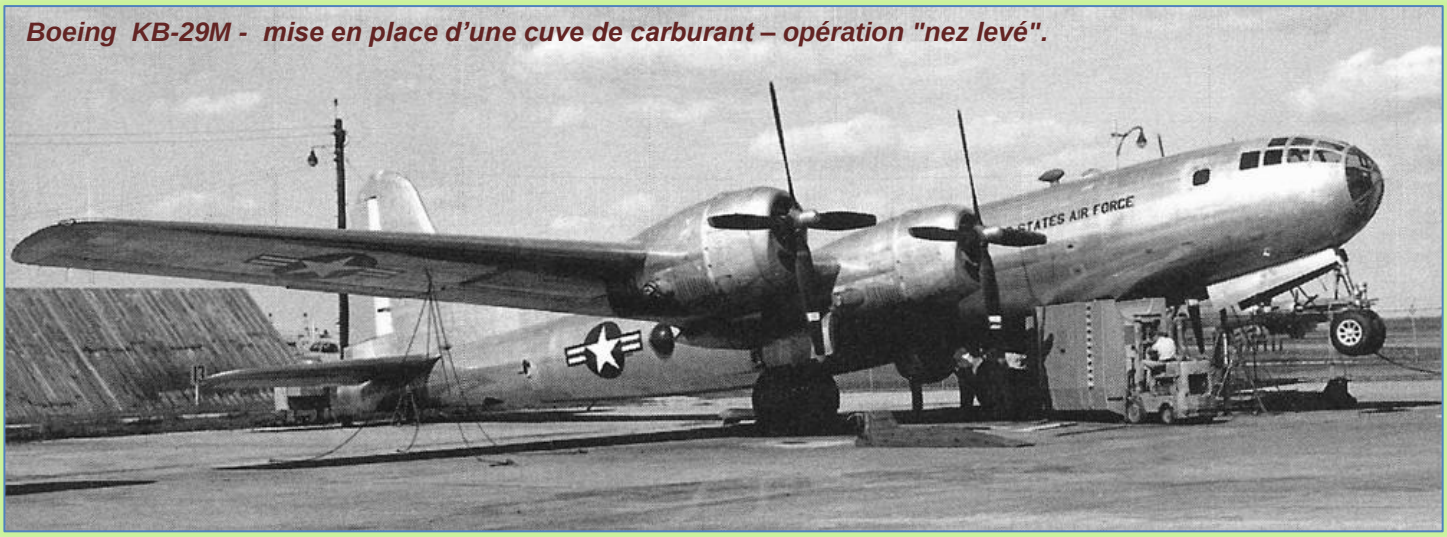
↑ Le "43rd Bombardment Wing"

Le Boeing B-50A a décollé de Fort-Worth le samedi 26 février à 12 heures 21, avec à son bord 14 membres d'équipage, le commandant de bord étant le capitaine James G. Gallagher (*1*). Pour cette mission le capitaine Gallagher est accompagné de deux pilotes (*le "1st Lt" Arthur M. Neal et le "Capt" James H. Morris*) et tous les postes de l'équipage sont doublés pour permettre des remplacements toutes les 4 à 6 heures. Initialement c'est un autre appareil qui devait se lancer dans l'aventure, le B-50 baptisé le "Global Queen" (*qui de fait a décollé le 25 février*), mais suite à un incendie sur le "moteur deux" il doit abandonner la mission aux Açores, le "Lucky Lady II" va alors le remplacer au pied levé. Un troisième appareil, le B-50A "Long Ranger", reste en attente pour un autre éventuel remplacement (*en tout ce sont 5 appareils qui ont été spécialement préparés sur la base de Carswell*).

Avec le nouveau contexte géopolitique mondial d'après-guerre, et le début de la guerre froide entre les deux superpuissances, l'état major américain se doit d'étudier la projection de ses bombardiers stratégiques sur de très grandes distances. C'est pour permettre ce type d'opération qu'ont été créées, en juillet 1948, deux unités spéciales de ravitailleurs le "43d **A**ir **R**efueling **S**quadron" (*assigné au "43rd Bombardment Wing"*) et le "509th ARS" (*assigné au "509th Bombardment Wing"*). Vers la fin de 1948, les ARS réceptionnent les premiers avions Boeing KB-29M (*B-29 ravitailleurs surnommés les "milk cow tanker planes"*) et les entrainements des équipages aux opérations de "refueling" (*ravitaillement en vol*) se sont enchainés jusqu'à la fin janvier 1949, date à laquelle le dispositif est considéré comme opérationnel.

↑ Le "43rd Air Refueling Squadron

Boeing KB-29M - mise en place d'une cuve de carburant – opération "nez levé".



Le vol du B-50A s'inscrit dans ce programme (*classé secret défense*), il doit faire la démonstration de la capacité américaine à atteindre n'importe quel objectif et ce où qu'il soit sur la planète. Pour cette tentative de vol longue durée et longue distance, il faut donc prévoir pas moins de quatre points de ravitaillement en vol. A cet effet quatre détachements d'avions de type KB-29M appartenant au "43rd ARS" (*et deux appareils du 509th*) ont décollé de la base de Davis-Monthan près de Tucson (*Arizona – USA*), pour se positionner sur le parcours. Les équipages des ravitailleurs ignorent à cet instant qu'ils vont participer à une mission très spéciale, seuls les commandants des détachements sont informés de la vraie nature du vol du "Lucky Lady II".

Déroulement de l'opération :

Le dimanche 27 au matin, les deux premiers ravitaillements sont effectués sans soucis au-dessus des Açores alors que l'appareil a parcouru 6.200 km et bien qu'il lui reste encore sept heures d'autonomie. Les avions du "**T**ask **D**etachment **N**umber One", commandé par le Colonel W.C. Kingsbury, ont été positionnés pour la mission sur la base de l'USAF de "Lajes Field", sur l'île de Teircera (Archipel des Açores – Portugal).

← La base de "Lajes Field" en 1950

Puis le 28 c'est au-dessus de l'Arabie Saoudite qu'a lieu la rencontre avec les tankers en charge du 2ème approvisionnement, le "Lucky Lady II" vient de couvrir 14.000 km. Les conditions météorologiques sont bien moins bonnes, après un premier "refueling" sans soucis, la connexion avec le deuxième appareil du "**TDN** Two" doit se faire en pleine tempête de sable. Une fois la manœuvre réussie le capitaine Gallagher déclare "*Je crois que c'était le premier ravitaillement effectué aux instruments*". La mission effectuée, les deux KB-29M regagnent la base de Dhahran Airfeild (*Base de l'USAF jusqu'en 1962*).

↑ La base de "Dahran Airfield" en 1950"

↑ Clark Air Base en 1991, après l'éruption du Pinatubo.

Le 1er mars, le Lucky Lady II vole au-dessus de la Mer de Chine méridionale et approche de la 3ème zone de ravitaillement. A ce stade de l'opération les moyens aériens américains mis en œuvre sont plus importants. Le "**T**ask **D**etachment **N**umber Three" est composé de cinq appareils de type KB-29M et d'un avion cargo Douglas C-54 Skymaster du "1st Strategic Support Unit", le groupe a été positionné aux Philippines sur la base de Clark (*Clark Air Base a fermé ses portes en 1991 après l'éruption du volcan Pinatubo*). Le premier transfert de carburant avec le KB-29M n°45-21713 se déroule bien jusqu'au moment ou une forte turbulence vient subitement séparer violemment les deux appareils, endommageant le treuil et cassant le cable d'approvisionnement du B-50A.

Tout semble définitivement compromis, la quantité de carburant déjà chargée ne suffit pas pour poursuivre la mission, ne serait ce que pour atteindre Hawaï. Le commandement de l'USAF envisage alors de faire atterrir l'avion sur la base de Clark. Mais le capitaine Gallagher et son équipage se refusent à cette éventualité et grâce à des pièces trouvées à bord une réparation de fortune est effectuée alors que l'avion tourne en rond au-dessus de la mer. Un deuxième tanker (*n°45-21716*) devrait alors entrer en action quand une panne de moteur l'oblige à un retour sur base. Un troisième appareil, le n°45-21705, vient alors au contact et pendant une heure et dix minutes va pouvoir procéder au ravitaillement.

Un Boeing B-50D en vol

Lors de son retour vers la base de Clark, le 45-21705 rencontre une météo défavorable et alors qu'il se trouve à une centaine de kilomètres de son objectif, l'avion piloté par le capitaine Fuller percute une montagne. Lorsque l'appareil est enfin retrouvé dans la jungle (*le 15 mars*), les secours ne peuvent que constater qu'aucun des neuf membres de l'équipage n'a survécu au crash.

La base de "Hickham Field" en 1949

Ignorant le drame qui s'est déroulé derrière lui, le "Lucky Lady II" poursuit sa route vers l'archipel d'Hawaï, zone du dernier ravitaillement. Un problème apparait sur le "moteur quatre" qui commence à surchauffer. Sur le parcours, le B-50A franchit la ligne de changement de date (*International Date Line – IDL*). Nous sommes donc encore le 1er mars quand les quatre KB-29M du "Task Detachment Number four" décollent de la base de "Hickham Field" sur l'île de Oahu (*Hawaï – USA*). Deux vont se positionner à l'est des îles hawaïennes, les deux autres à un millier de kilomètres plus au sud-est, dans les parages de l'atoll de Johnston. C'est là que l'avion tant attendu va apparaître et que vont alors se dérouler sans incident majeur les ultimes opérations d'approvisionnement.

Dernière ligne droite pour le B-50A dans lequel la tension est extrême en raison des problèmes qui apparaissent. Le "moteur quatre", en plus de la surchauffe, laisse apparaitre sur l'extérieur des traînées d'huile et sa consommation est largement supérieure à ce qu'elle devrait être. Le "moteur deux" émet des bruits inquiétants, enfin c'est au tour du "moteur trois" de montrer des signes de faiblesse. Mais l'avion continue vaillamment sa route et arrive au-dessus des Etats-Unis le 2 mars. Pour la fin du voyage il est escorté de trois nouveaux KB-29M venus de Davis-Monthan pour pallier à un éventuel problème de carburant. Mais tout se passe bien et l'oiseau fatigué peut enfin se poser à Carswell sous un tonnerre d'applaudissements.

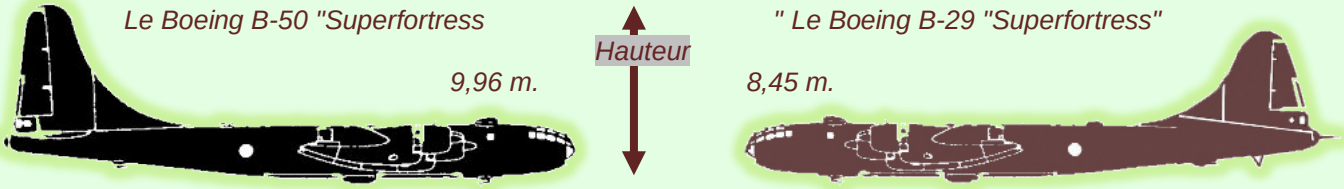
Le capitaine James G. Gallagher et son équipage descendent de l'appareil, ils prennent alors conscience de l'exploit qu'ils viennent d'accomplir. Devant la presse et les photographes, c'est William Stuart Symington en personne (*le "United States Secretary of the Air Force"*), accompagné du général Vandenberg (*responsable des personnels de l'USAF*) et du général LeMay (*en charge du "Strategic Air Command"*), qui sont les premiers à les féliciter chaleureusement.

L'avion :

Le "Lucky Lady II" est un avion Boeing B-50A-5-BO "Superfortress", ("*Registration 46-010"*) numéro de série 15730, en activité de 1948 à 1950. Au cours de sa carrière l'appareil va être affecté successivement au "63d Bombardment Squadron", puis au "43d Bombardment Group", qui devient le "43d Bombardment Wing" de l'USAF. Suite à une panne de moteur le 13 août 1950, l'avion atterrit sur le ventre sur la base de Davis-Monthan (*Arizona – USA*). Les dégâts sont vraiment trop importants pour envisager une réparation, l'appareil va terminer son parcours au musée, le "Planes of Fame Museum" de Chino (*Californie – USA*), où l'on peut encore voir la carlingue aujourd'hui.

↑ Le Lucky Lady à Chino

Le Boeing B-50 "Superfortress" est un développement du célèbre bombardier lourd américain, le Boeing B-29. En 1944 la société Boeing décide d'améliorer son appareil et l'équipe de nouveaux moteurs, des Pratt & Whitney R-4360-35 de 3.500 ch. (*le B-29 était équipé de moteurs de 2.200 ch. Wright R-3350-23 et 23A*). L'avion est alors désigné B-29D, avant de devenir le B-50. Hormis la motorisation, le "nouvel" appareil se différencie de son prédécesseur par une dérive agrandie et quelques modifications techniques.



L'opération "grappled-line looped-hose" :

En cette fin des années quarante la manœuvre de "refueling" est acrobatique, voire artisanale !, la technique est baptisée "grappled-line looped-hose". Le tanker, se positionne au-dessus et légèrement en arrière de l'appareil à ravitailler, puis avec un câble de halage fortement lesté pour descendre presque verticalement, il doit accrocher et ramener à son bord un filin en acier que le récepteur laisse trainer dans son sillage. Une fois le tuyau de ravitaillement accroché au filin, ce dernier est treuillé en sens inverse vers le ravitaillé qui va brancher le tuyau sur ses réservoirs. Pour effectuer le transfert du carburant entre les deux appareils, aucune pompe n'est utilisée car l'écoulement s'effectue selon le principe simple de la gravité. Lors de l'opération de tour du monde sans escale, les opérations de ravitaillement vont durer régulièrement plus d'une heure.

Un homme & son équipage :

(*1*) Le commandant du Lucky Lady II est le *Captain* James G. Gallagher (*1920-1985*), pilote expérimenté il a participé à la Seconde Guerre mondiale, à la guerre de Corée, puis à la guerre du Vietnam, c'est comme colonel qu'il quitte l'USAF en 1972 (*et Vice Wing Commander*). Les hommes qui composent l'équipage sont : le *1st Lieutenant* Arthur M. Neal, le *Captain* James H. Morris, le *Captain* Glenn E. Hacker, le *1st Lieutenant* Earl L. Rigor, le *1st Lieutenant* Ronald B. Bonner, le *1st Lieutenant* William F. Caffrey, le *Captain* David B. Parmalee, le *Technical Sergeant* Virgil L. Young, le *Staff Sergeant* Robert G. Davis, le *Technical Sergeant* Burgess C. Cantrell, le *Staff Sergeant* Robert R. McLeroy, le *Technical Sergeant* Melvin G. Davis, et le *Staff Sergeant* Donald G. Traugh Jr.

↑ Les membres de l'équipage congratulés par William Stuart Symington

Fonds documentaire et muséographique :

Pour la réalisation de nos expositions, pour enrichir la partie muséographique et pour la préservation du patrimoine aéronautique en Alsace, nous sommes toujours à la recherche de documents, livres, revues, pièces et instruments divers. Ces dernières semaines nous avons fait l'acquisition d'ouvrages de référence et collecté divers documents numériques.

Pour développer notre fonds, nous avons besoin de vous pour nous aider. Toutes les options sont envisageables, pour les documents d'époque et autres photographies, vous pouvez nous les prêter temporairement pour que nous puissions les numériser, ou plus simplement nous en envoyer directement des numérisations. Enfin si vous le souhaitez, en faire don à l'association. Leur utilisation sera dans tous les cas sous couvert de la mention "***© collection de …***". Il en va de même pour les pièces, instruments, etc…

🡸 *Strasbourg Polygone 23-05-1911 © collection E. Janssonne*

Vous, ou l'un de vos proches, avez été acteur de cette histoire aéronautique, votre témoignage nous intéresse aussi au plus haut point. Petite ou grande histoire, rien ne doit disparaître. Alors n'hésitez pas à nous contacter, par courriel aileshistoriquesdurhin@gmail.com ou par courrier " Ailes historiques du Rhin - Aérodrome du Polygone - 82 rue de la Musau - 67100 STRASBOURG ".

Nous ne poursuivons qu'un seul objectif, la préservation de notre patrimoine aéronautique en Alsace et de sa mémoire. Le temps passe et trop souvent nous ne pouvons que constater la disparition de tous ces témoignages de notre histoire, de notre passé. **Merci à vous pour votre soutien**.

Nous n'oublions pas nos partenaires :

L'Aéroport de Strasbourg, toujours présent à nos cotés.

Et nos amis…

Le Spécialiste des opérations difficiles, Fabien UNGERER,
Alors besoin d'un transporteur de confiance ! Une seule adresse :

SARL TFU - TRANSPORTS FABIEN UNGERER

44 RUE MAURICE CHAUVET

Résidence Le Satem Bat.H Appt 124

34090 MONTPELLIER

STRASBOURG AIR SERVICE **STRASBOURG AVIATION**

Aérodrome de Haguenau (LFSH) - 20 Rue Saint-Exupéry, 67500 Haguenau