

Les Ailes historiques du Rhin Le Bulletin....



Edito.

Dans ce bulletin un retour sur l'Assemblée Générale de novembre, la seconde partie du meeting aérien de Haguenau en photos, l'Opération "Oyster" et les rubriques habituelles.

Avec la fin d'année qui approche, le président et les membres du CA vous souhaitent à tous de passer d'agréables fêtes de fin d'année...... Et vous donnent rendez-vous en 2016.

Le Conseil d'Administration

L'assemblée Générale :

Nous tenons à remercier ici M. Henri Payre, président de l'association "A3P" (de l'aérodrome de Strasbourg-Polygone), qui a mis les locaux de celle-ci à notre disposition pour l'Assemblée Générale des "Ailes historiques du Rhin", du 21 novembre dernier.

Après avoir adressé ses remerciements aux membres des Ailes présents, notre président Eric Janssonne a présenté à l'assemblée le rapport moral puis le rapport



d'activité de l'association qui vient de clôturer son 6^{ème} exercice. Puis ce fut le tour du réviseur aux comptes et enfin du trésorier pour le rapport financier et le budget prévisionnel 2015-2016. Les participants ont ensuite procédé au vote du quitus moral et du quitus financier.



Dans le cadre du renouvellement du Conseil d'Administration, le trésorier, en fin de mandat, est sortant, ainsi que Jean-Jacques Marion (ce dernier élu l'an passé souhaitant se retirer des instances dirigeantes pour des raisons personnelles). Ont donc fait acte de candidature : Pétya Henri-Tasheva, élue et Roland Demolliens, réélu, par l'assemblée à

l'unanimité. Une discussion collégiale s'est engagée autour du programme d'activité 2016, manifestations diverses et projets de restauration, ces derniers étant conditionnés par un réaménagement de l'espace dans le hangar Costes & Bellonte. Programme voté par l'assemblée.

Pour finir la réunion le "verre de l'amitié" était offert aux participants ainsi qu'aux ami(e)s des Ailes, l'occasion de remercier une nouvelle fois les uns et les autres pour leur fidélité et leur contribution au bon fonctionnement de l'Association, en particulier lors de la Bours'Aéro du Rhin.

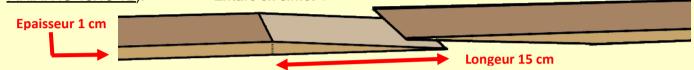


À la découverte de l'enture :

Il faut bien commencer par le début... Pour attaquer un projet de restauration, il faut avoir de nombreuses connaissances, parmi elles, le travail du bois. Certains d'entre nous n'ayant que leur bonne volonté, "Prof", alias Henri dit "Tonton Riton", a accepté de nous faire partager son savoir en nous présentant une pratique courante, l'enture. C'est donc au hangar C&B qu'une petite équipe s'est retrouvée le 24 octobre pour une séance de travail.



L'objectif de l'enture est d'assembler bout à bout deux morceaux de bois en augmentant au maximum la surface de contact entre les deux pièces et donc de collage. En aéronautique l'enture bois (différente de celle du contreplaqué) doit respecter la règle suivante : pour un centimètre d'épaisseur de longeron on doit multiplier cette épaisseur par 15 pour avoir la longueur de l'enture. (*Réf. Circulaire d'information - F.A.A. AC 43.13-1B*). Enture en sifflet ♥



Après les explications, place à la pratique, chacun des participants s'est appliqué à la réalisation des pièces nécessaires à l'enture (*sur un établi de conception "Tonton Riton bien sûr"*) puis au collage.



La fabrication des deux parties

Pendant le séchage du montage (accéléré pour les besoins de la formation), le groupe a fait le tour des planeurs pour voir les diverses utilisations possibles de l'enture, ainsi qu'une rapide explication de l'enture sur du contreplaqué.





Collage et serrage

Vint l'instant de vérité, la nouvelle baguette ainsi constituée a été cassée par flexion. Constat : si la réalisation globale de l'enture n'était pas tout à fait parfaite (*une première, c'est donc normal*), le collage c'est avéré performant et la cassure s'est faite le long de la fibre du bois et non sur la surface collée. Bref, initiation réussie mais il nous reste à la mettre en pratique... Bravo à notre "Prof" et ses élèves studieux, Arnaud, Bruno, Eric, Petya et Roland.

Le meeting aérien de Haguenau : (Suite et fin)

Dimanche 27 septembre 2015 -

Deuxième jour du meeting organisé par le Collectif Organisateur de Manifestation aérienne de Haguenau (*rassemblant l'ensemble des associations basées sur l'aérodrome*) et la Ville de Haguenau. Une météo "grand bleu" est au rendez-vous, la foule aussi (*plusieurs milliers de spectateurs*), les organisateurs sont plus que satisfaits, le long travail de préparation de l'évènement et sa très bonne communication ont porté leurs fruits. Le public est venu parfois de très loin, il est vrai que le clou de cette journée de meeting, la Patrouille de France, fait toujours bouger les montagnes !

Comme la veille ce sont les modélistes qui lancent le programme de la journée. Ensuite les présentations vont s'enchainer, l'occasion de découvrir la toute nouvelle patrouille, la "Yellow Piper Team". La formation est composée de deux Piper PA18 Cub de l'aéro-club du Haut-Rhin,







Planeur, CAP 232 et PITTS rivalisent en voltige En planeur





↑ En CAP 232 SX



Nos amis des "Ailes anciennes de Lorraine", venus en voisins, présentent en patrouille le SNCAN Stampe SV-4C "F-GKEB" et le Klemm KL 35D "F-AZTK" (*construit en 1940*).





Klemm KL 35D

Stampe SV-4C



Passage en patrouille des deux appareils au-dessus de la piste

Le Junkers JU52/3M-4 (*immatriculé F-AZJU*) appartenant à l'Amicale Jean-Baptiste Salis a fait forte sensation. L'appareil fabriqué en 1943 et acheté par l'AJBS en 1990 a nécessité 13 années de restauration pour revoler, il fait partie des 8 appareils qui volent encore aujourd'hui dans le monde.







En vitesse de croisière!



Concentration avant le show

Notre ami Joël Asch présente son Boeing PT-17 Stearman "N75MR". Ce type de biplan a été produit aux Etats-Unis par Boeing et Stearman dans les années 1930 – 1940. Il servait à la formation des pilotes de l'USAAF (*United States Army Air Forces*) et de l'USN (*United States Navy*). Le Stearman "N75MR" a été construit en 1942, après la Seconde Guerre mondiale il connait une reconversion agricole et vole pendant une trentaine d'années audessus des champs de Californie. Aujourd'hui il a retrouvé toute sa splendeur et enchante le public lors de ses présentations.





Décollage,

et c'est parti...

Basée à Pirmasens en Allemagne, la patrouille "ACROYAK", présentée ici, était composée de trois Yak 52. Créée en 1996 (*avec un seul appareil*), l'équipe s'est étoffée au fil du temps. La Team dispose également d'un Yak 50.



A l'honneur, l'équipe de la Sécurité Civile et "Dragon 67" pour une démonstration d'hélitreuillage. L'hélicoptère EC 145, et son équipage sont engagés tous les jours sur des missions de secours d'urgence et de sauvetage. L'occasion d'un hommage du public à ces équipages.





Les 20.000 spectateurs sont maintenant en attente, le speaker du podium sait faire monter la pression. Les regards cherchent dans le ciel bleu de Haguenau le panache tricolore annonciateur de la Patrouille de France. Et la clameur monte dans la foule, "ils sont là, là ils arrivent....."

Sur fond de Forêt Noire, et au dessus du petit village de Kaltenhouse, dans un ensemble parfait les huit "AlphaJet" dans leur livrée bleu-blanc-rouge font leur apparition.



Le spectacle commence avec la "Très grande flèche".

A la tête de la Patrouille, le commandant Romain Bethoux est un habitué du ciel alsacien avec cinq années passées sur la Base Aérienne de Colmar-Meyenheim (2004-2009 - pilote au régiment de chasse 2/30 "Normandie-Niemen" sur Mirage F1 CT). Il faisait là l'une de ses dernières présentations avec la prestigieuse équipe qu'il a quitté fin octobre. La série 2015 commence avec le "ruban", les 8 Alphajet évoluant en formation serrée. Les figures vont s'enchainer les unes après les autres, tout semble si simple vu du sol!









A chaque passage une nouveauté.



Puis vient le temps de la "synchro", La patrouille se sépare pour effectuer des figures à 2, 4 ou 6 Alphajet, pas de temps mort entre celles-ci, le "leader solo" et le "second solo" occupent les intervalles et ravissent le public dans des croisements qui sont très spectaculaires. La synchronisation est parfaite.

Venant de la gauche et/ou de la droite du terrain, les solos enchaînent les "percussions".











Le temps passe trop vite et comme tout spectacle a hélas une fin, la patrouille de France se reforme pour une dernière figure, l'éclatement final.



Après les longs applaudissements du public, il faut tout l'art du présentateur du podium animation de l'Armée de l'Air pour remobiliser l'attention des spectateurs sur les présentations. Le North American T6-G F-AZBE prend son envol.





Avec le T6, le temps des Warbirds...



Le P-51D-30-NA Mustang "NookyBooky IV"



Le Curtiss P-40N Warhawk

Notre ami et membre des Ailes George "Jojo" Kern présente son North American T-28A n°82, immatriculé F-AZKG. Il s'agit d'un véritable "Fennec". Pris en compte par la France en 1961, il fait un passage en Algérie où il est très vite endommagé. Il est de retour à l'E.A.A 601 de Châteaudun avant d'être acheté par "Waco-Pacific Inc" de Van Nuys en Californie. Il est découvert en Avril 2000 à Augusta près d'Atlanta par son actuel propriétaire et peut ainsi rentrer au pays pour notre plus grand plaisir!



Le Mustang en action









Le Casa 1.131 "Jungmann"



& les "canards" de la patrouille REVA



Le meeting aérien de Haguenau 2015 ferme ses portes, les appareils quittent un à un la plateforme pour regagner leur base, l'occasion pour le public de saluer une dernière fois tous les équipages qui ont animé ce beau week-end aéronautique. Alors merci aux organisateurs pour leur accueil, à nos membres présents sur le stand Henri, Pétya, Jean-Michel, Philippe et Roland, ainsi qu' Eric notre président-photographe qui a permis la réalisation des deux articles. Et rendez-vous sur une prochaine édition ?:!



Le meeting sur le net :

Une petite sélection des nombreuses vidéos présentées sur le net...

France 3 région (avec l'interview de Joël Asch) >





Le meeting mis en musique
- © Véro Cousin →

- © MATZ ART ♥



Piper PA18 Cub de la patrouille "Yellow Piper Team"



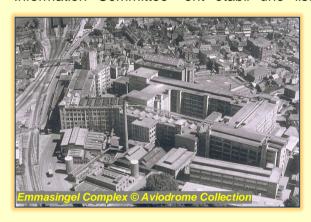
La Patrouille de France à l'honneur - © Véro Cousin →



C'était en décembre :

Parmi les nombreuses opérations déclenchées par les Alliés durant la Seconde Guerre mondiale, il en est une qui n'est pas souvent mentionnée dans les livres d'histoire. Il s'agit de l'opération "Oyster" qui se déroule en ce 6 décembre 1942 au-dessus de la ville de Eindhoven aux Pays-Bas (province du Brabant-Septentrional). En avril 1942, les responsables anglais du "Bomb Targets Information Committee" ont établi une liste de cibles

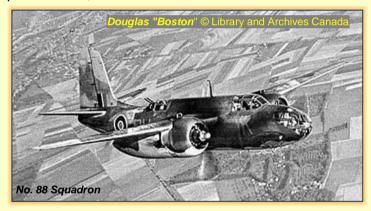




majeures dans les pays occupés par les allemands, parmi celles-ci figurent les deux usines PHILIPS d'Eindhoven. Ces établissements fabriquent en effet du matériel essentiel pour les armées allemandes, à savoir le site de "Strijp Complex" (*l'usine principale*) qui produit des postes radios et abrite les laboratoires de recherche, et le site de "Emmasingel Complex" (*l'unité de production*) qui fabrique tubes et lampes radio et héberge l'équipe de recherche sur les gaz rares, la production de ces deux usines couvre plus du tiers des besoins allemands en la matière.

La mission est confiée au "Bomber Command No. 2 Group" de la Royal Air force le 17 novembre 1942 ("Operation Ordre n°82") et doit être initialement exécutée par 96 appareils, 36 Douglas (DB-7) "Boston Mk.III", 12 North American B-25 Mitchell, 36 Lockheed Vega "Ventura" (Mk.I et Mk.II) et 12 de Havilland "Mosquito" B (Mk.IV). Après les premiers tests opérationnels, le choix d'utilisation de B-25 Mitchell est

abandonné pour des raisons tactiques (modification de "Operation Ordre n°82" en date du 23 novembre). L'opération nécessite un entrainement rigoureux des équipages. Première grande difficulté, le vol doit se faire en plein jour avec un nombre conséquent d'aéronefs, et doit être exécuté à très basse altitude (parfois à moins de 100 pieds audessus de la mer) pour éviter la détection par les radars et pour garder l'effet de surprise.

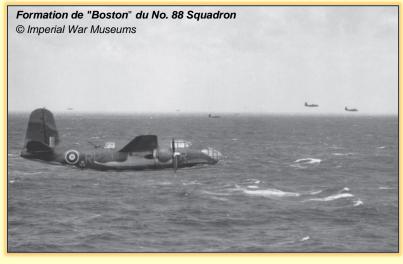




Deuxième difficulté tous les avions ne volant pas à la même vitesse, du "Mosquito" le plus rapide au "Ventura" le plus lent, il faut organiser les itinéraires de vol de façon à ce que tous les appareils atteignent les objectifs au même moment. Enfin le bombardement nécessite, pour conserver son efficacité maximale, que

les bombardiers reprennent de l'altitude (*entre 1.000 et 1.500 pieds*) à l'approche des deux objectifs, ils deviennent alors des cibles faciles pour la défense antiaérienne. Pour limiter tant que faire se peut le risque, les deux premiers "Boston" de chaque première vague largueront leurs bombes à basse altitude afin de déstabiliser l'ennemi au sol.





Fin novembre le dispositif est prêt, l'opération est programmée pour le 3 décembre, mais la météo défavorable va contraindre au report de celle-ci. C'est donc le dimanche 6 décembre 1942 qu'entre onze heures quinze et onze heures trente, quatre-vingt quatorze avions décollent de divers aérodromes de l'est de l'Angleterre (principalement situés dans le Norfolk); 36 "Boston ", 47 "Ventura" et 10 "Mosquito" ayant pour mission le bombardement des usines et

1 "Mosquito" devant assurer le contrôle des dégâts occasionnés aux objectifs. Les unités du "Bomber Command" qui participent sont les :







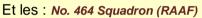






No. 226 Squadron

No. 88 Squadron No. 107 Squadron







No. 489 Squadron (RNZAF)

C'est à l'approche des côtes néerlandaises que les formations vont subir leurs premières pertes, dues à la flak allemande, puis aux attaques de chasseurs Focke-Wulf Fw 190 entrés en action. Les bombardiers vont néanmoins poursuivre leur route et atteindre les objectifs à l'heure fixée "12.30" pour les "Boston" suivis à 6 minutes des "Ventura" et des "Mosquito", causant d'importants dégâts au "Strijp Complex" et au "Emmasingel Complex".





Pour le vol de retour les appareils seront escortés par des chasseurs du "No. 12 Fighter Group". L'opération "Oyster", qui est la plus importante mission du genre pour la RAF depuis le début du conflit, par le nombre d'avions engagés mais aussi par son déroulement, un vol de jour effectué à basse altitude, est une réussite complète. Les deux usines Philips sont gravement endommagées et elles ne retrouveront un niveau de production normal qu'après six mois de reconstruction.



↑ Images de l'opération

© Airboyd



Les pertes de la RAF sont très importantes, 41 pilotes et membres d'équipage ont été tués, 14 appareils ont été abattus dans l'opération (9 Ventura, 4 Boston et 1 Mosquito), pour 13 d'entre eux il n'y eut aucun survivant, l'équipage du 14ème est, par chance, récupéré en mer. 46 appareils vont aussi rentrer en Angleterre plus ou moins gravement endommagés. Malheureusement comme dans tous les bombardements, les populations civiles paient un lourd tribut, c'est ainsi que 148 habitants d'Eindhoven vont perdre la vie. 7 soldats allemands figurent également sur la liste des victimes.

↑ Le monument en mémoire des victimes de Eindhoven © www.ed.nl

Pour faire diversion, une vaste opération aérienne a été montée par les Alliés ce même 6 décembre, deux raids vont ainsi être menés sur le Nord de la France par des appareils appartenant au "VIII Bomber Command" de l'USAAF. Le premier vise les ateliers ferroviaires d'Hellemmes à Lille, que 66 avions Boeing B-17 "Flying Fortress" des "91st", "303rd" et "305th Bombardment Group" vont bombarder. Le second a pour cible l'aérodrome allemand d'Abbeville-Drucat et va engager 19 Consolidated B-24 "Liberator" appartenant au "44th Bombardment Group". Le dispositif est complété par 22 escadrons de "Spitfire" de la RAF et 3 de l'USAAF, qui vont opérer sur la zone de Ypres, Cassel et Gravelines, et par 16 B-17 "Flying Fortress" du "306th Bombardment Group".

Un jeune français mort pour son pays, en homme libre :

Il se nomme Louis M. Delanchy, il a 18 ans, et le 6 décembre 1942 il est à bord d'un Douglas "Boston Mk.III" du "No. 107 Squadron" de la RAF. L'appareil, immatriculé AH740 code OM-A, dans lequel il assure les fonctions de mitrailleur, vient de finir sa mission sur Eindhoven quand il est attaqué par un Focke-Wulf Fw 190 appartenant au "5./JG1" basé sur le terrain d'Amsterdam-Schiphol. A 12h59 le Boston s'écrase dans la mer du Nord, il n'y aura pas de survivant et aucun corps ne sera jamais retrouvé. L'équipage était constitué du "Wing Commander" Peter H. Dutton de la RAF, commandant le "No. 107 Squadron", âgé de 32 ans, du "Flight



L'aspirant Louis M. Delanchy
© Fonds Louis M. Delanchy

Lieutenant" Norman H. Shepherd de la RAF, du "Flight Lieutenant Robert W. McCarthy" de la RAF, agé de 24 ans et du "Pilot Officer" (*le grade d'aspirant n'existant pas dans la RAF*) Louis M. Delanchy des Forces aériennes françaises libres (*FAFL*).



Né le 21 avril 1924 à Hirson (Aisnes), le jeune Louis n'a qu'une hâte à la signature de l'armistice, rejoindre l'Angleterre pour continuer le combat. En raison de son jeune âge, 16 ans, il est refoulé alors qu'il tente de s'embarquer sur un navire. Ce n'est qu'à la 3^{ème} tentative qu'il arrive à ses fins, en passant par l'Espagne, où il est incarcéré pendant plus de 3 mois de fin avril 1941 à début août. Le 23 août 1941 il est officiellement engagé dans les Forces françaises libres, numéro matricule 30-812. Après avoir fait ses classes à Camberley, il rejoint la "Signal School" de Cranwell où il

obtient le brevet d'opérateur radio, puis c'est Evanton avec le brevet de mitrailleur. De retour à Camberley il est nommé aspirant le 15 avril 1942 ("*Pilot Officer" pour la RAF*), en août, il rejoint de camp d'entrainement "No. 17 Operational Training Unit" d'Upwood. Enfin le 4 novembre 1942 il est muté au "No. 107 Squadron" dont la devise est "Nous y serons". Le 3 décembre 1942 ses dernières notes sont "je suis sur le « Battle order », comme mitrailleur inférieur, d'une opération de grande envergure". Le 6 décembre 1942 à 11h22 Louis M. Delanchy s'envole pour son dernier voyage.

Sources: L'ouvrage "Operation Oyster - The Daring Low Level Raid on the Philips Radio Works", sur le net, les divers sites de la RAF, des "Squadron" et sur l'histoire de la WWII, ainsi que le site <u>francaislibres.fr</u>.









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



Au revoir l'Ami!

Samedi 14 novembre, alors que, comme la France toute entière, nous sommes sous le choc des attentats de Paris, nous apprenons une autre triste nouvelle. Notre ami Marc Mathis surnommé "Léon" vient de perdre la vie dans le crash de l'ULM HKW-Aéro près de Strasbourg, alors qu'il effectuait un nouveau test en vol de l'appareil. Spécialiste du pilotage de "Warbirds" nous avions l'habitude de le retrouver régulièrement sur toutes les manifestations aériennes, cette année encore, en juin lors des "Kehler Flugtage" où il faisait le show sur son Zlin, et en septembre au meeting de Haguenau où il présentait le Yak 11. Au revoir et bon vol là-haut, l'Ami. (Photos Eric Janssonne)



Vidéo – Hommage à Marc Léon Mathis ↓



© Eric Goujon

