Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2016 --- N° 11

Edito.

Votre association, les "Ailes historiques du Rhin", vient de clore son 7ème exercice. Nous avons une nouvelle fois avancé dans nos objectifs, en particulier en réaménageant complètement le hangar Costes & Bellonte. Merci aux membres et ami(e)s qui ont donné beaucoup de leur temps à ces réalisations, et rendez-vous à l'Assemblée Générale.

Le Comité

L'Assemblée Générale :

Samedi 26 novembre 2016 à 10 heures

Aérodrome du Polygone – 67100 Strasbourg

(*Dans le local de l'A3P, qui nous accueille très sympathiquement pour l'occasion*)

Au programme : Présentation du bilan de l'exercice 2015-2016 avec le rapport moral et le rapport financier, le budget prévisionnel et le vote des quitus. Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration (*les candidats peuvent déjà se manifester auprès des membres du Comité*), définition des projets et objectifs du nouvel exercice. Points divers. *Rappel : pour participer à cette AG les membres devront être à jour de cotisation (2015-2016).* Vous recevrez votre convocation par courriel.

Le Fonds documentaire :

Pour enrichir l'espace muséographique, pour nos expositions et pour la préservation du patrimoine aéronautique en Alsace, nous sommes toujours à la recherche de documents, livres, revues, pièces et instruments divers. Nous avons besoin de chacun d'entre 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. – Alors n'hésitez pas à nous contacter - aileshistoriquesdurhin@gmail.com.

Merci à nos Partenaires pour leur soutien :

STRASBOURG AVIATION

STRASBOURG AIR SERVICE

Aéroport Strasbourg

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

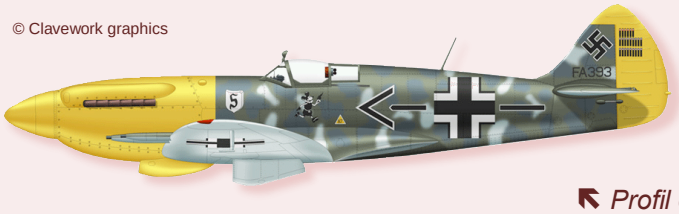
Notre "Spécialiste" des opérations difficiles

C'était en novembre :

Dans son ouvrage "l'Art de la guerre", le général chinois Sun Tzu, au VIème siècle avant Jésus-Christ, écrivait qu'il fallait bien connaitre son ennemi pour espérer remporter la victoire. Bien des siècles plus tard, tous les stratèges militaires ont bien intégré ce principe, aussi l'espionnage et le renseignement font-ils partie des outils les plus utilisés avant, pendant ou après un conflit pour tout savoir de son ennemi… comme de son ami.

Le général Sun Tzu " 孙子 " ➔

Dans la guerre aérienne, les pilotes apprennent à reconnaître les forces et les faiblesses du matériel utilisé par l'adversaire pour mieux l'appréhender au combat. Au début de la Seconde Guerre mondiale, après la "Bataille d'Angleterre", Adolf Galland, alors colonel commandant le "III. Gruppe zum Jagdgeschwader 26 Schlageter" (*Escadre de Chasse*), réclamait à Göring (*Commandant en chef de l'aviation allemande*), des "Spitfire" pour équiper son unité, il trouvait en effet cet appareil bien supérieur à son Messerschmitt Bf 109 E-4. Il va alors recevoir un avion anglais qui a été capturé en France, et qu'il va pouvoir mener au combat sous les couleurs de la Luftwaffe. L'essai ne va pas s'avérer concluant, Galland trouvant le Spitfire bien trop lent par rapport à son Messerschmitt.



Profil d'un Supermarine Spitfire sous une livrée allemande

C'est dans cet esprit d'une meilleure connaissance de son adversaire que, le 21 novembre 1941, l'état major anglais crée sur la base de Duxford (*UK - Cambridgeshire*), une unité spéciale au sein de la Royal Air Force, le "No. 1426 (*Enemy Aircraft*) Flight RAF", connu sous le surnom de "Rafwaffe", il est placé sous le contrôle du "No.12 Group Fighter Command".

Entre 1942 et début 1945, ce groupe va assurer plusieurs tournées sur les bases de la RAF, et sur celles des "8th" et "9th Air Force Bomber" de l' "*United States Army Air Forces"* (*USAAF*) en Angleterre. Sa mission est de présenter aux pilotes Alliés, au sol comme en vol, les avions allemands qu'ils vont être amenés à combattre. Ce qui devient le "German Flying Circus", s'adresse aussi aux personnels de la défense anti-aérienne et aux observateurs du "Royal Observer Corps" (*organisation de défense civile*), il doit leur permettre d'identifier plus facilement les appareils ennemis.

La base RAF de DUXFORD

Les quatre premiers pilotes de l'unité, sont les "Flying Officer" R.F. Forbes (commandant l'unité), et Kinder, le "Pilot Officer" E.R. Lewendon et le "Flying Sergeant" D.G.M. Gough, ils sont issus du "No. 41 Group as Maintenance Unit", où ils étaient pilotes d'essai. Ils ont tout d'abord été formés au pilotage d'avions allemands à l' "Air Fighting Development Unit" de Duxford. Cette unité de développement du combat aérien, avait pour charge d'étudier et de tester les nouveaux appareils de chasse avant leur mise en service opérationnelle. En parallèle, l'A.F.D.U. procédait à des séries de tests sur tous les avions ennemis capturés, égarés ou abattus au-dessus du territoire anglais.

Début décembre les pilotes du "1426" rejoignent Farnborough (*UK - Hampshire*) et le "Royal Aircraft Establishment", le centre de formation et de recherche, pour y définir les meilleurs appareils susceptibles d'être utilisés. Fin décembre c'est au tour des personnels au sol de rejoindre le R.A.E. pour une formation spécifique à la maintenance des avions.

Les trois premiers appareils de la Rafwaffe :

Le premier appareil allemand est affecté au "No. 1426 (*Enemy Aircraft*) Flight RAF", dès le 7 décembre 1941, il s'agit d'un Heinkel He111 H-1 matricule d'identification anglais "AW177", il est très vite suivi le 11 décembre, par un Messerschmitt Bf.109 E-3 "AE479" et un Junkers Ju.88 A-5 "HM509".

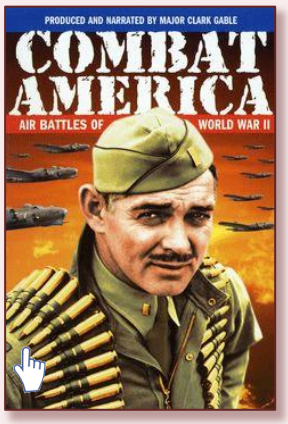
- Le Heinkel He 111 H-1 "AW177"

Le 9 février 1940, vers 9 heures 30, un "Heinkel He 111 H-1", appartenant au "II.Gruppe" de la "Kampfgeschwader 26" (*26ème Escadron de bombardement*) et piloté par l' "Unteroffizier" Helmut Meyer, décolle de Westerland sur l'ile de Sylt, en Mer du nord. Alors que l'appareil survole l'ile de May (*au large de l'Écosse*), l'observateur, l' "Unteroffizier" Josef Sangl, signale au pilote un convoi maritime. Le "He 111" s'apprête à attaquer celui-ci, lorsqu'il est pris à partie par une patrouille de trois "Spitfire" du "No. 602 Squadron" commandée par le "Squadron Leader" Alistair Douglas Farquhar. Touché, l'appareil allemand, gagne la côte anglaise et tente un atterrissage dans un champ, dans la région de North Berwick (*East Lothian en Écosse*), il finit sa course sur le nez dans une haie.

Heinkel He 111 H-1 du "Kampfgeschwader 26"

Grace à l'intervention rapide d'agents de police, présents sur les lieux, l'équipage allemand n'a pas le temps de déclencher les bombes incendiaires qui devaient permettre la destruction de l'avion. Le "He 111" est capturé pratiquement intact, son transfert est alors assuré vers le R.A.E. de Farnborough, où il est réparé et remis en état de vol, il va désormais porter la livrée de la RAF sous le matricule "AW177", mais conserve sur son fuselage l'emblème de la "KG26". En septembre 1941, il rejoint le terrain de Duxford et l'A.F.D.U. avant d'être affecté au "No. 1426 (*Enemy Aircraft*) Flight RAF" et de participer à la tournée du "German Flying Circus".

Le He 111 "AW177"



En juillet 1943, l'appareil rejoint la base de l'USAAF de Polebrook (*UK - Northamptonshire*), pour participer au tournage de "Combat America", un film de propagande sur les mitrailleurs du "351st Bombardment Group" de l' "US 8th Air Force", avec un participant prestigieux, Clark Gable. L'acteur qui s'est engagé dans l'armée le 12 août 1942, va participer à cinq missions de guerre avec le "351st" (*comme mitrailleur-observateur*), entre mai et septembre 1943, avant de retourner aux Etats-Unis à la demande des studios MGM d'Hollywood. Malgré ses demandes réitérées, il ne retournera jamais sur le front.

C'est sur cette même base de Polebrook, lors d'une tournée du "No. 1426" avec quatre appareils (*dont un "Ju 88", un Bf 110 et un "Bf 109"*), que survient un accident dramatique. Le "HE 111", qui s'apprête à se poser en provenance de Goxhill, constate la présence sur la piste du Ju 88 A "HM509". Pour éviter la collision le pilote, F.A. Barr, fait une remise de gaz, mais l'avion décroche et s'écrase, à l'impact les réservoirs de carburant explosent tuant sept des onze personnes se trouvant à bord (*le pilote et des membres du "1426"*).

- Le Messerschmitt Bf.109E-3 "AE479" -

Le Messerschmitt Bf.109E-3 près de Woerth (Bas-Rhin)

Dans le secteur de Sarreguemines (*Moselle*), le 22 novembre 1939, des appareils français "Morane-Saulnier MS.*406*" des G.C. I/3, II/6, en charge de protéger une patrouille de cinq "Mureaux" et un "Potez" de reconnaissance, sont attaqués par des Messerschmitt Bf 109 du "1.Staffel" et du "3.Staffel" de la "Jagdgeschwaders 76". Au cours du combat, deux victoires sont accordées aux pilotes français, la première pour un "Bf 109" (du 3.Staffel) obligé de se poser sur le ventre près de Rémering-lès-Puttelange (*Moselle*), la seconde pour un "Bf 109" du "1.Staffel", surnommé le "1 blanc", qui va atterrir, pratiquement intact, entre Goerdsdorf et Woerth (Bas-Rhin). Son pilote, le Feldwebel Karl Hier, est fait prisonnier, libéré en 1940 à la fin de la bataille de France. Il sera tué en combat aérien au dessus de Londres en novembre 1940.

Le Feldwebel Karl Hier est fait prisonnier ↗

L'avion est réparé, puis transféré au Centre d'Essais des Matériaux Aériens (*CEMA*) d'Orléans-Bricy, où il est mis aux couleurs françaises et évalué par les pilotes d'essais du centre, dont Constantin Rozanoff. En mai 1940, il est officiellement remis, à Amiens, à la Royal Air Force, et va être utilisé quelques jours par l'As canadien Mark Henry Brown du "No.1 Squadron". Ce dernier va ensuite convoyer l'appareil vers l' "Aeroplane and Armament Experimental Establishment" (*A&AEE*), sur la base de Boscombe Down en Angleterre, pour une série de tests en vol. L'ex "1 Blanc" rejoint Farnborough et le RAE, avant de porter la livrée de la RAF, sous le matricule AE479, et d'intégrer la tournée des bases avec le "No. 1426". En 1942, le "Bf 109" est confié à l'USAAF et envoyé aux Etats-Unis par bateau, lors d'un test en mai sur le terrain de "Wright Field" l'avion s'écrase, irréparable il est ferraillé en novembre sur la base de "Chanute Field".

Le Bf.109 aux couleurs françaises

Le Bf.109 dans sa livrée anglaise

- Le Junkers Ju 88 A-5 "HM509" -

Depuis le début de la guerre, les Anglais, constatant une remarquable précision des opérations menées par les bombardiers allemands, décortiquent les avions capturés ou abattus. Suite à la découverte d'un système de radionavigation (*système de guidage baptisé "Knikebein" par les allemands*), les premières stations de brouillage sont mises en place (*Meaconing Station*) en août 1940, et améliorées avec le système "Aspirin" en novembre.

Un JU 88 A-5 du KG 106 à Schiphol (Pays-Bas) au printemps 1941

C'est vraisemblablement ce dispositif qui a été fatal à l'équipage d'un Junkers Ju 88 A-5, parti de Morlaix le 26 novembre 1941 en milieu d'après-midi. Appartenant au "1.Staffel" du "KG106" (*Küstenfliegergruppe*), il a pour mission, une patrouille anti-sous-marine en Mer d'Irlande, en fin de soirée, l'appareil retourne vers sa base lorsqu'il est subitement leurré par le système "Meacon". Le navigateur, l' "Obergefrieter" Ernst Kurz, prend un repère visuel sur ce qu'il croit être la ville de Plymouth, alors qu'il s'agit en fait de la ville de Cardigan (*en gallois Aberteifi*) située 200 kilomètres plus au nord. Poursuivant sa route vers le sud, le pilote, l' "Unteroffizier" Erwin Herms, pense avoir franchi la Manche lorsqu'il survole le Nord Devon, qu'il prend pour la Bretagne. La nuit étant tombée il se pose sur le premier aérodrome qu'il trouve, la base anglaise de Chivenor, où les hommes en charge de la protection du terrain sont aussi surpris que l'équipage allemand, une rafale tirée sur le cockpit va convaincre Erwin Herms de couper les moteurs, lui et ses hommes sont faits prisonniers.

Transféré sur Duxford, le "Ju 88" est testé en vol, avant d'être mis aux couleurs de la RAF et recevoir le matricule HM509. En 1942, il est remis temporairement sous la livrée de la Luftwaffe pour les besoins d'un film de propagande, "In Wich We Serve", dans lequel il attaque des bâtiments de la "Royal Navy". Le 19 mai 1944, suite à un accident lors d'un atterrissage (*et bien qu'il soit encore réparable*), il est mis au rebut et va approvisionner le stock des pièces de rechange nécessaires à d'autres appareils de même type.

Le JU 88 A-5 "HM509" à Bassingbourn (UK)

La tournée des bases de la "Rafwaffe" :

Début février 1942, le groupe reçoit le renfort d'un nouveau pilote, le "Flight Sergeant" F.A. Barr, et le 11 février, c'est le grand départ pour la base de Lakenheath, avec le "AW177" et le "HM509", pour le début de la toute première tournée du "German Flying Circus". Lors des mouvements, les avions seront bien entendu escortés par une patrouille d'avions de la RAF (*en général des "Spitfire"*) afin d'éviter de malencontreux incidents durant le parcours ! Ce premier déplacement va surtout servir de rodage pour les suivants (*un peu plus d'une douzaine jusqu'en janvier 1945*) et permettre d'établir une programmation cohérente.

Présentation en statique

Tout commence par une présentation en statique des appareils, aux personnels et aux équipages de la base visitée ainsi qu'aux observateurs du "ROC", suivie d'une présentation aérienne pour l'apprentissage de la reconnaissance des silhouettes. Puis une partie plus pratique est spécifiquement réservée aux pilotes, avec une comparaison des capacités en vol des uns et des autres, souvent conclue par une simulation de combat. Ainsi lors de cette première sortie du " No.1426", sur les bases de Mildenhall, Bircham Newton, Docking, où Sutton Bridge, les "Lockheed Hudson", "Bristol Beaufighter" et autres "Hawker Hurricane" anglais, affrontent dans les airs les avions allemands. A la fin février, un problème moteur sur le "He 111" va provoquer un retour anticipé du groupe sur Duxford.

Un poste du Royal Observer Corps

En mars 1942, un Messerschmitt Bf 110 C5, le "AX772" rejoint le " No.1426" et c'est ainsi que le parc aéronautique va s'étoffer au fil des mois avec de nouveaux appareils. Vont suivre dans l'année 1942, un nouveau "Bf.109E-3" et un nouveau "Ju 88A". En 1943, un "Henschel Hs 129B", un "Bf 109F", un "Bf 109G" ainsi que trois "Focke Wulf Fw 190A", une tentative pour faire voler un "Macchi MC 202" devra être abandonnée, la corrosion étant trop importante. En 1944, divers autres appareils dont deux "Ju 88R" et "S", vont compléter le plateau "présentation dynamique". Certains avions provenant du "R.A.E." vont être aussi utilisés sans être toutefois affectés au groupe, dont un "Messerschmitt Me 410" et un "Fiat CR.42". Si la plupart ont été capturés, sur ou au-dessus, du sol anglais, certains viennent de beaucoup plus loin, comme le "HS 129" qui arrive tout droit de Tunisie, en caisses….

Le Ju 88A "EE205"
retrouve sa livrée allemande le temps d'un tournage

Messerschmitt Bf 110 C5 "AX772"

Focke Wulf Fw 190A "PN999"

Le "Rafwaffe" pour maintenir en état de vol ses avions, va devoir utiliser un grand nombre de pièces de rechange, dont l'approvisionnement n'est pas une mince affaire… Alors, épaves, avions démontés, containers de pièces arrivent régulièrement sur la base, les mécaniciens confrontés à des pannes récurrentes font alors des miracles avec ce qu'ils ont. Le 12 mars 1943, le groupe quitte définitivement Duxford pour la base de Collyweston. Le 27 mai, sur la base de Digby, une présentation spéciale est réalisée à l'occasion de la visite du roi George VI et de sa fille Elisabeth (*future Elisabeth II*). Lorsqu'il n'est pas en tournée, le "No.1426" se voit confier des groupes de pilotes de toutes nationalités pour une prise en main des appareils allemands.

L'atelier sur la base de Collyweston

Le 9 mai 1944, tout le groupe quitte sa base de Collyweston pour rejoindre celle de Thorney Island. Pendant les cinq semaines qui vont suivre, les appareils sont utilisés, dans le cadre des préparatifs du débarquement du 6 juin, pour la formation des personnels des unités navales de la force d'invasion. L'objectif est de faciliter l'identification visuelle des avions amis ou ennemis, à cet effet les "Ju 88", "Bf 109", "Bf 110" et autres "Fw 190" vont voler au dessus des bâtiments avec dix-huit appareils anglais et américains. Après cette opération c'est le retour aux missions traditionnelles de l'unité, mais avec l'approche de la fin de la guerre il n'existe plus vraiment de besoins réels. Aussi, le 17 janvier 1945, le "Flight No.1426" est dissout, personnels et avions sont transférés sur la base de Tangmere où il devient le "Enemy Aircraft Flight" du "Central Fighter Establishment", avant de disparaitre le 31 décembre de la même année.

4 juin 1944 une partie de l'Armada en attente

Dans le déroulement de la Seconde Guerre mondiale, l'existence du "Rafwaffe" peut paraître anecdotique, pourtant il a été un outil pédagogique important et nécessaire aux personnels au sol comme aux pilotes, il a par ailleurs servi la propagande avec une participation à de nombreux films ou documentaires. Les pilotes du "No.1426" ont, par leur expérience en vol, permis de cerner les forces et les faiblesses de l'aviation ennemie, au mettre titre que les pilotes de l' "Air Fighting Development Unit" de la RAF qui eux aussi vont intégrer le "Central Fighter Establishment" en 1945.

Du côté des forces de l'Axe, les Allemands ont disposé, à partir de 1943, d'un groupe aérien identique au "No.1426" connu sous le nom de "Wanderzirkus Rosarius" (*identifiant – "Geschwaderkennung" – T9*) du nom de son créateur le capitaine Theodore Rosarius. Cette unité effectuait, sur les bases allemandes, des présentations d'avions anglais, et américains capturés et qui avaient été préalablement testés (*Certains appareils provenaient d'une unité spéciale allemande le KG 200*).

P-38G Lightning

Supermarine Spitfire

Les appareils, repeints aux couleurs allemandes, étaient très souvent reconnaissables à la couleur jaune de la dérive et de l'intrados.

Les survivants :

Aujourd'hui trois appareils du "No.1426" sont encore exposés au sein du "Royal Air Force Museum" de Londres (*Hendon*), un "Bf 109 E4", un "Bf 109 G2" et un "Ju 88R". A leurs cotés le "Fiat CR.42" du RAE.

Le Messerschmitt Bf 109 G-2 Trop "Noir 6", de la "Jagdgeschwader 27", trouvé abandonné en Lybie en novembre 1942, il reçoit le numéro matricule d'identification anglais "RN228". ➔

← Le Messerschmitt Bf 109 E-4 "Noir 12" appartenait à la "Jagdgeschwader 51", touché par un Spitfire du No.66 Squadron le 27 novembre 1940, il est contraint à l'atterrissage près de la base RAF de Manston. Il reçoit le numéro matricule d'identification anglais "DG200"

← Le Junkers Ju 88 R-1 de la "Nachtjagdgeschwader 3". Le 9 mai 1943 son équipage fait désertion et se pose sur la base RAF de Dyce. Il reçoit le numéro matricule d'identification anglais "PJ876".

Le Fiat CR.42 Falco, du "95ª Squadriglia" de la "Regia Aeronautica", effectue un atterrissage, suite à une panne moteur, le 11 novembre 1940 sur la plage d'Orfordness. Confié au RAE, il reçoit le numéro matricule d'identification anglais "BT474". ➔

Vu sur le net :

Quand une "petite" française s'invite dans la compétition…

Dans la liste des compétitions de voltige aérienne, il en est une qui depuis 2003 attire les foules à travers le monde : la course aérienne "Red Bull" plus connue, depuis 2009, sous le nom de "Red Bull Air Race World Championship". Cette 9ème édition 2016 qui se déroule sur huit courses (*sept pays et trois continents*) oppose quinze pilotes en "Master Class" et huit pilotes en "Challenger Class" lors de "rounds" (*qualification et course*).

Lors des épreuves, les pilotes courent sur un circuit d'environ 6 kilomètres, enchainant à basse altitude et à très grande vitesse des figures entre des portes aériennes (*baptisées "plots"*), ce qui nécessite tout à la fois concentration, adresse et précision. La dernière étape qui se déroulait à Las Vegas les 15 et 16 octobre dernier a été annulée pour raison météo.

Ce championnat, très "masculin", où s'illustrent déjà les Français, François Le Vot (*5ème du classement général de la "Master Class" pour cette saison*) et Nicolas Ivanoff (*12ème*) a accueilli, en 2016, sa toute première concurrente féminine dans la catégorie "Challenger Class", une française : Mélanie Astles. Avec cinq titres de "Championne de France" de voltige, elle est aussi membre de la prestigieuse équipe de France "Unlimited" (champions du monde toutes catégories en 2015). Elle termine sa première année de compétition avec une très belle seconde place sur le dernier circuit (*Indianapolis - USA*), en constante progression sur la compétition.

© AFP – reportage sur Mélanie Astles

Quand un vétéran retrouve sa machine en vol !

C'est ce qui est arrivé au colonel Frank Royal, un vétéran Américain de la Seconde Guerre mondiale âgé de plus de 101 ans, qui à bord d'un Cessna, a pu suivre son Lockheed P-38 Lightning "White 33" en vol, le lundi 17 octobre dernier sur le terrain de Colorado Springs. L'appareil effectuait là son premier vol après plusieurs années de restauration.

"The Gazette" de Colorado Springs ➔

Australie 1942 – L'un des premiers P-38

Début août 1942, le "39th Fighter Squadron" de l'USAAF, basé en Papouasie Nouvelle Guinée depuis le mois d'avril et équipé jusque là de Bell P-39 Airacobras, devient la première unité dotée de P-38 Lightning sur le théâtre des opérations du Pacifique.

Le P-38F-5-LO Lightning, Serial Number 42-12652, "White 33" fait partie des quatre premiers avions livrés au "39th", il est officiellement attribué au lieutenant Kenneth Sparks. C'est pourtant Frank Royal, qui est "Second lieutenant" et assure le commandement par intérim de l'escadron, qui réceptionne l'appareil et va procéder, pendant plusieurs semaines, aux premiers essais, avant d'en laisser les commandes à Sparks et de rejoindre une nouvelle affectation au "Pentagon" à Arlington (*USA*).

31 décembre 1942, K. Sparks réussit à poser le "White 33" après une collision en vol avec un Zéro japonais (une victoire homologuée lors de cette mission).

Les pilotes suivent une formation de quelques mois sur le nouvel appareil, avant que celui-ci ne soit enfin engagé. Nous sommes le 27 décembre 1942, quand 12 appareils du "39th" (*dont le "White 33"*) affrontent les "zéros" japonais (*Nakajima Ki-43 Hayabusa "Oscar"*) pour contrer l'offensive sur Port Moresby, dès ce premier engagement le P-38 démontre sa supériorité sur l'avion nippon, onze appareils ennemis sont abattus au cours de la mission (*plus trois probables*). Cette nouvelle suprématie dans les airs va permettre de faire reculer, pour la première fois, les japonais. Les victoires vont s'enchainer tout au long de l'année 1943. Année durant laquelle le "White 33" va poursuivre sa carrière au "431st Fighter Squadron", puis au "433rd Fighter Squadron", avant de rejoindre le "36th Fighter Squadron". Début 1944 l'appareil est accidenté sur le terrain de "Finschhafen Airfield" (*Papouasie-Nouvelle-Guinée*), il est mis au rebut en juin 1944, après que les pièces réutilisables en aient été retirées.

Extraction de l'épave du "White 33"

A la fin de la guerre, l'épave est enterrée avec d'autres appareils abandonnés sur le terrain de Finschhafen. En 1999, une association australienne retrouve le site et exhume la carcasse du P-38 (*dont les bi dérives sont absentes*), qui est convoyée vers Melbourne (*Australie*). En 2002-2003, c'est la société américaine "WestPac Restorations Inc." (*Installée aujourd'hui à Colorado Springs*) qui récupère l'épave et va commencer sa restauration vers la fin des années 2000. Le hasard faisant parfois bien les choses, lors d'une visite de "Westpac" et du "National Museum of World War II Aviation", F. Royal rencontre Bill Klaers, le propriétaire de la société. Les deux hommes découvrent alors le lien qui unit la machine en cours de restauration et le vétéran. Dès lors, F. Royal va suivre le travail de l'équipe de Klaers, une tâche colossale car bon nombre de pièces doivent être refaites à la main, selon les spécifications d'origine de la Sté Lockheed (*dont les dérives*). En octobre 2015, le vétéran va pouvoir assister aux premiers essais moteurs et ce lundi 17 octobre 2016 retrouver le "White 33" dans les airs.

Rencontre avec Frank Royal dans l'atelier de restauration du "White 33"