Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

N°10
11/2012

Edito :

Le Conseil d'Administration des "Ailes" s'est réuni le 13 octobre afin de préparer l'Assemblée Générale. Nous comptons bien entendu sur la participation du plus grand nombre d'entre vous à celle-ci. Moment clé de la vie de notre association, cette AG va clôturer notre 3ème exercice et décider des objectifs de l'année à venir.

A l'issue de la réunion vous pourrez, si vous le souhaitez, déguster la célèbre **Choucroute de « Marcel »**

Le Bureau

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE & ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES AILES HISTORIQUES DU RHIN

Vendredi 9 novembre 2012 – 19h30 à Strasbourg Polygone – Club de Vol à Voile

COLMAR 2012 (suite & fin)

Le mois dernier nous vous présentions le Fly-in de Colmar dans ses grands moments.

Piper PA-18 Super Cub

Bölkow 208 "Junior"

Stampe SV-4C

Il est important de terminer le sujet avec nos sincères remerciements à Pascal Chevalier (sur le F-BANI Stampe SV4C dont il est le copropriétaire avec Eric Knauss), M. et Mme Kaisin (sur Piper PA-18 Super Cub), Holger Zicker (sur Bölkow 209 "Monsun") et Langer Thilo (sur Bölkow 208 "Junior") qui ont assuré avec dévouement les baptêmes de l'air de nos amis collectionneurs de voitures.

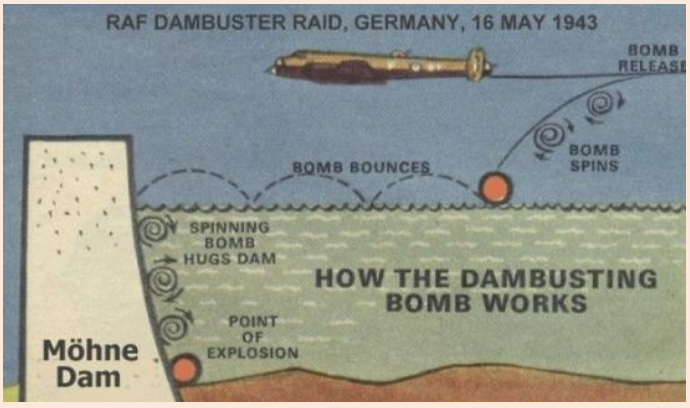
Opération « Chastise »

L'attaque des barrages allemands par la Royal Air Force.

(Texte - A. Lutz)

J'ai passé cet été mes vacances en Allemagne, non loin des barrages de l'Eder et de la Möhne, en plein centre de l'Allemagne. Ces noms ne sont pas inconnus pour les amateurs d'histoire aéronautique. En effet, dans la nuit du 16 au 17 mai 1943, une formation de bombardiers britanniques Lancaster, menée par le Wing Commander (Lieutenant-colonel) Guy Gibson détruisait les barrages sur la Möhne et l'Eder.

La destruction de ces barrages devait priver d'électricité et faire chuter la production industrielle de la Ruhr, cœur de l'Allemagne industrielle. L'attaque fut décidée début 1943. Pour frapper ce grand coup, la Royal Air Force (RAF) dut surmonter un grand nombre de problèmes techniques.



Premièrement, ces barrages étaient de véritables monstres que les bombes britanniques les plus lourdes ne pouvaient détruire. De plus, les barrages étaient protégés par des filets anti-torpilles. L'ingénieur anglais Barnes Wallis de la firme Vickers-Armstrongs développa alors une bombe à ricochets spécialement étudiée pour ces barrages : la bombe *Upkeep* pesait 4,19 tonnes, dont 2,29 t d'explosif Torpex. Elle ressemblait à un gros tonneau. Lâchée au-dessus du lac de barrage, elle rebondissait sur la surface de l'eau, au-dessus des filets anti-torpilles, jusqu'au mur de retenue, où elle coulait et explosait à la base du mur. Plusieurs bombes étaient nécessaires pour ébranler l'ouvrage, la force de l'eau devant faire le reste.

Deuxièmement, il fallait un avion capable d'emporter cette bombe : le plus puissant bombardier de la RAF, le Lancaster Mk.III, était tout désigné pour. Mais plusieurs importantes modifications étaient nécessaires : la tourelle supérieure et une partie du blindage furent enlevées pour gagner du poids, les trappes de la soute à bombes furent enlevées pour pouvoir emporter la bombe.

Troisièmement, il fallut mettre au point une technique de largage : en effet, la bombe devait être larguée à une vitesse, une distance et une altitude bien précises pour ne pas rebondir trop haut et heurter l'avion largueur ou ne pas assez rebondir et ne pas atteindre le barrage. Barnes Wallis calcula que l'avion devait survoler l'eau à une vitesse comprise entre 386 et 402 km/h et à 18 m exactement. Après de nombreux essais, un système tout simple fut trouvé : deux faisceaux lumineux émis sous l'avion se croisaient exactement à 18 m. Il « suffisait » donc d'amener le point de croisement des faisceaux sur la surface de l'eau. Un dispositif de visée avec 2 branches qu'il fallait caler sur les tours du barrage fut conçu pour déterminer la distance exacte de largage avant le barrage. De plus, la bombe devait être larguée avec une vitesse de rotation de 500 t / mn. Un châssis avec un moteur dut ainsi être également conçu.

Enfin, pour mener à bien une telle mission, il fallait un chef expérimenté et des hommes entraînés. Ce fut le Wing Commander Guy Gibson qui fut choisi et qui put à son tour choisir ses hommes. Une unité fut également créée pour l'occasion, le Squadron 617.

La réalisation de la bombe se déroula parallèlement à l'entraînement des hommes. Les deux furent durs et rapides car la période idéale pour le bombardement des barrages, c'est-à-dire le moment où, alimentées par la fonte des neiges les eaux seraient à leur plus haut niveau, se situait à la mi-mai. Les conditions météos furent optimales dans la nuit du 16 au 17 mai 1943, la RAF lança donc l'opération *« Chastise ».*

Le raid était composé de 19 appareils en 3 formations devant foncer sur ses objectifs de nuit à une altitude comprise entre 22 et 36 m pour passer sous la couverture radar :

Le groupe 1, composé de 9 appareils et mené par Gibson, avait pour cible principale le barrage de la Möhne et pour cible secondaire, s'il restait des bombes, celui de l'Eder.

Le groupe 2, composé de 5 appareils, avait le barrage de la Sorpe pour cible.

Le groupe 3, qui était un groupe de réserve composé de 5 appareils également, devait décoller 2 h plus tard pour attaquer les barrages non détruits ou ceux d'Ennepe, Diemel ou Schwelm.

Arrivés à proximité de l'objectif, les Lancaster du 1er groupe foncèrent au-dessus de l'eau tandis que les mitrailleurs s'efforçaient de détruire les projecteurs en ajustant leurs rafales. Ils réussirent à placer plusieurs bombes contre le barrage qui céda.

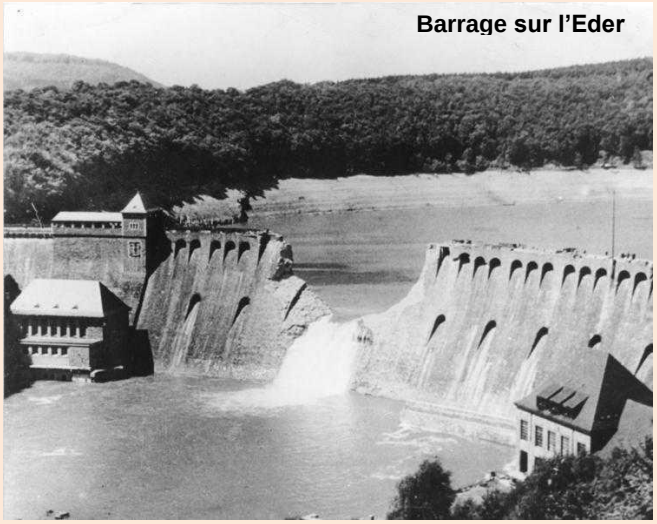
Quelques appareils encore armés de leur bombe se dirigèrent vers le barrage de l'Eder, moins défendu par la Flak, mais très encaissé et recouvert de brume. Là encore l'attaque fut couronnée de succès et le barrage fut atteint.
Le groupe 2 et des appareils du groupe 3 attaquèrent le barrage de la Sorpe puis celui de l'Ennepe, mais ne réussirent qu'à les endommager.

Les conséquences immédiates de la rupture des barrages furent effroyables : des milliers de morts, des usines, maisons, ponts emportés. Des mines furent inondées, des chemins de fer détruits. L'aérodrome de Fritzlar, en aval de l'Eder, fut ravagé par les eaux. La production industrielle de la Ruhr diminua effectivement, tout comme celle d'eau potable.

Raid sur l'Eder

Cependant, les conséquences à plus long terme furent moindre qu'escomptées : les dégâts furent rapidement réparés, la production reprit progressivement, l'aérodrome de Fritzlar reprit vite ses activités. Mais l'opération avait eu un effet positif sur le moral des forces alliées et avait montré que le centre même de l'Allemagne n'était plus à l'abri des appareils alliés.

Les pertes furent lourdes : 8 appareils sur les 19 sont détruits ou abattus par la Flak, soit 53 des 133 membres d'équipages.


Barrage sur l'Eder

En l'honneur de cette mission, le Squadron 617 fut baptisé *« Dambusters »,* les « Briseurs de barrage ». Sur son insigne, représentant un barrage rompu, figure sa devise (en français) : *après moi, le déluge*.

Cette unité célèbre existe toujours de nos jours, est stationnée sur la base de Lossiemouth en Ecosse et est équipée de Tornado GR4.

Assis sur le pont supérieur du bateau qui nous emmenait en août dernier vers le barrage de l'Eder, je pensais aux bombardiers Lancaster qui étaient passés à peine plus de 10 m au-dessus de ma tête et à près de 400 km /h sur le même axe, encadrés par les reliefs et les mitrailleurs des bombardiers en train d'essayer de détruire les projecteurs.

J'ai alors mieux mesuré l'audace de cette opération menée en plein cœur de l'Allemagne et le courage de ces équipages.

Le barrage sur l'Eder, août 2012, même axe que les Lancaster.

C'était en novembre :

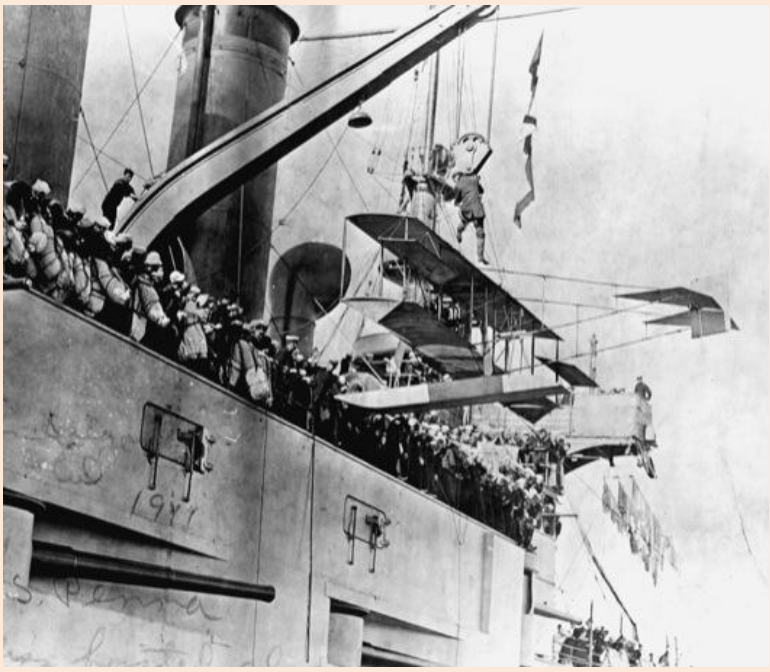
Deux grandes dates dans l'histoire de l'aéronavale américaine. Le 12 novembre 1912 et le 6 novembre 1915, les premiers catapultages d'hydravions à partir d'un navire.

Années 1900 – 1910 : Alors que la marine américaine (US Navy) doute encore de l'utilité de ces nouvelles machines volantes dans le combat naval, Glenn H. Curtiss, pionnier de l'aviation, s'engage dans le développement d'un nouveau prototype d'avion, l'hydravion. C'est ainsi qu'il conçoit le Curtiss "Triad" (pour Terre – Air - Mer).

Glenn Hammond CURTISS
"The father of naval aviation"
1878 - 1930

Fin 1910, à San Diego où il vient de s'installer, il forme le lieutenant Theodore G. Ellyson au pilotage d'aéronef, ce dernier devient alors le premier pilote de l'US Navy. Une première présentation officielle est effectuée le 26 janvier 1911 sur les plages de Coronado et sur les eaux de la baie de San-Diego (altitude moyenne du vol - 800 pieds), l'hydravion montre alors ses capacités à la fois terrestres et maritimes. Les observateurs de la marine, convaincus par la prestation, commandent alors celui qui va devenir dans sa version "militaire" le Curtiss A-1 Triad.

Theodore G. ELLYSON
Surnommé "Spuds"
1885 – 1928
© San Diego Air and Space Museum Archive



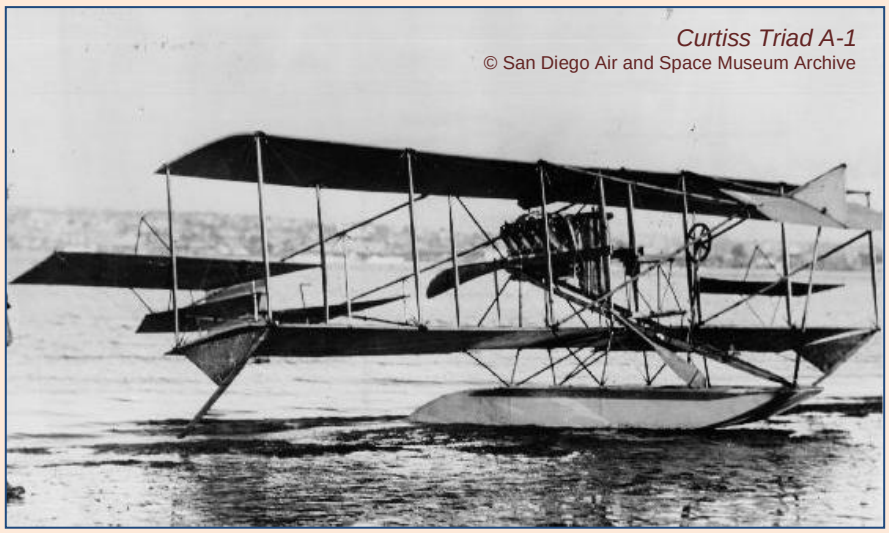
Curtiss Triad - embarquement sur l'USS Pennsylvania
© San Diego Air and Space Museum Archive

Le 17 février de la même année, le Triad se pose à côté de l'USS Pennsylvania à l'ancre dans la baie de San-Diego, il est hissé à bord par une grue, posé sur le pont arrière puis remis à l'eau pour regagner en vol la terre ferme. Avec cette nouvelle démonstration réussie, G.H. Curtiss reçoit enfin les premières subventions de la marine (25.000 $) pour développer son appareil selon le cahier de charge de la Navy.

Malgré les nombreux essais réussis d'appontage et de décollage d'avions, sur et à partir du pont d'un navire (réalisés en 1910 et 1911), les responsables militaires du projet le capitaine Washington Irving Chambers et ses adjoints William McEntee (Bureau of construction and repair) et Nathaniel H. Wright (Bureau of steam engineering) ne voient pas l'utilité de construire des "porte-avions" ou des bateaux "hangars", considérés comme des bâtiments superflus et inefficaces pour la Marine. C'est ainsi que pour G.H. Curtiss seule l'option catapultage est retenue, à charge pour lui de démontrer la faisabilité de l'opération.

Après un 1er essai raté le 31 juillet, le 12 novembre 1912, le lieutenant T. Gordon Ellyson est catapulté aux commandes d'un hydravion Curtiss A-1 Triad, d'une barge ancrée sur la rivière Anacostia aux Etats-Unis. La catapulte était actionnée par de l'air comprimé.

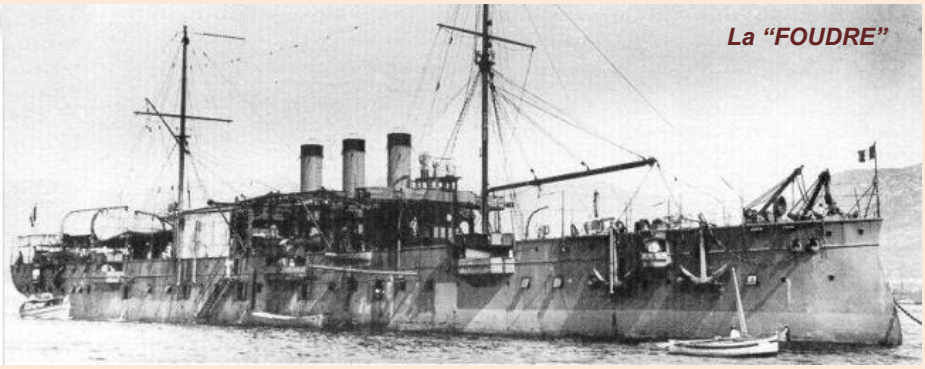
Trois ans plus tard, le 6 novembre 1915, c'est cette fois à partir d'un navire en marche, le cuirassé américain USS North Carolina, qu'un hydravion Curtiss AB2 est catapulté avec comme pilote le Capitaine de Vaisseau Henry Mustin.

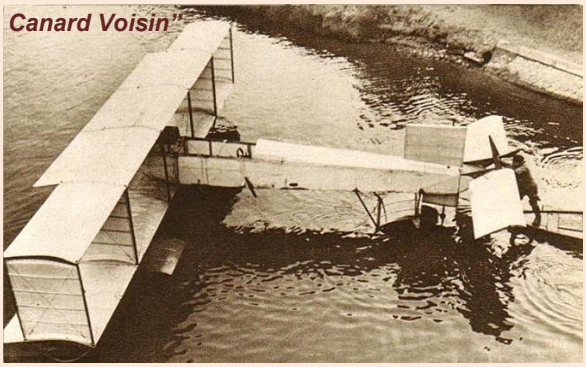


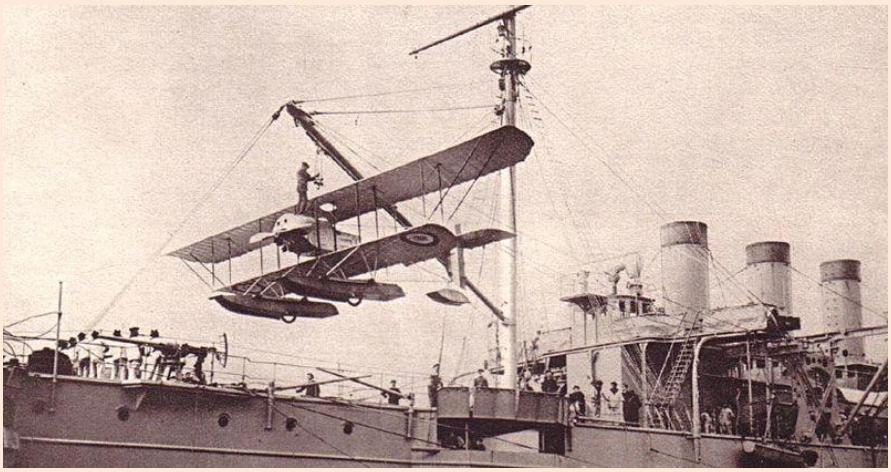
Curtiss Triad A-1
© San Diego Air and Space Museum Archive

Pour la petite histoire :

Alors que les militaires américains sont encore à se poser des questions sur "l'avenir" de l'aéronavale, en Europe les choses sont bien différentes. En France (tout comme en Angleterre) les projets fleurissent. C'est ainsi qu'entre 1911 et 1912 le croiseur français « La Foudre » (bateau de 6.089 tonnes construit en 1895) est transformé et devient le premier porte-hydravions de l'histoire. Il embarque quatre hydravions "Canard Voisin", puis en 1914 des "Caudron type J".







Embarquement d'un Caudron Type J sur "La FOUDRE"

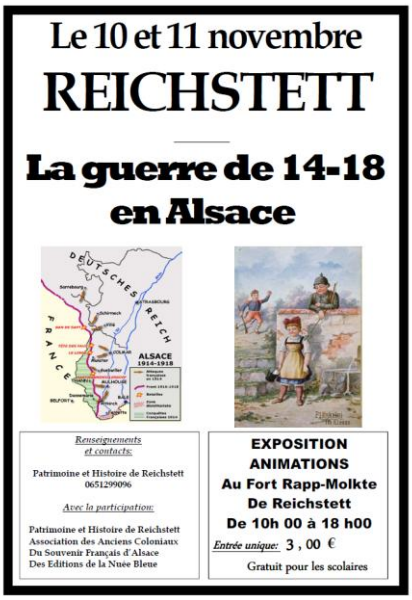
Vu sur le net et dans la presse :

Un très bel article sur des passionnés du bombardier Lancaster. Photos réalisées sur le site du Lincolnshire Aviation Heritage Centre, musée crée il y a une vingtaine d'années en mémoire des 55.000 hommes qui ont perdu la vie au service du "Bomber Command" pendant la Seconde Guerre mondiale. http://www.dailymail.co.uk/news/article-2119392/A-modern-day-mission-Lancaster-bomber-crew-prepares-action-70-years-remarkable-set-airfield-pictures.html

Pour ceux qui ont raté le meeting de Kehl, découvrez la remarquable présentation du "OV-10 B Bronco".
http://www.youtube.com/watch?v=hbZ0iFrTMzc&feature=share

Bill Reid a procédé au premier vol de son Avro Anson Mk I le 18 juillet à Nelson Airport en Nouvelle-Zélande, au terme d'une restauration de dix ans. Le premier vol a duré 45 minutes et s'est bien déroulé. Il a été suivi d'un second vol d'une heure le même jour. Il s'agit du premier vol d'un Anson Mk I depuis 1972.
http://www.lecharpeblanche.fr/2012/08/01/premier-vol-de-lavro-anson-mk-i-mh120-en-nouvelle-zelande/

Sortie culturelle près de chez nous :



Boutique :

La période des fêtes approchant à grand pas, il est encore temps de faire vos courses à la Boutique des Ailes. Vous pouvez aussi promouvoir nos produits autour de vous, un beau calendrier pour 2013, une belle tasse à café, ou un DVD pour les longues soirées d'hiver. Le catalogue sur http://www.aileshistoriquesdurhin.fr/Boutique/index.htm

Passez commande avant de venir à l'Assemblée Générale et vous pourrez prendre livraison sur place, le 09 novembre. Merci pour votre soutien.

Nouveaux Mugs

Blériot - panoramique