http://www.caffrenchwing.fr
http://www.lecharpeblanche.fr
http://www.worldwarbirdnews.com

AIRSHOW

CAF FRENCH WING - BULLETIN MENSUEL - MONTHLY NEWSLETTER
EDITION PUBLIQUE

Volume 20 - N°11 - Novembre 2015

EDITORIAL

Si le mois de novembre fut assez calme pour le French Wing, tel ne fut malheureusement pas le cas pour notre pays. Les lâches attaques terroristes du vendredi 13 novembre ont en effet touché, directement ou indirectement, l'ensemble de nos concitoyens. Nos pensées et nos prières s'adressent à toutes les victimes de ces attaques, ainsi qu'à leurs familles et à leurs proches.

Notre assemblée générale, qui devait se tenir le 14 novembre, a été annulée et nous n'avons pas encore pu définir une nouvelle date, les emplois du temps de fin d'année étant chargés pour tout le monde.

La prochaine newsletter sera probablement publiée à la fin du mois de décembre, et nous vous souhaitons d'ores et déjà un joyeux Noël !

- Bertrand Brown

PARIS
13 NOVEMBRE 2015

THE PINK LADY:
L'IMPOSSIBLE MISSION

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

S'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.

Photo davidgsteadman (CC BY 2.0)

CONTENU RÉSERVÉ AUX MEMBRES.

Assemblée générale du French Wing

Suite aux attentats terroristes commis à Paris et à Saint-Denis le vendredi 13 novembre dernier, le bureau du French Wing avait décidé d'annuler l'assemblée générale qui devait avoir lieu le samedi 14 novembre au Musée de l'Air et de l'Espace.

Nous n'avons pas encore fixé de nouvelle date pour l'assemblée, mais celle-ci aura probablement lieu dans la première moitié du mois de janvier 2016, car il était difficile de trouver une date convenable avant la fin de l'année avec un préavis aussi court. Dès que la date définitive sera fixée, vous en serez informés par email et par la newsletter, ainsi que sur le site internet du French Wing.

Nous remercions tous nos amis, et particulièrement nos amis étrangers, qui nous ont fait part de leur soutien dans ces moments difficiles pour notre pays. ■

Photo USAF

« The Pink Lady: l'impossible mission »

Extrait du livre « The Pink Lady: l'impossible mission » de Patrick Arno.

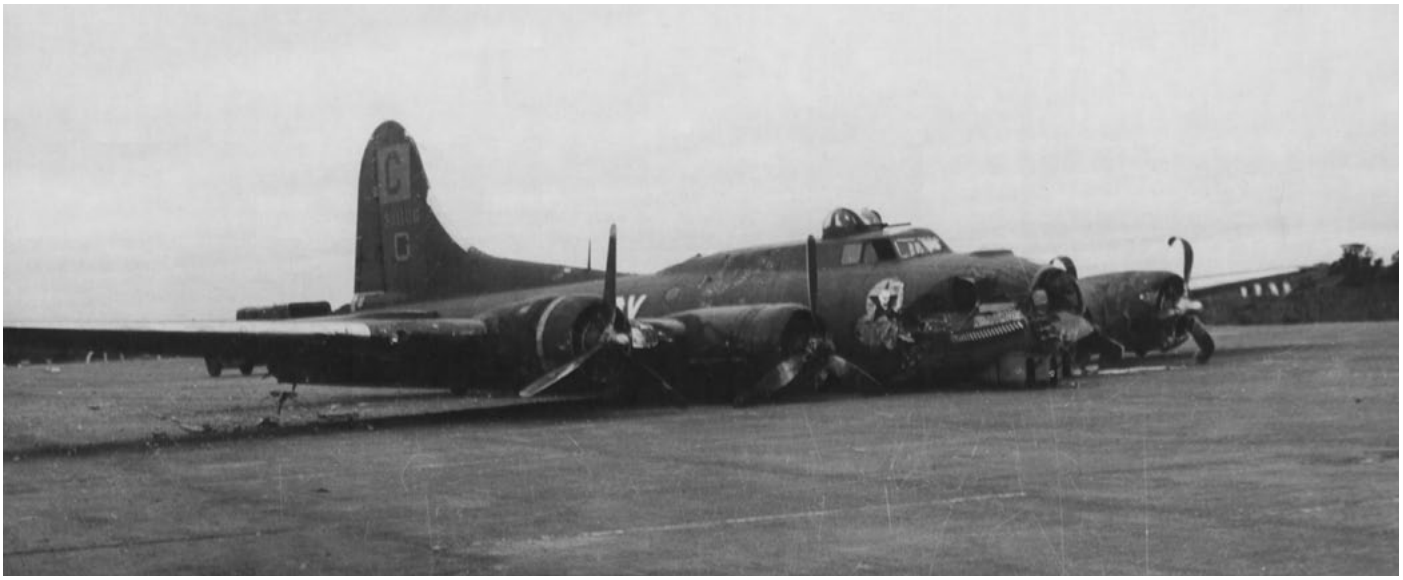
Juillet 2007. Une bande d'anciens, de copains passionnés qui maintient en état de vol un bombardier américain vétéran de la dernière guerre mondiale, s'apprête à partir pour un énième meeting aérien en Angleterre. Peu après le décollage, rien ne se passe comme prévu…L'équipage est pris dans un orage apocalyptique, qui survient aussi brutalement qu'il va disparaître. Se croyant sortis d'affaire, soulagés, ils maintiennent leur cap mais sont immédiatement confrontés à une réalité qu'ils sont loin de saisir : attaqués par des chasseurs allemands, il leur faut un bon moment pour comprendre que l'espace-temps leur a joué un bien mauvais tour… Car à l'atterrissage, nous sommes toujours en juillet, certes…mais en 1944 !!!

Photo USAF

Un grondement de plus en plus sourd perce l'horizon. Instinctivement nous regardons tous en direction du bruit. Un long ronronnement qui va en s'amplifiant nous apprend qu'un groupe rentre de mission. Sur la tour de contrôle, prise d'assaut par un groupe d'officiers, tout le monde a le regard tourné vers le sud. Certains ont des jumelles qui leur permettent d'appréhender le spectacle avant tout le monde. Les premières croix se détachent sur fond de ciel bleu. Elles paraissent sagement ordonnées comme à la parade. Au fur et à mesure qu'elles se rapprochent, les « box » formés laissent apparaître ça et là des espaces qui prouvent que ce soir certains manqueront à l'appel ! Dans le premier « box » qui passe, je compte instinctivement le nombre d'appareils :

« 6… 7… 8 ! Il en manque quatre ! Aussitôt le second se présente : 5… 6. La moitié seulement. Je n'ai pas le temps de réfléchir que déjà le troisième, le « box » haut, passe en trombe : 8… 9… 10 ! Ma gorge se noue car je sais bien que sur tous ceux qui ne rentreront pas, beaucoup de gars sont morts. Maudite guerre ! Je fais mentalement le calcul de ceux qui viennent de passer au-dessus de nos têtes : 8 + 6 + 10 ! Vingt-quatre B-17 sur les trente-six de ce groupe. Un tiers des avions engagés abattus ou endommagés dont les équipages luttent en ce moment pour survivre et rallier l'Angleterre. Quel gâchis, pensé-je. Les

Photo USAF



trois « box » se dispersent en ordre calculé pour effectuer les derniers virages qui les amèneront devant la piste sur laquelle ils se poseront. Tout à coup, un haut-parleur de la tour de contrôle appelle les pompiers et les ambulances d'urgence vers la zone de « crash landing ».

Aussitôt c'est un concert de sirènes et de cloches tintinnabulantes. Les ambulances et les véhicules d'incendie se dirigent vers la zone dans un désordre indescriptible qui tranche nettement avec l'ordre impeccable dans lequel sont passés les avions. La zone de « crash landing » se trouve à l'extérieur du triangle formé par l'intersection des trois pistes, parallèlement à la piste sud-ouest/nord-est.

A peine le temps, pour les véhicules, de s'y rendre que, déjà, un premier B-17 se présente. Le pilote va tenter un atterrissage sur le ventre, Ses roues ne sont pas sorties, son circuit électrique doit être fichu. Le moteur intérieur droit est arrêté et traîne un long panache de fumée blanche.

L'avion se présente apparemment bien. Le bruit des moteurs au ralenti est étouffé par celui des sirènes des pompiers qui filent à la rencontre de l'avion dans sa trajectoire ultime. Le nez de la machine est légèrement levé. La queue touche en premier le sol, délicatement, presque en l'effleurant. Le B-17 glisse ainsi, dans cette inconfortable mais élégante position sur quelques dizaines de mètres puis, insensiblement, le nez s'abaisse. Dès que l'avion se retrouve sur le ventre, c'est dans un fracas assourdissant qu'il glisse en creusant un sillon le long duquel il sème des pièces arrachées

Photo USAF

par l'impact et la glissade. Les hélices se tordent comme si elles étaient en guimauve, l'une d'elles se détache et part en tournoyant et rebondissant deux trois fois sur le sol avant de s'immobiliser. Un moteur s'arrache et glisse sous l'aile. Dans un grincement de tôles meurtries, après avoir légèrement pivoté sur la gauche, le grand oiseau s'immobilise. Le tout n'a duré que quelques secondes.

Photo USAF

Le nuage de terre et de poussière soulevé se repose petit à petit. Des volutes de fumées commencent à monter de ce qui n'est plus qu'un tas de ferraille informe. Les pompiers sont déjà à pied d'œuvre et commencent à arroser copieusement la carcasse à demi désintégrée de ce qui était encore il y a cinq minutes, une Fortress volante.

D'où nous sommes nous n'apercevons pas la porte arrière et je ne puis dire combien de gars sortent. Mais de notre côté, la porte d'évacuation à l'avant a été déverrouillée et les gars sortent les uns après les autres. Je les compte : 2…3. Je pense qu'il s'agit du pilote, du co-pilote et du mécanicien ; le navigateur et le bombardier qui œuvrent d'habitude dans le nez de l'avion, ont dû émigrer avant le crash vers un endroit plus accueillant. Probablement le compartiment radio qui sert de refuge en cas d'atterrissage forcé.

Photo USAF

Nous n'avons pas le temps de nous attarder sur cet avion qu'un autre se présente pour se poser également en catastrophe. Avec sa roue gauche qui pend lamentablement sous son moteur, celui-là semble bien mal en point. Il lui manque également un bon tiers de son aile droite où le moteur extérieur est en train de flamber. L'hélice mouline au ralenti. Lui aussi doit avoir ses circuits fichus et il lui est impossible de rentrer sa roue pour se poser dans une configuration lisse, ce qui serait moins… scabreux. Ce n'est pas le pilote qui a choisi les événements mais bien eux qui en ont choisi le déroulement. L'avion descend doucement selon une pente presque normale.

Bien à l'horizontale, le pilote saute la piste nord/sud et pose l'avion sur sa roue valide. Il réussit à maintenir l'avion sur une trajectoire rectiligne durant quelques secondes interminables, mais il va bien falloir maintenant qu'il se décide à poser la Fortress coûte que coûte, faute de quoi il coupera la piste sud-ouest/nord-est qui arrive vers lui rapidement. Et c'est sur cette piste que vont se poser les avions qui rentrent.

Au fur et à mesure que l'avion se tapit sur le sol, la roue qui était sortie, s'efface et regagne son logement. Elle n'était pas verrouillée, et tant mieux ! Le pilote comprend qu'il peut désormais poser son appareil sur le ventre sans risquer de se retourner. Il aplatit donc son avion du mieux qu'il peut. Tout va bien, le « crash » se déroule comme pour l'autre B-17 quand soudain, une explosion ! C'est l'incendie du moteur droit, dont les flammes léchaient dangereusement les tôles de l'aile. Rougies à blanc, elles font exploser les réservoirs. L'explosion déséquilibre l'appareil qui oblique brutalement sur la droite avant de s'immobiliser dans une gerbe de débris incandescents. Les réservoirs crevés de l'aile prennent instantanément feu et explosent les uns après les autres. De grands champignons noirs d'essence consumée montent vers le ciel. Les pompiers essaient de s'approcher du mieux qu'ils peuvent afin de combattre les flammes mais la chaleur insupportable les maintient à distance. On distingue quelques formes qui s'agitent autour, puis une ombre en flammes se détache et cours se jeter à plat ventre dans l'herbe en se tordant de douleur. Deux ambulanciers l'ont suivie et l'enveloppent dans une couverture pour étouffer le feu. Le B-17 n'est plus qu'une immense fournaise et il devient périlleux aux gars qui se trouvent autour de s'approcher davantage, au risque de devenir eux-mêmes des victimes de ce feu qui consume férocement toute vie. Un gars seulement s'est échappé de cet enfer. Neuf sont restés prisonniers des flammes et des débris. J'ai envie de hurler, de crier que c'est pas juste, qu'ils n'ont pas mérité ça ! Mes yeux s'embuent et de grosses larmes me coulent le long des joues. Je pleure ! J'enrage ! C'est la seule réponse que je trouve à cet horrible spectacle !

Pauvres gars. Dire qu'ils n'avaient pas vingt ans, qu'ils vivaient leur vie d'hommes sans avoir eu le temps d'être des enfants. Pas adultes, mais déjà des héros. Oui, c'est comme ça que je les imaginais déjà. Bravo les gars, ce que vous avez fait restera à jamais gravé au plus profond de moi. Combien d'hommes se rendront compte, un jour, de ce qu'ils vous doivent ? Je vous aime les mecs et je vous admire, et je ne sais même pas si j'aurais jamais le cran d'être aussi stoïque que vous l'avez été dans cette circonstance.

Plus personne ne prononce un mot. C'est trop dur. Ma gorge ne se dénoue pas. Je ne peux même pas avaler ma salive. Je regarde André, Michel, les autres, Roger, Gaston, Maurice... Tous ont les yeux qui brillent et les joues mouillées et, rien que le fait de se regarder nous fait fondre encore plus.

« Excusez-nous, colonel, dit André, nous ne sommes pas habitués à un tel spectacle mais, mieux que vous nous savons tout ce que nous leur devons.

Nous cheminons en silence la tête basse, les mains dans les poches, prostrés par la douleur. Les B-17 atterrissent les uns derrière les autres sur la piste sud-ouest/nord-est, mais nous n'avons plus goût à les regarder se poser. On en a eu assez pour aujourd'hui !

Nous nous entassons de nouveau dans le GMC et nous nous dirigeons vers la sortie de la base. Le chauffeur tourne à gauche, sur la route qui mène à Polebrook, roule quelques centaines de mètres et, sur la droite au milieu d'un bosquet, apparaît un gentil manoir de style victorien : Ashton Wold House !

« Ben, mon vieux ! Ils nous soignent, lance Michel pour faire diversion et changer un peu l'ambiance morose qui nous habite. ■

Photo USAF

BATTLE COLOURS: AS SUR HURRICANE

Profils: Bertrand Brown (alias Gaëtan Marie)

www.bravobravoaviation.com

Douglas Bader est l'un des as anglais les plus connus. Ayant perdu ses deux jambes dans un crash avant la guerre, il parvient à se faire réintégrer comme pilote de chasse au début de la Seconde Guerre Mondiale. Durant la Bataille d'Angleterre, il prend le commandement du No 242 Squadron, constitué principalement de pilotes canadiens. Il remporte vingt victoires avant d'être abattu et capturé en août 1941.

Ken Mackenzie était l'un des as sur Hurricane de la Bataille d'Angleterre, volant avec le 501 Squadron. Le 7 octobre 1940, il endommagea un Messerschmitt Bf 109 avant de tomber à court de munitions. Craignant que le pilote ennemi ne parvienne à rentrer à sa base, il percuta sa queue avec l'aile droite de son Hurricane (V6799), achevant le chasseur qui tomba en mer. Il remporta 11.5 victoires avant d'être abattu et capturé en septembre 1941.

S'il ne devint jamais un as, le F/L James Nicolson du No 249 Squadron mérite amplement sa place ici car il fut le seul pilote du Fighter Command à recevoir la Victoria Cross durant la Seconde Guerre mondiale. Le 16 août 1940, son appareil fut touché par des tirs de canon et prit feu. Alors qu'il allait sauter en parachute, il réalisa que son adversaire venait de passer devant lui. Il remonta dans son cockpit en flammes afin de l'abattre et fut grièvement brûlé.

REJOIGNEZ LE FRENCH WING!

Vous êtes passionné d'aviation ancienne? Rejoignez le French Wing de la Commemorative Air Force!

Le coût de l'adhésion au French Wing est de 50€ par an, et les nouveaux arrivants bénéficient de 30 minutes de vol offertes sur le Piper J-3 Cub du French Wing!

Vous pourrez participer aux activités du French Wing en fonction de vos envies, de votre disponibilité et de vos compétences, dans une ambiance agréable et conviviale.

Pour adhérer au French Wing, contactez-nous par email (cf. ci-dessous) ou téléchargez le **bulletin d'adhésion sur notre site**.

Le CAF French Wing est une Association à but non lucratif régie par la loi de 1901, et enregistrée sous le numéro 2473 au Journal Officiel du 10 Juillet 1996.

Président: Col. Stéphane DUCHEMIN
email: president@caffrenchwing.fr

Vice-Président: Bertrand BROWN
email: vice-president@caffrenchwing.fr

Trésorier: Jean-Yves CERCY
email: tresorier@caffrenchwing.fr

Secrétaire: Gaël DARQUET
email: secretaire@caffrenchwing.fr

AIRSHOW est une publication du CAF French Wing de la Commemorative Air Force, Inc - Toute reproduction entière ou partielle des textes et illustrations contenus dans ce bulletin mensuel est interdite sans accord préalable de l'éditeur. Ecrire au siège de l'Association: 9 rue de la Chapelle - 77710 Saint Ange le Vieil - FRANCE.

Airshow - Edition Publique

Airshow est la lettre d'informations mensuelle du CAF French Wing. Cette édition publique est destinée aux sympathisants non-membres de l'association. Certains éléments de la newsletter sont réservés aux membres et ont été supprimés.

Pour vous abonner à l'édition publique d'Airshow, rendez-vous vous sur notre site et complétez le formulaire d'abonnement.

M'abonner à l'édition publique d'Airshow

NB: L'abonnement à l'édition publique d'Airshow est entièrement gratuit et peut être annulé à tout moment. Les données vous concernant ne sont utilisées que dans le but de gérer votre abonnement et resteront strictement confidentielles.