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

AIRSHOW

CAF FRENCH WING - BULLETIN MENSUEL - MONTHLY NEWSLETTER
EDITION PUBLIQUE

Volume 19 - N°2 - Février 2014

EDITORIAL

La prise de fonction du nouveau Conseil d'administration est maintenant effective et c'est sous une météo fraîche et humide que plusieurs membres du French Wing et le bureau se sont réunis au Hangar du Plessis le dimanche 26 janvier.

En préambule à cette réunion figuraient le projet d'article de Roger Robert sur la CAF et le French Wing qui paraîtra dans le prochain numéro de Pégase, la revue éditée par le Musée de l'Air et de l'Espace, ainsi que d'autres articles sur les unités de la CAF à paraître dans Airshow.

Puis Claude Gascon notre trésorier sortant passa le relais de la comptabilité à Jean-Yves Cercy et les différents PV nécessaires au bon fonctionnement de notre association furent signés.

La tarification et les garanties de nos assurances, nos relations avec les autorités du terrain et le sponsorship du Spirit of Lewis furent quelques sujets abordés lors de cette rencontre.

Le calendrier des sorties 2014 du Wing n'est pas encore complètement arrêté mais nous pouvons d'ors et déjà vous annoncer que grâce à notre membre Jacqueline Clerc, notre stand sera présent au meeting de la Ferté Alais à la Pentecôte prochaine. Merci Jacqueline pour ta négociation.

Stéphane Duchemin

RAYMOND DANIEL, AIR FORCE CADET

(SUITE ET FIN)

LET IT BE HUSHED

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.

NEWS

Photo Iain B. of Over (CC BY-NC-ND 2.0)

LE CONTENU DE CETTE PAGE EST RÉSERVÉ AUX MEMBRES

C'était hier... le 11 février 1939

Par Roger Robert

"BEN" KELSEY BAT LE RECORD DE LA TRAVERSÉE DES ETATS-UNIS

Photo US Air Force

L'un des 13 YP-38 de pré-production.

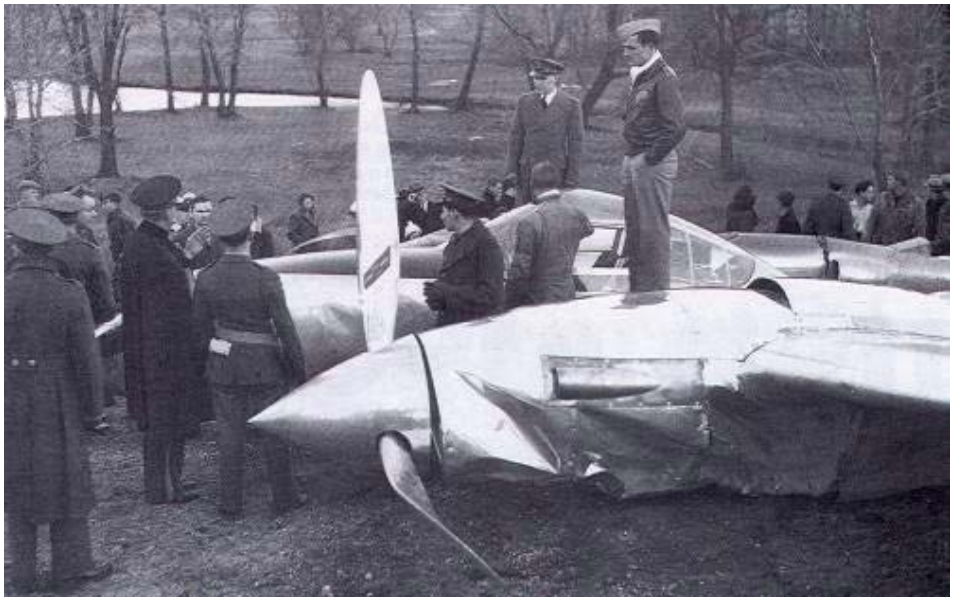
Le 11 février 1939 à 9h12, "Ben" Kelsey décolle de March Field aux commandes du prototype XP-38 avec l'intention de battre le record de la traversée des Etats-Unis de Californie à New York, détenu jusqu'ici par Howard Hughes en 7 heures 26 minutes et 25 secondes.

Il atterrit à Amarillo, Texas, pour le premier des deux ravitaillements puis repart pour Wright Field, à Dayton dans l'Ohio, où il atterrit puis reprend l'air pour la dernière étape de son vol transcontinental.

Il survole Mitchel Field, New York à 16h55 mais son atterrissage est retardé par plusieurs avions d'entraînement en approche.

Aussi, le Lieutenant Kelsey réduit la puissance en attendant de pouvoir se poser. Quand il essaye de remettre les gaz, les moteurs semblent s'étouffer et ne peuvent accélérer.

L'avion s'écrase sur un terrain de golf proche de l'aéroport. En dépit de ce problème, l'Air Corps commandera 13 YP-38 de préproduction en avril 1939. Le temps total est de 7 heures et 45 minutes, mais le temps de vol réel est de 7 heures et 2 minutes. ■



Le prototype XP-38 terminera son vol transcontinental sur un terrain de golf à Hampstead.

Benjamin S. "Ben" Kelsey

Né le 9 mars 1906 , Benjamin Kelsey est un ingénieur aéronautique et pilote d'essais. Il participe au développement du P-39 Airacobra et du P-38 Lightning et du P-51 Mustang.

Le 24 septembre 1929, Kelsey accompagne, en tant qu'observateur, le Lieutenant Jimmy Doolittle lors de sa tentative réussie du vol en aveugle (décollage et atterrissage) en n'utilisant que les instruments de bord, sans vision au travers du cockpit.

De fin 1936 au début de 1937, Kelsey teste en vol le moteur 12-cylinder Curtiss Allison V-1710-C6 installé dans l'avion expérimental Consolidated XA-11A. Il est le premier à piloter le Bell twin-Allison XFM-1 Airacuda prototype le 1er septembre 1937.

Au-delà de sa carrière de pilote d'essais, Kelsey jouera un rôle vital dans le développement des chasseurs modernes américains de la Seconde Guerre Mondiale, définissant les spécifications et travaillant en coopération avec les constructeurs afin d'augmenter la qualité et la quantité de production.

Après la guerre, il occupera plusieurs postes d'état-major, et soutient le projet du X-15 hypersonique. Il décède le 3 mars 1981. ■

Let It Be Hushed

Par Roy et Irene Grinnell

www.RoyGrinnell.com

Ce nouveau tableau de Roy Grinnell a une origine un peu particulière. Emu par l'histoire de David Raikes et de son équipage, Roy a décidé de leur rendre leur hommage comme il sait si bien le faire: en peinture!

David Raikes était pilote de bombardier lors de la Seconde Guerre Mondiale et un poète qui écrivit sur la douleur de perdre ses camarades de combat. Tragiquement, il fut porté disparu avec son équipage lors d'une mission de bombardement de nuit dans le nord de l'Italie le 21 avril 1945, quelques jours avant la fin du conflit en Europe.

L'équipage appartenait au No 18 Squadron de la Royal Air Force, volant sur le Douglas Boston V (A-20K Havoc) BZ590 et basé à l'aérodrome de Forli, près de Rimini. Leur mission du 21 avril était de bombarder un pont à Taglio di Po, puis d'effectuer une reconnaissance de la vallée du Po. Il s'agissait d'un équipage expérimenté, composé du Sergeant Raikes, pilote, du Flight Sergeant David Perkins, navigateur, du Flight Sergeant Alexander Bostock, radio, et du mitrailleur d'origine australienne, le Warrant Officer John Hunt (de gauche à droite sur la photo). Ils étaient tous âgés de 20 ans. Ils quittèrent leur base à 20h54 et ne revinrent jamais, et furent considérés comme perdus au combat.

En juillet 2011, un groupe

“Let It Be Hushed”

Let it be hushed, let the deep ocean close
Upon these dead. Others may laud the parts they played.
Raise monuments of marble in their names.
But we who flew with them and laughed with them,
We other crews who, living side by side,
In outward contacts slowly came to know
Their inmost parts would rather leave untouched
The wound we healed, the love we buried there.
These men knew moments you have never known,
Nor ever will; we knew those moments too.
And talked of them in whispers late at night
Such confidence was born of danger shared.
We shared their targets too; but we came back
Lightly we talked of it. We packed their kit,
Divided up such common useful things
As cigarettes and chocolate, rations stored
Against a rainy day that never came.
“And they cast lots among them!” Someone said
‘it was a pity that he wore his watch;
It was a good one, twenty pounds’ he said
He paid for it in Egypt. Now, let’s see,
Who’s on tonight. Ah, Taffy – you’ve a good one!
You’d better leave it with me.” And we laughed.
Cold were we? Cold at heart. You get that way.
Sometimes we knew what happened; how they crashed.
It was not always on the other side.
One pranged upon the runway, dipped a wing,
The navigator bought it, and the gunner.
The other two got out, a little shaken.
Bob crashed when doing an air test, just low flying
-At least they think it was, they couldn’t say.
The plane was burning fiercely when they found it;
One man thrown clear, still living, but he died
On way to hospital. The loss was ours, -
Because I shared an aeroplane with Bob.
We had to get another D for dog.
And some did not come back. We never knew
Whether they lived – at first overdue,
Till minutes changed to hours, and still no news
One went to bed; but roused by later crews,
Asked “Were they back yet?” and being answered ‘No’,
Went back to sleep
One’s waking eyes sought out the empty beds,
And ‘Damn’, you said, ‘another kit to pack’;
I never liked that part, you never knew
What privacies your sorting might lay bare.
I always tried to leave my kit arranged
In decent tidiness. You never knew.
But that is past. The healing river flows
And washes clean the wound with passing years.
We grieve not now. There was a time for tears.
When Death stood by us, and we dared not weep.
Let the seas close above them, and the dissolving deep.

David Raikes

d'archéologues aéronautiques amateurs baptisé Archeologi dell' Aria trouva l'épave d'un appareil enfouie dans un champ près de la ville de Ferrara. Ils avaient suivi la piste de témoignages d'anciens ayant entendu ou vu un appareil s'écraser en flammes dans ce champ. Ils se souvenaient que l'appareil avait été enterré dans le cratère causé par le crash. On suppose que l'avion fut descendu par la DCA allemande. Lors des recherches, des restes humains furent exhumés et, en se basant sur une bague portée par David Perkins et une montre appartenant à John Hunt, il fut établi qu'il s'agissait de l'équipage du BZ590.

Deux ans plus tard et 68 ans après les événements, le 18 juillet 2013, les proches des quatre familles britanniques et australiennes, des membres de la RAF et de la RAAF, des représentants de l'actuel No 18 Squadron RAF, ainsi que des amis italiens se réunirent pour enterrer ces quatre membres d'équipage dans une tombe commune au cimetière du Commonwealth à Padoue en Italie. Cela apporta un sentiment d'achèvement et de paix aux proches. En 1954, les poèmes de David Raikes furent publiés. Chaque année, le collège Radley, dans l'Oxfordshire, décerne un prix de poésie portant le nom de David Raikes. ■

Raymond Daniel, Air Force Cadet

Parcours d'un jeune pilote français au CFPNA

US Air Force

Des chasseurs Curtiss P-40F Warhawk de l'USAAF lors d'une mission d'entraînement à Moore Field, près de Mission au Texas en 1943. L'avion de tête vient de virer pour lancer une attaque simulée. Les meilleurs cadets étaient formés sur ce chasseur afin de devenir "aptes au combat".

Par Stéphane Duchemin. Seconde et dernière partie.

19 mars,...il ne nous reste plus qu'à se reposer jusqu'à vendredi où un car m'emmènera à Craig Field ce qui représente LA CHASSE.../...24 mars, Il y a 5 mois nous franchissions la même porte en sens inverse sans aucune notion de pilotage. Et maintenant nous voici ici avec 150 heures de vol et avoir piloté 3 différents avions."

A Craig Field c'est le premier contact avec leur nouvel avion le North American AT-6 "Texan" : *"Le 28 mars, enfin on va à la ligne de vol où nos moniteurs nous sont présentés. J'ai Harshone. Il a l'air d'un brave type, un peu distant mais sympa !*

Aujourd'hui nous ne volons pas, nous faisons l'étude de la cabine de l'AT-6 et de la procédure de mise en marche, fonctionnement du train rentrant (car il y a un train escamotable), des volets à pression hydraulique (fini la manivelle, du pas constant et des changements de mixture). Un vrai casse-tête chinois. Après-midi ground school, il y a 74 heures d'école de terre à faire."

Le premier vol sur AT-6 est un vrai changement par rapport au BT-13, voici les impressions de Raymond Daniel: *"30 mars*

1944, enfin j'ai volé 1h20 sur le North American "Texan" dit AT-6. Quel changement avec le BT-13. Quelle souplesse en vol. Une toute légère pression sur le manche et le palonnier et ça tourne. En moins de deux on gagne 100 mètres sans s'en apercevoir. J'apprends en l'air à rentrer et à sortir le train (le Klaxon est très utile). Nous faisons un vol de reconnaissance de tous les terrains auxiliaires (5 en tout). Mais l'atterrissage quel travail ! Quand serai-je capable d'atterrir tout seul ? On croit chaque fois être pilote et puis non un avion plus moderne et tout est à recommencer ; nous voilà désorientés comme aux débuts de nos vols à Tuscaloosa. Enfin cette fois c'est la dernière étape , après ce sont les ailes ! Breveté pilote dans deux mois si tout va bien ! Quelle angoisse si près du but. Pourvu que j'arrive comme à Tuscaloosa et à Gunter. Ce n'est pas le moment de flancher et d'être vidé ici."

Coll. Patrice Laverdet

Les installations de Selma / Craig Field, familières aux nombreux élèves-pilotes français qui furent formés sur le terrain.

Les premiers vols sont laborieux et pour la première fois l'organisme doit encaisser de nouvelles sensations : *"2 avril, 3ème vol en AT-6 et déjà de l'acrobatie. Elle est beaucoup plus facile que sur ce veau de BT-13 mais par contre pour la première fois depuis que je monte en avion je suis "sonné". En particulier les "immelmanns" sont assez écrasants, et les "barrels roll" ont la particularité de nous rappeler le repas fait quelques instants avant d'une manière des plus désagréable. Malgré tout ce n'est pas pour aujourd'hui. Je suis mal en point mais non réduit à "la dernière extrémité" et c'est heureux. Bref il paraît que c'est une question d'habitude."*

Certains exercices ne se font pas en avion et pourtant sont très utiles pour devenir un bon chasseur : *"5 avril, je ne vole pas mais je fais du tir au pigeon, très intéressant d'ailleurs. Au début je ne brille pas par mon tir mais avec l'habitude ça vient. L'épaule par contre est particulièrement endolorie par 50 coups de fusil. "*

La progression sur AT-6 se poursuit avec du vol en formation, de la navigation, du vol de nuit et encore des cours à terre. Même si près de la remise des ailes le stress de l'élimination est encore bien présent et la faute est toujours possible, d'ailleurs : *"9 mai, c'est avec 52 heures d'AT-6 que je commence le vol de nuit. Je fais 6 atterros en double dont 3 "black out". Heureusement tout se passe bien et après 1 heure de vol je suis lâché. Bien content d'avoir acquis ce point je me mets en position de décollage. La lumière verte et en avant la manette au tableau et l'on décolle. Ainsi passent 2 tours de piste et 2 atterros. Maintenant je vais dans ma zone à 4500 pieds où je dois tourner en rond pendant 1 heure pour m'adapter au vol de nuit. L'air est calme il n'y a aucun remous. Il fait bon. Je garde l'habitacle ouvert. Au loin on voit briller*

Coll. Patrice Laverdet

D'autres vues de Craig Field, qui montrent l'importance des installations.

Coll. Patrice Laverdet

Le grand jour est arrivé: remise du brevet de pilote pour les "Frenchies" à Craig Field.

les lueurs de Montgomery. Au dessous la base est scintillante de lumière. On distingue les contours de la rivière argentée au clair de lune. Dessus et dessous des avions tournent aussi en rond.

Voici mon vol terminé. Je demande à la tour la permission d'atterrir et en avant pour la descente. C'est le moment d'allumer les feux. Une collision est si vite arrivée. De nombreux avions tournent dans les environs. Ce ne sont que des feux verts et rouges dans tous les sens. Enfin j'arrive sur mon étape de base. Un coup de phare pour indiquer mon arrivée et me voici sur l'approche. Après l'atterrissage mon vol de nuit sera terminé. Une autre chance d'élimination qui passe ! Ah ! Bon atterrissage. Sitôt au sol j'allume les phares et dégage la piste tout droit. A hauteur de la tour on m'envoie la lumière verte ; croyant avoir un avion trop près derrière moi je remets la gomme. Tout à coup : ATTENTION, PRENEZ GARDE ! Trop tard un avion est là devant moi, un grand coup de pied à droite, un grand choc, l'inévitable est arrivé ; à 50 à l'heure j'ai embouti un autre avion. Je m'arrête quelques mètres plus loin, coupe vite l'essence et le moteur, puis littéralement avachi dans la carlingue je réalise "quelle tuile !". Tout passe dans mon cerveau, l'élimination, les engueulades, les rapports à faire, les questionnaires sans fin...!!!

Les pompiers et l'ambulance arrivent et en moins de deux me voici entouré de 36 voitures. Je descends assez confus de l'avion. Il y a l'hélice tordue et le bord d'attaque de l'aile défoncé. Voyons voir l'autre victime. Quelle catastrophe, j'ai fait du beau travail. Tout l'empennage arrière est arraché et le fuselage est littéralement tordu. C'est Magnami qui était dans l'avion. On se regarde avec un triste sourire et avec le parachute sur le dos nous retournons à la ligne de vol. Quel accueil nous attend là bas ? Sûrement désagréable car ici en Amérique où l'on ne voit que par l'argent je vois d'ici les reproches. Nous avons perdu 2 avions soit 30000 dollars ! Mon moniteur est là. Il n'a pas l'air trop en colère mais plutôt ennuyé ce brave homme. Ah ! Maintenant la salle au supplice. Une demi heure pris à partie par 2 Capitaines et un Lieutenant je ne cesse d'être interrogé. On me reproche que je roulais trop vite mais on reconnaît l'erreur de la tour d'avoir lancé une lumière verte au lieu d'une lumière rouge et surtout on ne me parle pas d'élimination.

Bref à 2 heures du matin j'arrive à me coucher après avoir bien du mal à m'endormir je passe une nuit agitée où la crainte de l'élimination me hante continuellement. Si près d'être breveté ! Plus qu'une dizaine d'heures à faire.

10 mai 1944, le matin avec Magnami nous allons passer une visite réglementaire après chaque accident. Puis me voilà lancé dans le grand style d'un rapport où sans oublier le moindre détail j'explique

Coll. Patrice Laverdet

Un North American AT-6 "Texan" utilisé à Craig Field pour l'entraînement des futurs pilotes de chasse.

tout mon accident.

Ce soir à 6 heures retour en piste car il y a encore vol de nuit. C'est le cœur battant que je salue mon moniteur. Il a le sourire. Allons il y a du bon. Vous ne volez pas ce soir car vous avez fini vos 3 heures de transition. Allez vous coucher et dormez bien, vous revolerez demain soir. Ces quelques mots signifient que tout va bien, que je ne suis pas éliminé, que l'affaire est classée. Bref que tous les torts ne me sont pas attribués. Ah ! Que la vie a parfois de bons moments."

Coll. Eric Bellebon

Anciennement utilisé par les "Tuskegee Airmen", le terrain d'Oscoda dans l'état du Michigan servit entre autres à la formation avancée des pilotes français. Ici des P-40 basés sur le terrain.

Après quelques 70 heures sur AT-6 c'est le grand jour : *"23 mai, le "Great Day" est enfin arrivé. Depuis 3 ans j'espérais ce jour. Depuis 8 mois où je fis mon premier vol à Tuscaloosa nous avons remonté le courant luttant parfois avec une énergie farouche pour atteindre cette source de bonheur que représente pour nous le brevet de pilote. Au départ de Casablanca nous étions 143 et nous sommes gradués 37 comme pilotes soit le 1/4. Ah oui, quel chemin parsemé de difficultés nous avons parcouru pour avoir la chance d'être enfin ici aujourd'hui. Bref il est 9h du matin. Tout le monde est sur son 31. Et en avant pour le défilé ! Ca intéresse les curieux. Pour nous il fait bien chaud. Nous acceptons ce dernier sacrifice avec le sourire. Que ne ferait on pas pour être pilote. Et maintenant assis face à une estrade richement décorée nous attendons le grand moment. Voici le Colonel américain de la base qui nous fait un speech en anglais dont nous ne comprenons pas la moitié. Puis une autre personnalité inconnue et enfin le Capitaine Lamaison qui lui en français nous fait les félicitations d'usage.*

Et c'est la distribution des ailes. Le cœur battant à l'appel de mon nom je monte sur l'estrade. Le Colonel après une bonne vieille poignée de main m'accroche les ailes. Un salut parfaitement militaire au Capitaine Lamaison qui distribue ses félicitations à la chaîne au fur et à mesure que les "pilotes" passent devant lui.

Pour terminer l'orchestre joue l'hymne américain et la Marseillaise tandis que dans le ciel des

Coll. Patrice Laverdet

Le 5ème détachement français posant devant un P-47 le 8 octobre 1944 à Oscoda. Raymond Daniel est en bas au 6ème rang en partant de la droite.

avions en formation serrée nous survolent avec un ronflement qui nous est si familier. Quelle belle journée !!!

Et maintenant comme une volée de moineaux nous courons dans nos chambres où des valises préparées avec soin longtemps à l'avance nous attendent car nous partons en perm, oui en perm pour 10 longs jours. Chacun s'interroge dans le car qui nous mène à Selma. Où vas-tu à Birmingham ? Et toi ? A Miami en Floride et toi ? A New York et moi ? Moi je vais avec "Criticou" à la Nouvelle Orléans sur le golf du Mexique. Ne perdons pas de temps vite le car pour Montgomery et à 10h du soir nous nous retrouvons 5 français dans le rapide qui nous mène vers le sud.

Coll. Eric Bellebon

Un Raymond Daniel souriant à bord d'un P-47 Thunderbolt.

Après la formation sur l'AT-6 c'est la transformation sur chasseur. Ce premier chasseur qu'il leur faudra apprendre puis apprivoiser c'est le Curtiss P-40. Le jour même du débarquement en Normandie, Raymond Daniel fait son premier vol sur cette machine : *"6 juin 1944, GRAND JOUR ! Il y a toujours de grands jours dans l'aviation. Aujourd'hui assis dans le cockpit de mon nouvel avion, assez ému, essayant de ne rien oublier dans la procédure, je mets le moteur en route et me voici roulant en S en direction de la piste d'envol. Un essai des magnétos soigneusement fait, un contrôle de la radio. Je m'aligne avec la piste et adieu va le décollage. La manette plein avant. Quelle impression, un bruit formidable, 1500 chevaux me tirent à une allure vertigineuse. Une légère pression sur le manche, je décolle, rentre le train. Ouf ! Voici quelle chose de passé : le décollage! L'altitude minimum de sécurité est de 3000 mètres et c'est nécessaire car au premier vol on est pas très fier. Le long nez devant est impressionnant en particulier dans les virages que je fais à faible inclinaison au début. Et je suis seul dans cet avion sur lequel je vole pour la première fois et tout à l'heure il va falloir atterrir !!!*

Pour le moment en l'air avec l'altitude je reprends peu à peu de l'audace, les virages sont de plus en plus en serrés, les piqués de plus en plus rapides, les chandelles plus accentuées. C'est formidable une légère pression sur le manche et 5 tonnes s'élèvent à la

Coll. Eric Bellebon

Raymond Daniel devant son P-47 Thunderbolt.

Coll. Eric Bellebon

Raymond Daniel en compagnie de deux autres pilotes devant un P-47 Thunderbolt baptisé "Bonnie".

cadence de mille mètres à la minute. Un piqué de 600km/h, une ressource où d'ailleurs j'ai le voile noir et je gagne 2000 mètres en moins de deux (1500 chevaux !!!).

Où est le temps où suant sang et eau dans les Alpes (Ces vielles Alpes !) pour atteindre 2000 mètres il me fallait 4 heures de longs efforts. Je rêvais toujours de hauts sommets ! Me voici satisfait maintenant.

Ah ! Le plus délicat maintenant, "l'ATTERRISSAGE", virage sur l'approche à 200km/h et c'est piquant tout volet sorti à 130km/h que j'essaie de poser cet avion. La tour est là pour nous aider. Je l'entends me dire "Arrondissez, tirez, tirez, doucement tirez", voilà ça y est j'ai fait un magnifique atterro. J'en suis tout heureux et quel soulagement ! C'est tout heureux que je descends de mon avion. Je ne suis pas orgueilleux mais pourtant je ressens une certaine fierté qui me remplit de joie. Maintenant je suis un chasseur qui a volé sur un vrai avion de chasse ! Le soir on fait la fête avec les copains..!
7 juin, 1h30 de vol. Je donne RDV à Deybach au dessus d'Enderson à 10000 pieds et tous les 2 nous faisons un exercice de combat si serré qu'il s'en ai fallu d'un quart de poil que l'on se rentre dans le chou à 500km/h. Ca ne fait rien dans le feu de l'action l'on se bat avec plus d'acharnement que jamais. Et ça y va les retournements, les piqués et montées en chandelles. Maintenant nous faisons de la formation serrée pour rentrer au terrain. Attention à l'atterrissage ! Il est catastrophique. Au moins 3 boums !

Qu'est-ce que j'apprends ? Un P-40 vient de s'écraser dans les arbres, le moteur ayant flanché. Il paraît que c'est Duffy. Le malheureux doit être mort. L'avion est complètement démoli, le moteur à 300 mètres et les ailes arrachées. On attend impatiemment l'ambulance qui roule à toute vitesse vers nous et surprise ce brave Duffy en descend avec seulement quelques égratignures. C'est de la veine ou je ne m'y connais pas. Il en sera quitte à raconter toute la soirée son histoire aux nombreux curieux qui viennent voir le survivant du P-40 !

Après seulement 10h sur P-40 c'est le retour sur AT-6 pour se perfectionner au tir : "22 juin,...Malgré tout nous commençons le tir. Revoler sur AT-6 après avoir goûté du P-40 fait une bizarre impression. On ne le manie plus comme un avion mais comme un jouet. A peine 600 chevaux ! Le tir au sol est très intéressant. On pique sur les cibles qui sont au sol. A environ 100 mètres de la cible une simple pression sur un bouton et les balles vont fouetter la cible ou chose plus rare toucher la cible ! Puis un dégagement en chandelle après un bon rase-motte. Nous faisons aussi du tir sur biroute. C'est encore plus passionnant. On tire sur un panneau de toile tiré par un autre AT-6..."

Dernière étape et non la moindre c'est l'école de combat à Oscoda où les jeunes pilotes vont découvrir un gros chasseur, le Republic P-47 "Thunderbolt" sur lequel ils vont se perfectionner : *"7 août 1944, enfin après une longue attente absente de tout vol me voici, harnaché comme un diable escaladant le P-47. Mon cœur bat plus fort que de coutume. J'attache les bretelles, vérifie les instruments plutôt deux fois qu'une. Tout est bien en place. Je mets le moteur en marche, les mécaniciens enlèvent les cales, un appel à la tour qui m'indique la piste de décollage et me voilà roulant au sol.*

Soigneusement je fais le point fixe, ferme l'habitacle, serre les bretelles, ferme les volets de capot, règles les

Coll. Eric Bellebon

En Allemagne après l'armistice, devant un P-47 dans la neige.

flettners. Après avoir demandé l'autorisation de décoller par radio, je m'aligne sur la piste, bloque la roulette de queue et en avant la manette de gaz au tableau. Un bruit d'enfer, la masse s'ébranle et prend de la vitesse, 80, 100, 120, 160km/h, l'avion quitte le sol après une légère traction sur le manche et me voilà seul dans cet avion que je pilote pour la première fois. Au début je n'ose à peine remuer le manche. Je ne cesse de regarder tous les instruments : pression d'huile, d'essence, température des cylindres, T.P.M., manifold pressure, jauges, badin, altimètre etc... Dieu qu'il y a de choses à contrôler. Petit à petit avec l'altitude je reprends confiance. Je fais des virages de plus en plus serrés et même des pertes de vitesse. Maintenant le plus terrible, l'atterrissage...c'est le moment de les allumer.

Redescendons à 2000 pieds, un passage au dessus de la piste, un virage plutôt timide, sortons le train, changeons de réservoir, réglons le pas de l'hélice, réduisons les gaz, dernier contrôle des instruments et c'est le cœur battant que je fais le virage sur l'approche. J'arrive à m'aligner sur la piste. Je réduis encore les gaz, sors un peu de volets. La sueur me coule dans le dos !! Dieu je vais être trop long. Je coupe les gaz, sors tous les volets. Ce sacré avion descend comme une masse. J'arrive au poil, un léger palier à 180km/h, l'avion perd de sa vitesse, la piste défile sous les plans, une pression sur le manche, un petit boum et voilà, je roule sur la terre ferme. Lancé par son élan l'avion va jusqu'au bout de la piste, un petit coup de frein, la roulette de queue débloquée et bien heureux de mon nouveau progrès en pilotage. Lentement je roule vers le parking, quel soulagement quand j'enlève le casque et le masque à oxygène. Ouf me voilà soulagé !"

Le perfectionnement se poursuit avec les exercices de bombardement et les simulations de combat :*"Septembre 1944,...Aujourd'hui j'ai commencé le bombardement en piqué. C'est passionnant, on pique presque à la verticale sur cible au sol et dans une ressource écrasante on largue une bombe de 250 kg, une bonne chandelle et parfois on a le plaisir de voir la fumée en plein dans le cercle.*

Le bombardement en rase-motte a son charme aussi. Nous passons à 600km/h à 10 mètres au dessus du sol pour lâcher la bombe.

Nous avons aussi commencé le tir au sol qui me rappelle celui qu'on a fait en Floride sur AT-6. Une différence ici on tire avec 6 mitrailleuses de 12,7mm"

"7 octobre, tir sur biroute. Encore quelque chose de bien amusant. On monte en formation à 3000 mètres et à tour de rôle chacun pique sur une cible tirée par une "Forteresse Volante". Au moment propice une petite pression sur un bouton et le P-47 crache du feu. Là c'est à qui passe le plus près de la Forteresse dans une chandelle serrée. Parfois on vient sous son nez faire un tonneau lent pour remonter à 500 mètres plus haut après et repiquer dessus."

"11 octobre, Mission de combat, On part à 2 en formation jusqu'à 8000 mètres d'altitude. Là chacun part de son côté pendant 10 secondes, un brusque virage et c'est à qui attrapera l'autre. C'est un tournoi infernal où l'avion tremble de toutes ses armures où la perte de vitesse est constante, les piqués effarants avec des ressources et des virages à la verticale. Parfois on tourne aussi un quart d'heure sans pouvoir s'attraper et passant d'une altitude de 8000 mètres à 2000 mètres pour revenir à 6000 mètres après et ça monte ça descend, ça tourne. Souvent au bout des ailes on a de magnifiques traînées blanches. Ah ! L'aviation ça c'est du sport et du vrai..."

Encore quelques vols de nuit et puis : *"31 octobre 1944, Aujourd'hui j'ai terminé mon entraînement sur P-47 avec 85 heures de vol. Je suis théoriquement près au combat et me voilà "pilote de guerre !..."*

Après la fin de sa formation Raymond Daniel est basé un peu plus d'un mois à Washington puis rejoint le 9 décembre un camp secret sur la côte atlantique camouflé dans la forêt dans l'attente de son départ. Il y passera Noël et c'est seulement le 8 janvier 1945 qu'il embarquera sur un Liberty Ship qu'il le ramènera sur le sol de France où il sera affecté dans une unité de chasse au sein de laquelle il combattra pour la libération de la France et de l'Allemagne et où il restera jusqu'aux lendemains de la guerre. ■

Remerciements à M. et Mme Eric Bellebon et M. Patrice Laverdet.

http://patrice.laverdet.pagesperso-orange.fr/

Battle colours: DH.82 Tiger Moth

Profils: Bertrand Brown (alias Gaëtan Marie)

www.bravobravoaviation.com

Le K2579 était l'un des premiers Tiger Moth à entrer en service au sein de la RAF et faisait partie du No 3 Flight Training Squadron à Grantham en 1937. Il porte des couleurs typiques de l'avant-guerre: fuselage et ailes argentés, et couleurs de l'Union jack sur l'ensemble de la dérive.

La guerre est arrivée, et les couleurs se font un peu plus discrètes. Ce Tiger Moth, le T8209, est préservé au musée de l'aviation polonaise de Cracovie avec ses couleurs du No 25 (Polish) Elementary Flying School basé à Hucknall en 1943. Si l'appareil a été camouflé et le "fin flash" de la dérive réduit pour se protéger de la chasse allemande, l'intrados des ailes et le bas du fuselage sont peints en jaune pour se protéger de... la DCA anglaise!

La Belgique utilisa le Tiger Moth après la guerre, en attendant de recevoir des Stampe SV-4. Ils furent utilisés pour l'entraînement et la liaison, les derniers exemplaires étant retirés du service en 1956. Cet appareil porte une bâche permettant de recouvrir le poste de pilotage arrière pour l'entraineùent au vol sans visibilité.

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: 19 rue de Cannes 93600 - Aulnay sous

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.