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°02 - Février 2015

EDITORIAL

Le conseil d'administration du French Wing s'est récemment rassemblé au Musée de l'Air et de l'Espace afin de préparer les activités et rencontres de l'association en 2015. Vous retrouverez dans ces colonnes le détail des discussions qui ont été menées.

Comme toujours, nous aurons besoin de votre aide pour nos différentes activités, que ce soit pour animer le stand et accueillir le public sur les meetings, préparer les repas ou le hangar pour notre fly-in ou bien encore pour les nombreuses tâches, petites et moins petites, à effectuer au hangar ou sur les avions.

La date de notre fly-in annuel a été fixée au dimanche 17 mai. Nous comptons sur votre aide, comme volontaire pour l'organisation et aussi pour nous aider à rassembler un plateau avions de qualité, à la hauteur de celui des années précédentes !

Vous trouverez dans ce numéro d'Airshow un nouvel article du Col. Roger Robert, qui nous présente ce mois-ci le 3rd Pursuit Squadron de la Commemorative Air Force. Cette unité qui gagne a être connue a été créée par l'un des anciens membres des Tigres Volants, Erik Shilling.

Vous découvrirez également un article consacré au «Black Friday», un raid désastreux mené par des unités du Coastal Command britannique au-dessus de la Norvège il y a 70 ans jour pour jour. Précisons qu'à peu de choses près, cet article est directement tiré de Wikipedia. Cette «encyclopédie universelle» bien connue est toujours à consulter avec une pincée de sens critique, sinon de méfiance. Néanmoins, certains de ses contenus sont d'excellente qualité et c'est le cas de cet «Article de qualité», qui traite d'une bataille aérienne aussi méconnue qu'importante.

Les événements de ce 9 février 1945 sont d'autant plus tragiques qu'ils auraient pu et dû être évités, tout particulièrement à une période où la guerre était presque terminée. Les équipages qui participèrent à cette opération le savaient mais n'hésitèrent pas un instant à exécuter les ordres qu'ils avaient reçus, ce que certains payèrent de leur vie.

Alors qu'approche le 70ème anniversaire de la fin de la guerre, n'oublions pas que nos aînés se sacrifièrent pour la victoire, et ce jusque dans les tous derniers jours du conflit.

Bonne lecture à tous et à bientôt !

- Bertrand Brown

CAF 3RD PURSUIT SQUADRON

Photo Royal Air Force

IL Y A 70 ANS: «VENDREDI NOIR» POUR LE COASTAL COMMAND

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 Bertrand Brown

Fly-In du CAF French Wing

Le fly-in du CAF French Wing aura lieu cette année le dimanche 17 mai. Merci de réserver d'ores et déjà la date, et de diffuser l'information autour de vous.

Une réunion préparatoire aura lieu lors du Carrefour de l'Air le dimanche 12 avril. Nous souhaitons renforcer la sécurité de notre fly-in et améliorer certains points par rapport à l'année dernière.

Tout d'abord, il nous faut constituer une équipe pour la préparation et le service du repas. Une équipe de quatre personnes au moins serait l'idéal, afin de ne pas surcharger les volontaires. Comme les années précédentes, le repas et les boissons seront offerts aux invités, et une caisse sera mise à disposition pour les dons.

Afin de renforcer la sécurité, nous souhaitons constituer plusieurs équipes, qui pourront se relayer sur la zone avions. L'idéal serait de disposer de quatre équipes de deux personnes, qui pourront encadrer les opérations et notamment s'assurer que les enfants ne sont pas en danger.

Comme toujours, si nous sommes assez nombreux à être volontaires, nous pourrons tous profiter de la journée et des activités du jour. Les détails de l'organisation feront l'objet de discussions le 12 avril au Musée de l'Air, mais nous demandons déjà aux volontaires de se faire connaître.

Enfin, n'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez inviter des amis au fly-in, surtout s'ils ont des avions anciens et veulent se rendre au terrain avec ceux-ci! Si les repas sont offerts aux invités, nous aurons tout de même besoin de connaître à l'avance le nombre de convives afin de nous organiser convenablement. ■

Photo Bertrand Brown

Actualités du Piper Cub

Notre Piper Cub «Spirit of Lewis» aura prochainement besoin de quelques menues réparations. Aucune panne grave n'est à déplorer mais il nous faut remplacer une vitre fêlée l'année dernière et dont l'état justifie aujourd'hui le remplacement. Il faudra également remplacer la charnière de la porte, dont l'état s'est dégradé.

Comme l'année dernière, des «journées hangar» seront organisées au terrain afin de procéder à ces réparations et nous retrouver tous ensemble dès que la météo le permettra. Les dates seront communiquées par email et sur le site. ■

Calendrier des meetings du CAF French Wing

Voici la liste des manifestations auxquelles participera le French Wing pour la saison 2015:

- 11/12 avril Carrefour de l'Air
- 17 mai Fly-in CAF French Wing
- 23/25 mai La Ferté
- 6/7 juin Compiègne Aéro Classic

Nous prévoyons par ailleurs plusieurs sorties, à commencer par la visite du Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux, le dimanche 8 mars à 10h. Les informations pratiques concernant cette sortie seront transmises par email aux membres ainsi que sur le site.

Nous envisageons également d'organiser un voyage en groupe pour le meeting de Duxford les 11 et 12 juillet et le CAF Airsho aux USA au mois d'août.

Nous aurons besoin de main d'oeuvre pour tous ces meetings, et nous en appelons donc aux bonnes volontés. Les volontaires peuvent contacter Stéphane Duchemin ou Bertrand Brown par email. Nous aurons notamment besoin de plusieurs personnes pour le meeting de la Pentecôte à la Ferté-Alais. Si nous pouvons avoir des «équipes doubles», cela signifiera que nous pourrons nous partager les tâches et profiter du meeting sans être bloqués au stand ! ■

Réunion du conseil d'administration du French Wing au MAE

Le conseil d'administration du French Wing ainsi que quelques membres se sont réunis le dimanche 18 janvier au Musée de l'Air et de l'Espace pour discuter des projets du French Wing et préparer les événements auxquels nous participerons.

Grâce au Col. Roger Robert, nous avons pu disposer d'une salle de réunion, bien mieux chauffée que ne l'est le hangar en ce moment !

Lors de cette réunion, divers sujets ont été évoqués : préparations des meetings et du fly-in annuel du FW, nouveautés de la boutique, sorties...

Nous avons notamment décidé de relancer les sorties collectives, à l'occasion de visites de musées ou de meetings. La première visite sera celle du Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux le dimanche 8 mars.

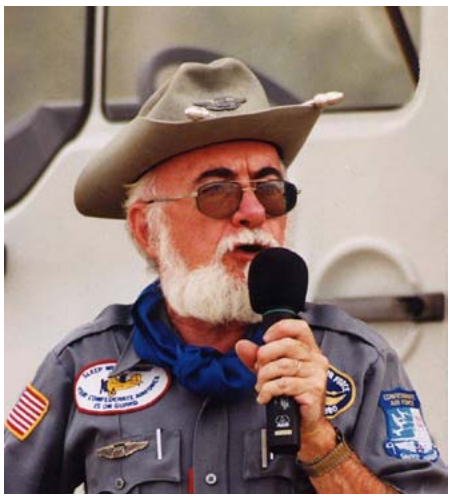
Après la réunion, les participants ont déjeuné ensemble au restaurant «L'Hélice» et quelques-uns ont profité de l'occasion pour visiter le musée après le déjeuner. ■

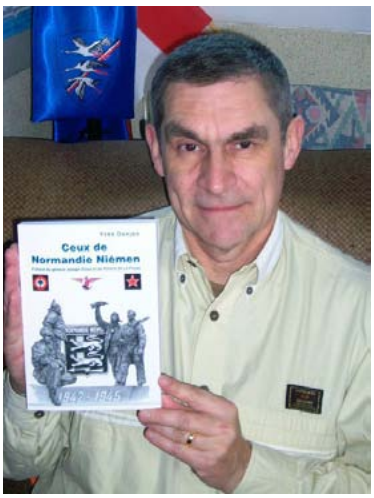
MUSÉE DE LA GRANDE GUERRE PAYS DE MEAUX

Sortie au Musée de la Grande Guerre

La première sortie collective prévue cette année se fera au Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux. Le rendez-vous est fixé au musée le dimanche 8 mars à 10h. Un déjeuner au Courtepaille voisin est prévu le midi, avant de terminer la visite du musée dans l'après-midi. Le tarif d'entrée est de 7€ par personne si nous sommes au moins 15, ou 10€ si nous sommes moins nombreux.

Le formulaire d'inscription à remplir et à renvoyer à Stéphane Duchemin avant le 1er mars est disponible sur le site ainsi que dans le mail contenant le lien de la newsletter. ■





Roger Vaucamp et Yves Donjon, membres d'honneur du French Wing

Le conseil d'administration s'est réuni le 18 janvier dernier au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget et a décidé de nommer deux membres d'honneur du French Wing.

Le premier est Roger Vaucamp que les plus anciens de l'association connaissent. Roger dit «Jethro», en rapport avec sa ressemblance avec le légendaire chef de la CAF Jethro Culpepper, était déjà Colonel de la CAF au début des années 80 quand elle était encore basée à Harlingen. Il a rejoint le French Supporter Squadron à sa création par Bernard Delfino et a toujours représenté ses valeurs et porté haut ses couleurs comme on peut le voir sur cette photo où il commentait un meeting du côté de Couhé-Vérac ou de Chauvigny. Roger est l'heureux propriétaire d'un Pioneer P300 S baptisé «Vieux Croa» en référence au P-51 «Old Crow» et décoré dans une livrée de la CAF, la Celtic Air Force !

Le second membre d'honneur est Yves Donjon. Yves est le documentaliste du Mémorial Normandie Niemen où il fait depuis de nombreuses années un travail remarquable pour honorer la mémoire des anciens de ce Régiment. Il est l'auteur du livre «Ceux du Normandie Niemen» qui en est à sa quatrième édition et qui compile les biographies des personnels, pilotes, mécaniciens, interprètes, médecins... Yves a été membre du French Supporter Squadron puis du French Wing et nous sommes fiers de l'honorer aujourd'hui. ■

Projet Rearwin Sportster

Le Rearwin Sportster a été l'un des sujets de la réunion du conseil d'administration. Une restauration complète semble actuellement impossible, faute de disposer des compétences et de la main d'oeuvre nécessaires. Une possibilité évoquée est de mettre en place des «ateliers restauration» pour refaire ou remettre en état certaines pièces, tout en permettant aux membres intéressés de se former à certaines techniques de restauration. Cela permettrait, à défaut de restaurer entièrement l'appareil, de faire avancer sa restauration. Si vous êtes intéressé, merci de contacter Bertrand Brown par email. A défaut de pouvoir avancer sur ce projet, il nous faudra réfléchir à la revente ou la cession de l'appareil. ■

PARTENAIRES DU CAF FRENCH WING

CAF 3rd Pursuit Squadron

Photo LowAltitude (CC BY-NC-ND 2.0)

Article: Col. Roger Robert

Ci-dessus: le Ryan PT-22 et l'Antonov An-2 «Big Panda» du CAF 3rd Pursuit Squadron.

Ce Squadron porte le nom de l'unité au sein de laquelle un de ses anciens membres, Erik Shilling, a servi dans l'American Volunteer Group (AVG), plus connu sous le nom de Flying Tigers, durant la Seconde Guerre mondiale. Ces volontaires ont combattu au côté de la Chine pour contenir l'avance japonaise. Les Flying Tigers comprenaient trois squadrons : le 1st Pursuit Squadron - «Adam and Eves», le 2nd Pursuit Squadron - «Panda Bears», et le 3rd Pursuit Squadron, «The Hell's Angels» dont Erik Shilling a été l'un des pilotes.

Le 3rd Pursuit Squadron de la CAF a été créé pour célébrer et garder la mémoire de l'important rôle joué par ces célèbres aviateurs.

Comme les autres unités de la CAF, le 3rd Pursuit Squadron est voué à la restauration et à la préservation des avions de la Seconde Guerre mondiale. Cela entend de montrer ces appareils au public lors d'airshows, et de les exposer dans des musées qui expliquent et rappellent l'important rôle des avions, pilotes et équipages pour maintenir la liberté.

Le 3rd Pursuit Squadron possède un Ryan PT-22 qu'il a restauré.

Plusieurs autres avions sont pilotés par des membres de cette unité :

- Harvard / SNJ / T-6
- Big Panda - Antonov AN-2
- Grumman Martlett / FM-2
- Polikarpov I-16
- Beech T-34

Eriksen E. Shilling

(Né le 28 mars 1916- décédé le 18 mars 2002).

En avril 1941, Le 1st Lieutenant Erik Shilling de l'U.S. Army Air Corps est l'un des premiers à s'enrôler dans l'AVG. Durant son entraînement à Toungoo, au nord de Rangoon, Shilling peint sur le nez de son P-40 une gueule ouverte de requin. Comme il le rappelle plus tard: « Cette idée m'est venue en lisant un magazine britannique. J'y ai vu une photo d'un Messerschmitt-Bf 110C avec une face de requin peinte par les pilotes du Haifischgruppe (« Groupe des Requins », en fait le II/ZG 76) de la Luftwaffe en Crète ».

La première mission de l'AVG se déroule le 10 décembre 1941. Il s'agit d'une mission de reconnaissance photographique de Rangoon à Bangkok réalisée par Shilling accompagné du Group Intelligence Officer, Allen Christman, et du futur as Ed Rector.

Peu après, Erik Shilling (flight leader), à la tête d'un groupe de trois Curtiss-Wright

Retrouvez le 3rd Pursuit Squadron sur son site web:

3rdpursuit.com

CW-21Demon destinés à être testés, part de Rangoon en Birmanie pour rejoindre la base principale des Tigres Volants à Kunming. L'absence de poste de radio, des problèmes de moteur, et de très mauvaises conditions climatiques conduisent à la perte des trois « Demon » victimes d'atterrissages d'urgence au cours du trajet.

Ensuite, il rejoint le Civil Air Transport et accomplit une centaine de traversées du « Hump», la route de l'approvisionnement de la capitale chinoise vers l'Inde, en survolant l'Himalaya. Il participe à la guerre civile chinoise jusqu'à la victoire communiste en 1949.

En 1949, le Civil Air Transport, surnommé la «Flying Tiger line », devient très proche de la récente C.I.A. (Central Intelligence Agency), créée en 1947. Entre 1951 et la fin de la Guerre de Corée en 1953, Shilling réalise plusieurs missions en Chine communiste.

Photo 3rdpursuit.com

En mars 1954, Shilling participe à l'approvisionnement par air des forces françaises à Dien Bien Phu. Shilling et ses camarades exécutent des missions de jour sans escorte, ce qui implique de plonger dans la vallée avec des avions (type C-119) lourdement chargés, de voler à basse altitude, de larguer la marchandise et de remonter sous le feu ennemi venant des collines environnantes.

En 1958, quand l'engagement américain commence en Asie du sud-est, Shilling participe à « la guerre sans nom » au Laos jusqu'en 1967, ce qui fait de lui le dernier membre des Flying Tigers à participer à des missions de combat.

Il quitte le Laos en 1967 et rejoint la Flying Tigers Airline, de laquelle il se retire en 1979.

Les Tigres volants (Flying Tigers)

C'est le surnom donné à une escadrille de pilotes américains, de son nom officiel 1st American Volunteer Group ou AVG. Basée en Chine durant la Seconde Guerre mondiale, l'escadrille participe notamment à la guerre sino-japonaise et à la campagne de Birmanie. Elle est incorporée durant le conflit à l'United States Army Air Forces.

Claire Lee Chennault, conseiller militaire de Tchang Kaï-chek, cherche à partir de 1938 à constituer une force aérienne destinée à venir en aide au gouvernement chinois.

A partir de 1940, le gouvernement américain, officiellement neutre, fournit à la Chine à travers le programme « Lend-Lease », des avions de chasse Curtiss P-40B. Chennault recrute 100 pilotes (60 hommes venus de l'United States Marine Corps ou de l'United States Navy, et 40 venus de l'United States Army Air Corps) et 200 techniciens.

Ces hommes sont rémunérés par une société militaire privée, la CAMCO (Central Aircraft Manufacturing Company). L'unité est composée de mercenaires, présentés néanmoins sous l'appellation de Volontaires et bénéficie de l'approbation de Franklin D. Roosevelt, soutien officieux car aucun ordre exécutif écrit ne semble jamais avoir été signé.

L'escadrille est également connue pour la peinture réalisée pour la première fois par Eric Shilling, sur le nez de son avion et qui représente une gueule ouverte de requin. Un squadron de la RAF dans le désert de Libye a également décoré ses appareils de la même façon, inspiré par les décorations des

Centre: la newsletter de l'unité est appelée «Ding Hao» (bonnes nouvelles). Sur cette photo, le logo «Ding Hao» est porté sur le blouson de vol du pilote devant un P-40, l'avion utilisé par les Flying Tigers en Asie.

Photo Bernard Delfino

Photo 3rdpursuit.com

Photo Roger Robert

Ci-dessus, de haut en bas: le Grumman FM-2 Martlett en vol, le Ryan PT-19 et le P-40 n° 48 du CAF P-40 Sponsors Group aux couleurs de l'appareil de Tex Hill.

Ci-dessous: Shilling à bord du P-40 du Planes of Fame Museum.

Photo Tom Cleaver via Roger Robert

Messerschmitt Bf 110 du Haifischgruppe de la Luftwaffe.

Les pilotes sont formés à partir de l'été 1941. Ils sont basés à Kunming, en Chine, et chargés de protéger les points stratégiques de l'approvisionnement en Birmanie. Claire Lee Chennault met sur pied un nouveau groupe de « Volontaires américains », le 2nd American Volunteer Group, équipé de Lockheed Hudson et de Douglas DB-7, et prévoit d'en créer un troisième, mais l'attaque sur Pearl Harbor et l'entrée en guerre officielle des Etats-Unis viennent rendre ce programme caduc. Bien que portant le nom officiel de « Premier » groupe de volontaires américains, les Tigres volants sont les seuls à avoir effectivement combattu

Le premier combat de l'American Volunteer Group a lieu le 20 décembre 1941 et se solde par une victoire, le raid aérien japonais sur Kunming est repoussé. Les Tigres volants participent ensuite à la campagne de Birmanie et abattent une cinquantaine d'avions japonais dans le cadre de la défense de Rangoon.

A partir du printemps 1942, l'United States Army Air Forces commence à prendre officiellement le relais. Reprenant du service dans l'armée américaine, Chennault devient le responsable de la China Air Task Force. Le 4 juillet 1942, l'American Volunteer Group est officiellement dissous et remplacé par le 23e Groupe de chasse (23d Fighter Group) de la China Task Force.

En 1992, peu avant le cinquantième anniversaire de la fin de l'escadrille, ses membres sont tous incorporés, de manière rétroactive, parmi les vétérans de l'armée de l'air américaine. En 1996, les survivants sont décorés de la Distinguished Flying Cross (pour les pilotes) ou de la Bronze Star (pour le personnel au sol).

Malgré son existence éphémère (sept mois), l'escadrille des Tigres volants a durablement marqué l'histoire de l'aviation militaire américaine, comme en témoignent les références qui y sont faites encore aujourd'hui.

Le bilan est d'environ 21 pilotes tués ou manquants pour 286 avions japonais abattus (source : Les Flying Tigers de Daniel Ford). ■

Photo Flt Lt B.J. Daventry, Royal Air Force official photographer

«Black Friday»

9 février 1945: le raid désastreux du Coastal Command en Norvège

Article de Wikipedia, traduit et adapté par Bertrand Brown.

Ci-dessus: Des Beaufighter TF. X du No 404 Squadron, l'une des unités du Dallachy Wing. Cette photo a été prise au-dessus du littoral écossais quelques jours seulement après le raid désastreux du 9 février 1945.

Suite aux victoires alliées en France et en Europe de l'Est, les opérations de la marine allemande à la fin de l'année 1944 étaient principalement confinées en mer Baltique et sur les côtes norvégiennes. La Kriegsmarine dut se contenter des ports suédois pour continuer la bataille de l'Atlantique et acheminer vers l'Allemagne les matières premières suédoises, vitales pour l'effort de guerre allemand. Lorsque la mer baltique gela à l'hiver 1944-45, le seul port encore disponible pour acheminer le minerai de fer suédois vers l'Allemagne était celui de Narvik, au nord de la Norvège.

En réponse à l'importance croissante du transport maritime dans les eaux norvégiennes, le Coastal Command de la Royal Air Force transféra sept squadrons de lutte anti-navire de l'est de l'Angleterre vers l'Ecose du Nord aux mois de septembre et octobre 1944. Trois squadrons de bombardiers légers de Havilland Mosquito furent basés à Banff tandis qu'un Wing composé de quatre squadrons de Bristol Beaufighter s'installa à Dallachy. Le Wing de Dallachy comprenait le No 144 Squadron britannique, le No 404 Squadron canadien, le No 455 Squadron australien et le No 489 Squadron néo-zélandais. Ces quatre unités avaient une grande expérience dans la lutte anti-navire en mer du Nord.

Les attaques menées par le Wing de Banff contraignirent rapidement les navires allemands à naviguer de nuit, s'abritant de jour dans des fjords escarpés dont le relief compliquait considérablement les attaques aériennes. Afin de repérer les navires allemands, les deux Wings menaient des patrouilles aériennes sur la côte norvégienne quasiment tous les jours, du Skagerak à Trondheim. Durant cette période, les unités alliées développèrent une tactique consistant à envoyer deux éclaireurs en avant de la force principale. Ces éclaireurs étaient pilotés par des équipages expérimentés, qui pénétraient profondément dans les fjords à la recherche de navires que les patrouilles normales auraient pu rater.

A partir du mois de décembre 1944, ces patrouilles étaient souvent escortées par des Mustang Mk III de la RAF, et soutenues par des avions de sauvetage Vickers Warwick. Seul un Squadron de Mustang était disponible pour cette tâche, le chasseur longue portée étant avant tout requis pour assurer la protection des bombardiers lourds attaquant l'Allemagne. Les chasseurs allemands commencèrent à apparaître au-dessus des côtes norvégiennes en décembre, et à partir de la fin de ce mois les patrouilles alliées furent régulièrement prises à partie par des groupes comptant jusqu'à 30 chasseurs. En mars 1945, la Luftwaffe disposait de 85 monomoteurs et 45 bimoteurs opérant à partir de dix ou douze bases situées au sud de Trondheim.

Durant les premières semaines de l'année 1945, les alliés n'effectuèrent que peu de missions

anti-navires à cause d'une météo défavorable. Le 15 janvier, le Wing de Banff fut intercepté par 30 chasseurs Focke-Wulf Fw 190 du III./JG 5 au cours d'un raid sur la ville de Leirvik. Au cours du combat qui suivit, cinq Mosquito et cinq Fw 190 furent abattus. Le 9 février, les 9ème et 12ème Staffel du JG 5 étaient stationnés à Herdla près de Bergen, à une centaine de kilomètres au sud du Førde Fjord. Ces unités étaient équipées de Fw 190 et le 12./JG 5 était commandé par le Leutnant Rudi Linz, un as de 28 ans avec 69 victoires à son actif.

Le destroyer allemand Z33, de la classe Narvik, était entré en service en février 1943. A partir du mois de juillet 1943, il avait opéré dans les eaux norvégiennes et était entré en action à plusieurs reprises. C'était le dernier destroyer allemand à quitter la Norvège du nord, appareillant pour l'Allemagne le 5 février 1945. Il était prévu que le Z31, qui venait d'achever ses réparations à Bergen après avoir été endommagé lors d'un combat le 28 janvier, le rejoindrait pour se rendre ensemble en mer Baltique. Cependant, le Z33 s'échoua à Brunfjord le 7 février, endommageant son arbre d'hélices et mettant hors service ses deux moteurs. Deux remorqueurs le prirent en charge afin de l'amener à Trondheim pour y être réparé. En chemin, ils s'abritèrent le 9 février dans le Førde Fjord afin de ne pas être exposés aux attaques aériennes diurnes.

La préparation du raid

Le matin du 9 février, les équipages néo-zélandais de deux Beaufighter du No 489 Squadron furent envoyés en patrouille de reconnaissance sur la côte norvégienne. Ces appareils détectèrent un navire marchand de 1500 tonnes dans le fjord Stong. Continuant vers le nord, ils furent surpris de découvrir le destroyer Z33 et deux navires de défense anti-aérienne qui l'escortaient dans le Førde Fjord. La patrouille continua et détecta cinq navires marchands de grande taille dans le Nord Gulen ainsi que deux dragueurs de mines et deux navires DCA près de Bremanger. Malgré la surprise des pilotes, la présence du Z33 dans le secteur était déjà connue grâce à des interceptions de signaux Ultra.

Photo Australian War Memorial

Ci-dessus: Des équipages du No 455 Squadron australien posent devant un Beaufighter en octobre 1944.

Le Wing de Dallachy se tenait prêt à attaquer tout navire détecté par la patrouille de reconnaissance. Les cinq navires marchands constituaient une cible vulnérable et d'un réel intérêt, mais le Coastal Command dépendait de l'Amirauté britannique pour qui l'attaque de navires de guerre était prioritaire. C'est pourquoi la décision fut prise de lancer le Wing contre le Z33, malgré l'excellente position défensive du destroyer et de ses escortes, retranchés dans un fjord qui rendait toute attaque aérienne compliquée.

Le Wing Commander Jack Davenport, qui avait commandé le No 455 Squadron jusqu'en

Ci-dessous: Les Focke-Wulf Fw 190 du JagdGeschwader 5 «Eismeer» à Herdla en 1945.

Source: www.jagdgeschwader5und7.de

Source: http://www.wijack.be

Ci-dessus: Cette photo prise par un Beaufighter lors d'une attaque illustre bien les difficultés auxquelles étaient confrontés les équipages de Beaufighter et Mosquito anti-navires lorsque leurs cibles étaient réfugiées à l'intérieur des fjords. La topographie si particulière des fjords norvégiens imposait des attaques et des dégagement linéaires et prévisibles, tout en offrant aux bâtiments allemands une bonne protection.

octobre 1944 et faisait désormais partie de l'état major du No 18 Group RAF, planifia l'attaque contre le Z33. Le plan d'action prévoyait que deux éclaireurs se porteraient en avant de la force principale pour confirmer la présence des bâtiments allemands. Les Beaufighter devaient se placer à l'est de leur cible, pour ensuite virer vers l'ouest afin de mener leur attaque et se retirer vers la mer. Davenport cherchait ainsi à minimiser les pertes alliées, mais la topologie du fjord rendait l'attaque fort risquée. La direction de l'attaque revenait au Wing Commander Colin Milson, le commandant du No 455 Squadron âgé de 25 ans et vétéran des opérations anti-navires contre l'Italie et l'Allemagne en Méditerranée et mer du Nord. Milson avait des réserves concernant cette attaque susceptible de causer de lourdes pertes, d'autant plus que la fin de la guerre approchait de façon évidente, mais exécuta l'ordre d'attaque du mieux qu'il put.

Après avoir été détectés, les bâtiments allemands se repositionnèrent plus profondément dans le fjord et se préparèrent à l'assaut allié. Le Z33 et plusieurs de ses escortes jetèrent l'ancre près des parois abruptes du sud du fjord, près du village de Bjørkedal. Parallèlement, les autres navires se placèrent près du flanc nord, après avoir brisé la glace hivernale à coups de canon. L'emplacement des navires était par ailleurs protégé par plusieurs batteries de Flak positionnées sur les rives du fjord.

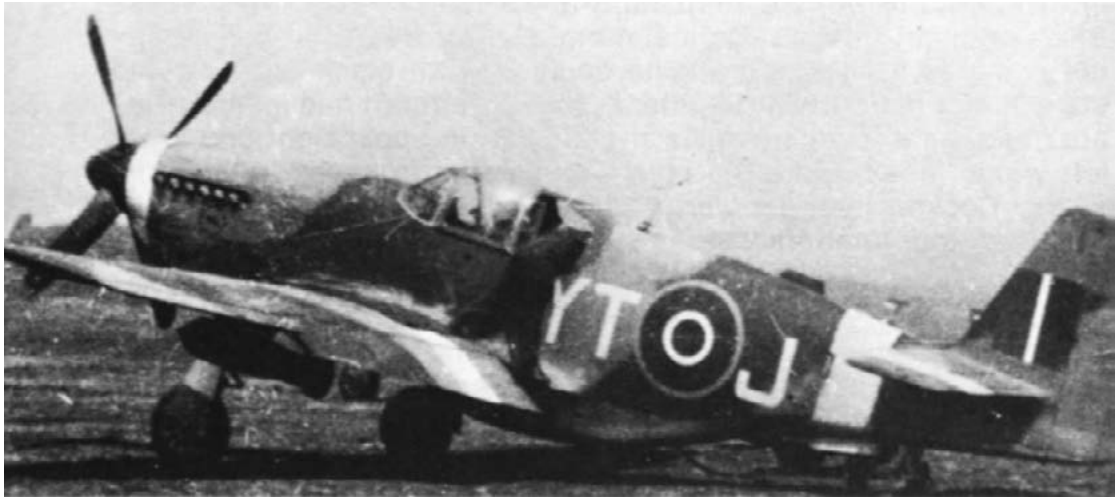
L'attaque

A 13h30, Milson décolla de Dallachy à la tête de 31 ou 32 Beaufighter, issus des quatre Squadrons du Wing. Le groupe fut rejoint par dix ou douze chasseurs Mustang du No 65 Squadron et deux Warwick de sauvetage en mer du No 279 Squadron, équipés de radeaux pneumatiques destinés aux équipages qui tomberaient en mer. Les Beaufighter des No 404 et No 455 Squadrons étaient armés de roquettes de 60 livres, tandis que les appareils du No 144 Squadron et l'unique Beaufighter du No 489 Squadron ne disposaient que de leur armement de bord constitué de quatre canons de 20 mm et six mitrailleuses.

Le raid atteignit la côte norvégienne à 15h40 et deux Beaufighter, des No 144 et No 489 Squadrons, furent envoyés en avant comme éclaireurs. Les deux appareils firent leur apparition au-dessus du fjord à l'endroit précis où les navires avaient été repérés le matin même. A 15h50, ils communiquèrent par radio à Milson qu'ils ne voyaient pas les bâtiments ennemis. Les deux éclaireurs partirent alors vers l'est et survolèrent la ville de Førde avant d'aller explorer le fjord situé plus au nord. Au cours de leur vol, ils ne détectèrent pas les bâtiments allemands qui s'étaient redéployés. Au même moment, les Focke-Wulf Fw 190 du 9./JG 5 et 12./JG 5 décollaient de Herdla pour intercepter le Dallachy Wing et son escorte.

Plusieurs minutes plus tard, le gros du groupe allié atteignit la côte sud du Førde Fjord, volant vers le nord. A leur grande surprise, les appareils

A droite: Il existe peu de photos des Mustang III du No 65 Squadron. Comme tous les Mustang anglais, le FZ120 était équipé d'une verrière Malcolm, qui offrait une meilleure visibilité. Le No 65 Squadron reçut peu de temps après des Mustang IV, qui furent amplement photographiés...



Source: http://forum.tantopergioco.it

Photos: Australian War Memorial

Ci-dessus: Ces trois photos furent prises lors de l'attaque contre le destroyer Z33 et ses escortes dans le Førde Fjord. Sur les deux premières, on distingue le Z33, qui a brisé la glace pour se rapprocher au plus près des falaises bordant le fjord. La troisième montre l'attaque de l'un des bâtiments escortant le Z33. On distingue la silhouette d'une roquette en haut à droite.

alliés passèrent à la verticale des bâtiments allemands et se retrouvèrent sous un feu nourri de DCA mais aucun appareil ne fut touché. Milson fit alors basculer sa formation vers la droite, espérant mener l'attaque sur les navires d'est en ouest comme initialement prévu. Malheureusement, les flancs très abrupts du fjord rendaient toute attaque impossible sur cet axe. Par conséquent, Milson mena ses forces vers l'est et l'entrée du fjord et ordonna aux Beaufighter d'attaquer les uns après les autres d'ouest en est. Les appareils seraient donc contraints de mener leur attaque face aux défenses allemandes déjà en alerte avant de s'échapper en passant au-dessus des montagnes escarpées qui bordaient le fjord. De plus, l'étroitesse du corridor du fjord ne permettait aux assaillants que d'attaquer un par un et selon un seul axe d'approche, au lieu de la tactique habituelle qui consistait à submerger les défenses allemandes par des attaques simultanées venant de différents points de l'horizon.

Milson mena le premier groupe de Beaufighter dans le Førde Fjord à 16h10. Il attaqua un navire DCA et parvint à évacuer le fjord sans avoir été touché, tandis qu'à leur tour d'autres Beaufighter menaient l'attaque. C'est à ce moment que douze Fw 190 firent leur apparition dans le secteur et traversèrent le rideau de DCA pour attaquer les Beaufighter qui attendaient leur tour pour mener l'attaque. Les Mustang britanniques furent pris par surprise, mais piquèrent pour intercepter les chasseurs allemands. Une bataille aérienne de grande ampleur s'engagea, avec 50 appareils se mélangeant en combat aérien ou attaquant les navires allemands. C'est à ce jour la plus grande bataille aérienne jamais menée au-dessus de la Norvège.

Les combats continuèrent jusqu'à 16h25. A ce moment, les navires allemands avaient abattu sept Beaufighter. Les Fw 190A revendiquèrent deux Beaufighter et un Mustang III au cours de l'engagement. Les pertes alliées comprenaient six des onze Beaufighter du No 404 Squadron impliqués dans le raid. En tout, quatorze aviateurs alliés furent tués, et quatre autres furent faits prisonniers. L'attaque endommagea le Z33 ainsi que plusieurs des autres bâtiments allemands. Quatre ou cinq Fw 190 furent également abattus. L'as Rudi Linz et un autre pilote allemand furent tués. Les pertes de la Kriegsmarine furent de quatre marins tués à bord du Z33 et trois autres sur le chalutier converti VP6808. Ces deux bâtiments furent endommagés. Il est également possible que les autres bâtiments engagés aient subi des pertes.

Les conséquences du raid

Après avoir quitté le secteur de Førde, les appareils survivants, dont plusieurs étaient endommagés, remirent le cap sur la base de Dallachy. Plusieurs d'entre eux eurent des difficultés à l'atterrissage et deux appareils se posèrent sur le ventre mais aucune autre perte ne fut à déplorer. Les équipages et personnels furent choqués par l'importance des pertes, et la bataille devint connue sous le nom de « vendredi noir ». Les pertes du Wing de Dallachy le 9 février furent les plus élevées jamais subies par un Wing du Coastal Command en une seule opération au cours de la guerre.

Les chasseurs allemands, dont bon nombre étaient à court de carburant et de munitions, rompirent le combat vers 16h25 et re-

Ci-dessous: l'as allemand Rudi Linz, à bord du Fw 190A-8 WerkNummer 732183, qui porte le nom de sa femme. Il est abattu et tué dans cet appareil le 9 février.

tournèrent à leur base. Au cours de la nuit, les bâtiments allemands quittèrent le fjord et reprirent leur périple vers Trondheim. Une nouvelle attaque menée contre les navires par un autre Wing n'eut pas plus de succès. Le Z33 arriva à Trondheim le 11 février et fut réparé. Il repartit pour l'Allemagne le 26 mars et arriva sans encombre à Swinemünde le 2 avril. Il ne fut jamais renvoyé en opérations et fut retiré du service à la fin du mois d'avril, la marine allemande étant à court de carburant.

Les pertes subies lors du raid du Førde Fjord amena le Coastal Command à réviser les tactiques utilisées par les Squadron de lutte anti-navires. Suite à l'attaque, l'Amirauté accepta la proposition de l'Air Chief Marshall Sholto Douglas, commandant du Coastal Command, qui donnait la priorité à l'attaque des navires marchands plutôt qu'aux destroyers et petits navires de combat. Un second Squadron de Mustang d'ecorte fut également affecté à la protection des appareils du Coastal Command opérant en Norvège à partir du début du mois de mars. Milson reçut les palmes à sa Distinguished Flying Cross le 13 juillet 1945 pour son commandement et son courage lors du raid, qui fut décrit comme « une opération brillamment exécutée ».

Le raid fut commémoré en Norvège après la guerre. Un monument à la mémoire des aviateurs tombés lors du raid fut inauguré à Førde le 8 mai 1985, pour le quarantième anniversaire de la libération de la Norvège. Ce monument a depuis été déplacé à l'aéroport de Bergen. Le musée du combat aérien de la ville de Naustdal expose des photos, des cartes, des pièces d'avions et d'autres objets se rapportant à la bataille.

L'un des Focke-Wulf Fw 190 du JG 5 qui fut perdu au cours de l'engagement du « vendredi noir », le Fw 190F-8 Werknummer 931862, fut retrouvé et récupéré en septembre 1983. Il est actuellement restauré à Kissimmee en Floride par la « White 1 Foundation » et devrait revoler. Il a été transféré en 2012 à la Collings Foundation, qui poursuit sa restauration. L'Unteroffizier Heinz Orlowski, ancien pilote de l'appareil, prit place à son bord en 2005. Le Fw 190A-8 de Rudi Linz, WerkNummer 732183, a également été retrouvé et récupéré et est actuellement exposé au Military Aviation Museum de Virginia Beach.

Les emplacements de plusieurs des Beaufighter furent retrouvés par l'archéologue marin Rob Rondeau et son équipe 60 ans après les faits. Une plaque commémorative fut placée à l'un des emplacements en présence d' Herbert (Bert) Ramsden, un vétéran canadien qui avait pris part au raid, et de la sœur d'un des aviateurs tués ce jour-là. ■

Ci-dessous: A bord du Beaufighter TF. X NE831 du No 144 Squadron, le Flight Sergeant S. Butler (pilote) et le Flight Sergeant Nicholls (navigateur) sont les derniers à donner l'assaut lors du raid du 9 février 1945. Ils sont d'abord touchés par la DCA de leur cible, le destroyer allemand Z33, avant d'être atteints par les tirs d'un Focke-Wulf Fw 190 du JG 5. Ils parviennent à retraverser la mer du Nord mais doivent se poser sur le ventre à Dallachy.

Photo IWM

BATTLE COLOURS: « BLACK FRIDAY »

Profils: Bertrand Brown (alias Gaëtan Marie) www.bravobravoaviation.com

C'est à bord du Focke-Wulf Fw 190A-8 Werknummer 732183 «Bleu 4» du 12./JG 5 que l'Oberleutnant Rudi Linz perd la vie lors des combats au dessus du Førde Fjord le 9 février 1945. Il abat probablement un Mustang du No 65 Squadron avant d'être abattu à son tour, portant son total à 70 victoires ce qui lui vaudra d'être décoré à titre posthume de la Croix de Chevalier de la Croix de Fer. L'appareil a été retrouvé et est désormais préservé aux USA.

Ce Fw 190A-8 au Werknummer inconnu était celui de l'Unteroffizier Gerhard Eisermann du 9./JG 5, qui revendique le 9 février sa seule et unique victoire de la guerre en abattant un Beaufighter lors de la défense du Z33. Dans un premier temps lors de l'engagement, le 12./JG 5 engagea les chasseurs d'escorte, tandis que le 9./JG 5 ciblait les Beaufighter.

Rares sont les photos et illustrations des Mustang Mk III du No 65 Squadron RAF. L'escadron reçoit peu de temps après des Mustang Mk IV, pour lesquels les sources sont bien plus disponibles. Cet appareil, le FZ120/YT-J, était celui du Squadron Leader Derrick Westenra, commandant du squadron en 1944, mais qui avait déjà quitté l'unité depuis plusieurs mois lors du «Black Friday».

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.