BULLETIN N° 50

MAI 2003

PIPER CLUB FRANCE

Rassembler les propriétaires, pilotes et sympathisants des avions de type PIPER CUB à train classique et dérivés, ainsi que promouvoir et encourager leurs restaurations et leurs maintien en état de vol."
Siège social: 9 rue Charles VALLES 77420 Champs sur Marne

Le PA22 de Jean PICHAT, une manière de dire " Bons Vols " a notre regretté Président.

LE MOT DU PRESIDENT :

Salut Jean,

Ton départ nous fait perdre un ami mais aussi un professionnel averti, tu nous manque cruellement.

Je te succède donc, entouré d'Isabelle et de Clément, Jean-Jacques et Bruno et c'est avec fierté que je rédige l'éditorial de ce cinquantième numéro de notre lien essentiel, merci Isabelle et Clément, qu'est notre bulletin.

Promouvoir, Encourager la restauration et le Maintient en état de vol de ces avions.
Premier anonyme a avoir posé ses roues sur le sol libre, le 6 juin 1944 à Omaha, il s'agissait d'un L4H.

Poursuivons nos efforts, en concertation avec nos autorités de tutelle, pour facilité le contrôle de nos moteurs, contrôle endoscopique, analyse d'huile, assurer la sécurité des vols afin de pouvoir fêter dignement en vol, les soixante ans du débarquement, mais aussi le centenaire de l'aviation.

Guy FOURDRAIN.

Dans ce numéro :

PEGASUS BRIDGE:
Nos amis belges en vadrouille

NOS PIPER DANS LES CLUBS:
L'école sur Cub

ANNONCES ET NOUVEAUX
Piper club service, les nouvelles têtes et leurs machines volantes

LA LISTE DES ADHÉRENTS:
Année 2003

COMPTE RENDU D'AG:
Tout sur nous

MAQUETTISME, Net, biblio :
Les découvertes pour l'été d'Isabelle

MUSEE DE L'ALAT:
Nos projets communs

LE CINQUANTIEME NUMERO DU VOTRE BULLETIN

Nous diffusons le numéro 50 de nos bulletin de liaison, cela se remarque...
Le premier est paru à l'initiative du Président fondateur Christian CROUZEL en 1987 à la création du Piper Club.
Il comportait surtout la rubrique d'Alpha Yankee, puis avec Frédéric Lamouroux jusqu'au n°14 en 1990.
Clément François prend le relais jusqu'en 1997 au n°30 et depuis 1998 Isabelle a donner son aspect et sa presentation actuelle
Il faut le dire aux plus jeunes et nouveaux membres, du travail a été fait depuis 18 ans.
D'autres évolutions suivront, en fonction du temps, de progrès techniques mais aussi bien entendu de votre coopération, car je tiens comme toujours a redire que ce bulletin est votre bulletin, vos histoires, vos photos, vos questions y seront toujours publiées en bonne place.

N'hésitez pas: Votre secrétaire en charge du bulletin
Isabelle BLANC 11 rue Aristide BRIAND
54500 Vandoeuvre les Nancy
Mail iblanc@cg54.fr

RENOVATION D'UN PA19

Le F-BOUF de Chavenay dont il est question dans le compte rendu d'AG.
Comme vous pouvez le voir, c'est un grand projet de restauration, mis en place par 6 bénévoles de l'AC Jean Bertin, encadré par Patrick Mortain.
Vous pouvez admirer sur la photo, le chef pilote local, bien agacé qu'un coquin lui ait volé ses ailes...

Nous serons tenu au courant de l'évolution par Michèle Delsol qui sera notre "grand reporter" sur cette opération.

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU PIPER CLUB FRANCE,

du 5 avril 2003

Elle s'est tenue, comme les années précédentes, à la Ferté Alais, dans les locaux de l'amicale Jean Baptiste Salis, à 10 h 30, sous la présidence de Clément FRANCOIS, secrétaire, en raison de la disparition du président Jean PICHAT, le 13 février 2003 dans l'accident de son Piper PA22.

35 membres présents: M. ALAERTS , C. BAILLY, J.J. BARTHE, I. BLANC, A. BOURREAU, G. BRUMENT, B. CHAUVET, L. DELIGNE, M. DEL SOL, F. DEVIN, F. DJAKOV, P. FLAMME, G. FOURDRAIN, C. FOURNIS, C. FRANCOIS, J. GLASSON, D. GOBERT, P. JUSTE, G. KERMARC, F. LAINE, A. LEFLOCH, R. LEGLISE, A. MAGDELAINE, I. MASSON, P. MORINIERE, P. MORTAIN, J. PERTUISOT, P. PRINET, M. RAMADIER, J.P. RICHARD, J.P. SAUVAL, L. SHOONEJANS, B. THIVET, B. THOMAS, M. VERON.

31 membres représentés qu'ils en soient remercié.

Clément FRANCOIS ouvre l'AG en rendant hommage à Pierre DELIGNE et Jean PICHAT, nos deux présidents, qui ont quittés notre association trop brusquement, a rappelé les actions qu'ils ont menées et que nous allons poursuivre.

I. RAPPORT MORAL, COMPTE RENDU D'ACTIVITES

Le rassemblement de Moulins a réunis 21 Piper et 12 avions visiteurs avec une MTO très capricieuse qui a perturbée ou rebutée quelques pilotes.
Excellente réception des différentes associations présente sur l'aérodrome, mais un déficit dans le budget de 530€, du en partie au coût de l'assurance responsabilité civile.

A l'initiative de Guy FOURDRAIN, réunion amicale, le 15/09/02 pour une réunion de bureau et rencontre avec le club de conservateur de Traction-Citroen.

Le 01/03/03 réunion de bureau à Reims pour préparer l'AG et le rassemblement 2003.
Décision d'adhésion a titre de membre permanent à l'Amicale des Amis du Musée de l'ALAT de Dax.

Durant toute l'année, contact avec nos adhérents pour assistance technique, documentation, dossier d'entretien ou de modification, manuel de vol et programme d'entretien.

Le dossier Assurances a aboutit en février 2003 grâce à la compétence du Président Jean PICHAT, aux conseils et à la collaboration de l'un de nos membres, Jean Claude MINIGGIO. Nous sommes couvert à l'année pour toute notre activité et possédons une couverture juridique pour l'ensemble de nos membres pour un montant de 350€.

Trois bulletins de liaison ont été diffusés pendant l'année.

II. RAPPORT FINANCIER

Présenté par Guy FOURDRAIN, trésorier, il a remplacé Jean FRANCOIS démissionnaire le 15/09/02.
Les comptes présentés font apparaître pour l'année 2002, un résultat de plus de 1223,75€, ceci grâce à l'équipe de bénévole qui œuvre dans le bon sens.

Ces deux rapports sont adoptés à l'unanimité.

III. ELECTIONS AU BUREAU

Isabelle BLANC et Clément FRANCOIS sont membres sortant, élus en 2000.
Deux nouveaux candidats, Jean Jacques BARTHE et Bruno CHAUVET.
Ces quatre membres sont réélus ou élus à l'unanimité des membres présents ou représentés.

L'AG décide de la mise en place du nouveau bureau, avant de poursuivre ses travaux et sont nommés Président et trésorier, Guy FOURDRAIN, Vice Président et secrétaire, conseiller technique, Clément FRANCOIS, secrétaire en charge du bulletin Isabelle BLANC et administrateurs, Jean Jacques BARTHE, Bruno CHAUVET et Pierre JUSTE.

L'AG se poursuit sous la présidence de Guy FOURDRAIN
Il propose le transfert du siège social à son domicile, 9 rue Jules Vallès 77420 Champs sur Marne Tél 01.60.06.04.10 ou 06.71.70.38.36.

Il expose l'état d'avancement des travaux entre l'Université et 3 associations basées à Lognes (dont son Aéroclub) dans le cadre du développement des relations Humaines, Techniques et Aéronautique aux bénéfices de jeunes étudiants.

Plusieurs membres présents rendent compte du regain d'intérêt pour la formation au pilotage sur nos Piper à train classique pour le brevet de base.
L'aéroclub Jean Bertin de Chavenay fait part des problèmes qu'il rencontre pour la réparation de son PA19.

JJ BARTHE suit le dossier relatif à l'utilisation des moteurs au delà de 12 ans.
Une démarche est en cours auprès d'un organisme habilité a réaliser a des analyses d'huiles, que le SFACT ne rend toujours pas obligatoire alors qu'il impose des vérifications, pour les prolongations au delà de 12 ans qui sont régulièrement effectuées en VP de 100h… cherchez l'erreur.

Clément FRANCOIS évoque l'arrêté du 02/12/02 modifiant l'annexe de l'arrêté du 24/07/91 concernant l'obligation de l'installation d'une montre et l'équipement d'un harnais de sécurité aux sièges situes aux places avant des avions.

Les conditions de renouvellement des CDN sont modifiées par le fascicule 41-10 édition 4 du 12/2002 : il est conseillé de bien renseigner la demande de renouvellement et le dossier qui l'accompagne, cela facilite les relations avec l'inspecteur du GSAC.

Il est envisagé de favoriser l'organisation de réunions régionale à l'initiative des adhérents en province.

Rendez-vous est donné à tous les 12, 13, 14, 15 juin 2003 à Lisieux ou Jean GLASSON et Claude FOURNIS nous réservent un accueil qui fera date…

L'ordre du jour étant épuisé, le Président remercie tous les participants et les invite à rejoindre le restaurant de l'Aérodrome de la Ferté.

Le secrétaire
Clément FRANCOIS

Le Président
Guy FOURDRAIN

A PROPOS DU RASSEMBLEMENT DE LISIEUX, La coquille de Pâques !!!

C'est bien connu, les œufs de Pâques possèdent des coquilles et pas seulement des œufs.
Le règlement de notre rassemblement en possède une en première page à l'article 3, il indique le départ de Lisieux le dimanche 7 juillet alors que c'est bien le dimanche 15 juin que nous quitterons la Normandie.

Toute l'équipe organisatrice vous présente ses excuses, elle est sure que vous lui pardonnerez cette coquille pascale : elle met tout en œuvre pour bien vous recevoir dans cette belle région.

BOURSE D'ECHANGES DE PIECES

A l'initiative de Bruno Chauvet et de Gilles Kermarc, tous deux de Châteauroux, le Piper Club France vous propose une bourse d'échanges de pièces ou éléments de Piper exclusivement du J3 au PA22.

Il s'avère en effet que de nombreux éléments pour ces types d'appareils sont détenus par nos adhérents et stockés sans être utilisés alors que d'autres seraient intéressés par ces pièces, en particulier ceux qui rénovent dans le cadre du CNRA.

Il est expressément convenu que ce principe se limite a une information et un descriptif des disponibilités en la matière et une mise en relation des membres. Le Piper Club n'assurera aucune responsabilité dans le cadre de se service.

Contact : Bruno CHAUVET
55 rue de la république
36000 Châteauroux
Tel 02.54.08.08.48 ou 06.87.48.37.52
Email brunochauvet@free.fr

SECRETARIAT: Vous pouvez communiquer avec Clément FRANCOIS
sur son FAX. 03 83 2I 07 34

MUSEE DE L 'AVIATION LEGERE DE L'ARMEE DE TERRE

Ce musée est implanté sur l'aérodrome de Dax-Seyresse LFBY dans les Landes, près de l'école de formation interarmées des pilotes d'hélicoptères.
Il est doté d'un atelier de restauration animé par les bénévoles qui possèdent une très grande expérience dans le domaine aéronautique.
Une association des Amis du musée de l'ALAT, a été créée il y a 22 ans et assure une dynamique pour le développement dans la qualité pour le développement dans la conservation d'un patrimoine d'une grande valeur.
Toutefois il manque dans cette collection un Piper L4 qui équipa les premiers pelotons en 1953-1954 avant de recevoir les L18c, nos braves PA19 référencés PA18-95 par Piper.

Notre Président Pierre DELIGNE était membre de cette association et représentait le Piper Club France. Avant sa disparition, le Président Jean PICHAT avait souhaité, que l'on officialise notre intérêt pour ce musée : c'est pourquoi le Piper Club France est membre à vie depuis le 6 mars 2003 des Amis du musée de l'ALAT.
Cette adhésion va se concrétiser de plusieurs façons :

Pour aider le musée, nous lançons un appel a tous nos membres qui posséderaient des éléments de L4, en double ou ne satisfaisant pas aux normes requises de navigabilité (mats HS pour cause de corrosion, ou fuselage pouvant être réparé pour une présentation statique) et d'en informer Bruno Chauvet qui centralisera vos offres.

Suite a une invitation du colonel A. Descamps, Président de l'AAMALAT et en partenariat avec l'aéroclub de Dax, nous envisageons d'organiser notre rassemblement 2004 à Dax.

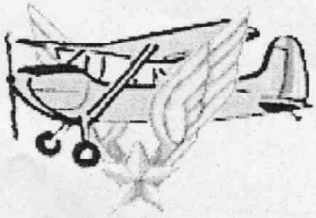
Il serait très intéressant de recenser tous les Piper volants actuellement au sein du Piper Club France et ayant été en service dans les GAOA ou à l'ALAT.

D'autre part, parmi nous, plusieurs ont portés le béret bleu en tant qu'appelés ou durant leur carrière militaire, faites vous connaître, y compris les anciens du CISALAT de Nancy (que le signataire de ces lignes a bien connu des 1956, puisqu'il utilisait le même aérodrome à Essey.

Je rappelle que nous avons été très aidé par nos amis de l'ALAT de Dax pour renseigner Douglas Wester qui a restauré 2 Piper PA22 avec les décors de cet appareil utilisé en Afrique par l'ALAT.
Ces 2 PA22 volent aux USA dans l'Alabama (voir bulletin n°47 de janvier 2002 et 48 d'août 2002)

Je vous remercie de votre aide et de votre collaboration.

Clément François



NOS PIPER DANS LES CLUBS

Notre ami Philippe MORINIERE nous relate, ci dessous, l'opération sauvetage du Piper J3 F-BCPK de l'aéroclub de Picardie et sa réussite.
L'aéroclub de Moulins à conservé son J3 F-PHUF dont l'entretien en CNRA est assuré par une équipe dirigée par Alain MAGDELAINE, qui par ailleurs rénove son J3.
L'aéroclub de l'EST à Nancy réalise une moyenne annuelle de plus de 300 heures avec son PA19 F-BOOX pour le plus grand plaisir de ses pilotes.

L'AEROCLUB DE PICARDIE COMMUNIQUE...

Le J3 Papa Kilo a dépassé les 250 heures de vol en 2002.
A la fin de l'année dernière, nous nous interrogions sur la nécessité de maintenir notre J3 Papa Kilo au sein de la flotte en raison d'une activité insuffisante malgré une remise en état initial de cette machine, réentoilage, peinture, démarreur réservoir sup.
Nombre de membres du comité directeur l'avaient condamné à la vente en tenant des raisonnements du genre « rouler en 4 cv ou en dauphine est amusant une fois en passant mais à long terme... ».
Bien que passionné de Piper, je partageais ce raisonnement oubliant la passion au profit de la raison, privilégiant la rentabilité. Quelle ignorance !!!
Pour certains adhérents particulièrement attachés a cette machine et pour d'autres sensibilisés par nos instructeurs à son devenir, une opération « sauver le Piper » fut instaurée. Plus de 250 heures de vol furent achetées en un mois pour voler durant la saison 2002 sans espoir de pouvoir retrouver ses heures en 2003 si elles n'avaient pas été faites. Contrat en bonne et due forme signé et daté.
En ce début de 2003, ce sont plus de 250 heures qui ont étés réalisées par divers pilotes qui n'ont pas souscrit à ce contrat et qui sont heureux d'appartenir au cercle « élitiste » de ceux qui maîtrisent le train classique et le contrôle de la bille.
Tous reconnaissent qu'avoir été lâché sur J3, leur a permis d'améliorer le pilotage en maîtrisant les paramètres vitesse-incidence, conjugaison palonnier manche. Ils ont appris à atterrie avec un train classique, effectuer une glissade.
Tous ont pris plaisir à voler sur cette machine lors de manifestations aéronautiques locales, ou en fin de journée après le travail. Peu rapide très évolutive, elle permet de voler localement et économiquement pour contempler la région que l'on croit connaître, découvrir un château dans une localité, un site historique voir archéologique, en d'autres termes se faire plaisir pour un coût modeste.
Ce plaisir en devient plus grand lorsque l'on fait partager à un autre pilote qui ne connaît que le pilotage d'un 152 ou d'un DR400. Quelle satisfaction, lorsque ce pilote vous déclare vouloir être lâché sur cette machine. Quelle fierté vous ressentez lorsqu'un pilote vient adhérer à votre aéroclub pour voler sur votre J3 ! quel plaisir de pouvoir voler sur un avion de collection qui vous permet de participer à des rassemblements de vieux avions.
Enfin un de nos jeunes pilotes, Romain Kassel âgé de 15 ans a obtenu son brevet de base sur Piper J3 cet été. Cela mérite très certainement d'être rapporté dans la revue de l 'association.
Voilà quelques impressions qu'il faut adresser à ceux qui envisagent de se séparer de ce type de machine dans leur club.

BELLES PHRASES...

« Oui un avion c'est sérieux, tout au mois, c'est ce que l'on a appris, soit à l'école (d'aviation !) soit par la rumeur publique...

Il n'était pas absolument nécessaire d'être fou pour être aviateur, mais si vous l'êtes un peu, cela vous aide

Maxime de la Royal Air Force

Ce qui me dépasse, est le nombre de moyens dont dispose un avion pour tenter de mettre fin à la carrière d'un pilote.

Anthony FOKKER, constructeur d'avions

NOUVEAUX ADHERENTS

Christian GRELOT et son Tri-pacer F-GYTE en cours de restauration, basé à Nîmes
299 rue de l'Abrivado
30132 CAISSARGUES
Tél : 04.66.26.02.36

Bernard HANIQUE et son Tri-pacer F-GYTE en cours de restauration, basé à Nîmes
382 route de Beaucaire
30800 Saint Gilles
Tél : 06.87.45.49.25

Etienne WINKELMULLER et son Piper L4
14 rue du Lion
68500 GUEBWILLER

Jean François CAVALIE et son PA18-150 F-GRAC basé à Albi
20 chemin des Clottes
81600 GAILLAC
Tél : 06.70.81.21.47

CHANGEMENTS D'ADRESSES

Ronald BOQUEHO
10 Av de la Providence
92160 ANTONY

Hervé DEPREAUX
51 Av de la bouvardiere
35650 LE RHEU

Jean NICOLLE
74 Av Georges Clemenceau
60200 Compiègne

Gilles CARTER
30 rue des fleurs
17000 LA ROCHELLE

Jacques PERTUISOT
119 Bld de Lamballe
45400 FLEURY LES AUBRAIS

Jean Pierre SAUVAL
12 A route de Charmois
54360 Damelevieres

CHANGEMENT DE NUMERO DE TELEPHONE

Ted GARNER : 00.44.118.961.4767

PETITES ANNONCES

A VENDRE : batiment de 600m² comprenant,
Hangar avion 360m², partie habitation 100m², grande salle 140m²
Le tout sur le terrain de Châtellerault (86)
Prix 106710€
Contact : Martine NEVEU 06.82.31.38.31

RECHERCHE : moteur Continental 90cv pour L4
Contact : Jean Pierre SAUVAL
12 A route de Charmois
54360 Damelevieres

Durant la glorieuse journée du débarquement allié sur les côtes normandes le 6 juin 1944, il est un fait d'arme particulièrement important dont on ne parle guère, mais qui aura une influence déterminante sur la réussite de l' opération 'Overlord' et sur l'issue de la reconquête de la Normandie toute entière. Citons: la prise par les troupes aéroportées britanniques des ponts de l'Orne et du canal de Caen, pendant la nuit qui précéda le débarquement. Ce dernier, mieux connu par la suite, sous le nom de:

''PEGASUS BRIDGE''

L'Air Chief Marshall britannique, Sir Trafford Leigh-Mallory dira de cet exploit, que ce fût *"l'un des plus beaux succès d'aviateurs depuis le début de la deuxième guerre mondiale"*. Car en fait, la réussite de ce génial coup de mains par les commandos aéroportés est avant tout, une affaire de pilotes.... de planeurs!

Mais, revenons-en au début. Si quelque chose avait stupéfié les Alliés au cours de l'offensive allemande du 10 mai 1940, c'était bien l'emploi de planeurs. En l'espace de quelques heures, les hommes du Sturm Abteilung Koch, amenés à pied d'oeuvre par 41 planeurs DFS 230, s'étaient rendus maîtres du fort d'Eben-Emaël, point stratégique défendant le Canal Albert en Belgique.

Remis de leur étonnement, les Britanniques prirent rapidement conscience qu'à l'avenir, toute opération aéroportée de quelque envergure que se soit devrait impérativement faire appel à une flotte de planeurs de transport. Ne voulant pas perdre de temps, l'Army Council approuva dès octobre 1940 les spécifications pour la conception et la production de planeurs. Tout alla alors très rapidement: un premier prototype du planeur Airspeed AS.51 "Horsa" fût achevé en août 1941 et son envol initial intervint quelques semaines plus tard. D'une envergure de près de 27 mètres, le planeur Airspeed affichait une masse à vide de 3.800 Kg. et pouvait transporter 25 hommes de troupe et leur équipement, soit environ 7 tonnes, trois fois plus que le DFS allemand. Les vols d'essai se poursuivirent jusqu'à fin 41 avec 7 prototypes; puis se posa la question de pouvoir satisfaire la demande. En effet, l'effectif des troupes aéroportées avait été fixé à deux brigades, ce qui nécessitait l'emploi de quelque 800 planeurs! La production s'organisa en répartissant les différents ensembles entrant dans la composition du "Horsa" entre différentes menuiseries et ébénisteries locales (groupées sous le nom de Harris-Lebus Cy.). Sauf quelques éléments de haubanage et le train, la totalité de sa structure en effet, était fait de bois et de toile. Ces ensembles devaient être ensuite dirigés vers les unités de maintenance de la R.A.F. pour l'assemblage final ([1]).

Restait alors le problème de l'effectif des pilotes et, où aller les chercher. Pas question de faire des ponctions parmi l'effectif déjà maigre des pilotes de chasse, du bomber command et du transport, bien trop précieux. Il fallait donc recruter des volontaires parmi le personnel de l'Army principalement, mais aussi parmi celui de la R.A.F. Le glider training squadron fût ainsi créé à Ringway près de Manchester.

La formation élémentaire fût menée par un entraînement sur des planeurs d'Aéroclub, réquisitionnés pour la guerre, complété par une dizaine d'heures sur "Tiger Moth". Un entraînement final se faisait sur le planeur "Hotspur", déclassé parce qu'il n'emportait que huit hommes, et remorqué par des Armstrong "Whitley", bombardier déclassé lui aussi.

A la fin de cet entraînement, les "Glider pilot's" ne totalisaient à peine que quarante heures. Tout ce qu'on on leur demandait, est de pouvoir poser l'engin le mieux possible, et aux co-pilotes, de prendre le relais sans trop de casse, si nécessaire.

Le temps pressait et, comme rien ne se perd, cet écolage était complété par un entraînement intensif de para-commando car, dès le largage en pays ennemi, chaque pilote devenait combattant à part entière. Rares étaient d'ailleurs ceux qui rempilaient pour une seconde mission.

Au début du printemps 1944, dix escadrilles de la R.A.F. furent chargés de travailler avec les unités de planeurs. Ils étaient équipés de "Stirling", d'"Abelmarle" et de "Halifax". Six escadrons de "Dakota" complétèrent cette force pour le transport des parachutistes. Ils furent également utilisés plus tard pour le remorquage des "Horsa". Les missions de ces équipages pouvaient sembler moins glorieuses que celles des chasseurs ou des bombardiers. Ils allaient dans les semaines à venir prouver le contraire lors de l'opération "Overlord".

Les effectifs furent composés à la fois de parachutistes et de fantassins embarqués dans les planeurs. Ensemble avec les divisions américaines déjà stationnées en Angleterre, ils formèrent ce qu'allait devenir les "Airborne divisions". Leur mission: s'emparer de certaines positions-clefs et les tenir jusqu'à l'arrivée des troupes débarquées le 6 juin au point du jour.

La mission de la 6e Airborne Division consistait à protéger le flanc oriental de la 2e armée britannique devant débarquer sur les plages codées Sword et Juno. Afin de permettre aux forces débarquées d'avancer et de renforcer leur tête de pont, elle devait capturer intacts les deux ponts franchissant le canal de Caen et celui de l'Orne. Dans le prolongement l'un de l'autre, ces deux cours d'eau partaient de Caen pour se jeter dans la mer à Ouistreham. La 6e division devait aussi détruire la batterie côtière fortifiée de Merville, à l'est du canal de Caen, de l'autre côté de l'estuaire de Ouistreham., car ces canons pouvaient battre Sword beach. Enfin, elle devait faire sauter les cinq ponts franchissant la Dives, afin d'empêcher toute convergence de renforts allemands venant de l'est.

Tous les personnels concernés furent regroupés dès mai 1944, sur la base de Tarrant Rushton, dans le Dorsetshire. pour un entraînement court mais intensif. Des maquettes des objectifs furent construites à partir de photos aériennes, et étudiées à tel point que chaque homme pouvait se faire une idée très exacte des lieux où ils allaient devoir opérer. La prise des deux ponts sera finalement confiée au 2e bataillon d'infanterie légère "Oxfordshire and Buckinghamshire", communément appelé "Ox and Bucks", renforcé par une compagnie de sapeurs des Royal Engineers et dont la tâche consistera à désamorcer les charges que les allemands auraient pu placer sous les ponts. En tout, cela représentait 138 fantassins et 30 hommes de génie, placés sous le commandement du Major John Howard.

Le 5 juin 1944, six "Halifax" tractant chacun un planeur "Horsa" décollèrent de Tarrant Rushton à environ 23h 00 GMT. Les hommes étaient si lourdement équipés que les planeurs étaient surchargés. Le vol au dessus de la Manche fût calme malgré la forte nébulosité. Peu avant minuit, le littoral français était en vue, puis l'estuaire de l'Orne. Les trois "Horsa" destinés au pont du canal furent détachés à 6.000 ft. au dessus de la mer, les autres environ à 6Km plus au sud, près de Cabourg. Pendant que les planeurs entamaient silencieusement leur descente, les Halifax continuaient leur route vers Caen pour faire croire aux Allemands à une opération de bombardement dans ce secteur. Les pilotes des planeurs descendirent parallèlement à la Dives navigant au gyrocompas, pendant que les copilotes annonçaient les temps que mesuraient leur chronomètres. A un moment bien précis, ils virèrent vers l'ouest en direction de leurs objectifs. Le

sol était partiellement caché par des nuages mais les pilotes pouvaient discerner les rubans argentés du tracé de l'Orne et du canal, ainsi que les deux ponts. Se suivant avec un intervalle d'environ 500 mètres, ils abaissèrent les volets et tout en s'alignant sur les ponts, prirent un taux de descente plus raide. Juste avant l'impact, ils ouvrirent les parachutes freins en criant: "cramponnez-vous, on atterrit!". Les hommes avaient déjà ouvert la porte coulissante et se tenaient prêts à évacuer les planeurs dès l'arrêt complet.

A 00h.16 GMT le planeur piloté par le sergeant Wallwork s'immobilisa dans le réseau de barbelés du périmètre, à l'endroit exact qui avait été prévu: à moins de 50 mètres de l'entrée du pont. A 15 mètres derrière lui, le Sgt.Hobbs fit un cheval de bois et se brisa en deux, pour chance, sans aucun blessé parmi les fantassins entassés l'un sur l'autre. Le troisième planeur piloté par le Sgt. Barkway toucha le sol 10 mètres plus loin, dans un marécage. Un soldat se noya, seule victime de ces atterrissages.

Les autres planeurs atterrirent aussi exactement à l'endroit prévu, à l'ouest du pont sur l'Orne.

Les premières troupes d'assaut sur le sol de France continentale étaient arrivés!

Si les hommes du lieutenant Sweeney remportèrent un succès rapide devant le pont de l'Orne, en faisant fuir les Allemands qui n'en crûrent pas leurs yeux, il en fût tout autrement au pont du canal. Le lieutenant Brotheridge qui mena la section du planeur de Wallwork à travers les barbelés, à l'assaut du pont, fût accueilli par un feu nourri provenant d'une casemate située le long de la berge. Il fût tué sur le coup, mais la plupart de ses hommes purent malgré tout, se rendre maître du pont. Le lieutenant Wood entraîna la section du planeur de Hobbs à l'assaut des casemates, mais fût blessé ainsi qu'un de ses hommes, avant même d'avoir pu déborder les positions allemandes. Ceci laissa le temps au lieutenant Smith de la section C du planeur de Barkway de traverser le pont pour prêter main forte aux hommes de Brotheridge. Peu après, toute résistance allemande cessa et la maison de Georges Gondrée, un bar-tabac de l'autre côté du canal, fut la première maison libérée de France ([2]).

Le major Howard avait tout lieu d'être fier de ses hommes et de l'opération; avant même que le 7e bataillon parachutiste, qui toucha le sol peu après eux, les eut rejoint, il s'était rendu maître des deux ponts, accomplissant sa mission à la lettre.

A leur grande stupéfaction, les hommes du Royal Engineers découvrirent que le pont n'était pas miné. Les Allemands auraient, paraît-il, cachés les charges pour qu'elles ne soient pas dérobées par la Résistance. Mais ce fût surtout, l'effet de surprise qui joua le rôle prépondérant. Jamais, la garnison en poste, n'aurait pu se douter qu'une action aussi téméraire allait se dérouler cette nuit là, par une si petite poignée d'hommes tombés du ciel.

La batterie de Merville, surplombant Sword beach, fut investie quant à elle, par le gros des troupes aéroportées, mais au prix de lourdes pertes. Au total, près de 8.000 hommes ont été acheminés dans ce secteur cette nuit là, au moyen des planeurs ([3]).

Après la guerre, le pont du canal à Bénouville fut baptisé *"Pegasus Bridge"*, en hommage à l'étalon ailé de l'insigne des forces aéroportées britanniques. Le café "Gondrée" existe toujours et est devenu le rendez-vous des vétérans parachutistes et des touristes. Il est tenu par Arlette Gondrée-Pritchard, la fille de Georges, qui était agée de 5 ans au moment des événements et qui est aujourd'hui, mariée à ...un anglais !

Si vous passez par là, ne manquez pas d'aller y faire un tour. Il abrite un très intéressant petit musée, mais allez-y surtout, pour écouter de la bouche d'Arlette, les récits passionnants et haut en couleurs, de l'héroïque bataille du 'Pegasus Bridge'.

([1]) Le nombre exact de "Horsa" construits demeure inconnu à ce jour. Néanmoins, les chiffres les plus couramment cités font état de 3.799 planeurs livrés avant que ne se termine le second conflit mondial. Dans l'effort de guerre, une partie de la construction du "Horsa" fut également confiée à l'usine automobiles "Austin Motor Cy."(365) et aussi bien entendu, au concepteur initial "Airspeed" (695). Le "Horsa" ne fut pas seulement utilisé pendant l'opération "Overlord" mais également pendant la campagne d'Italie ainsi qu'à Arnhem. Plusieurs exemplaires furent expédiées aux Indes, en vue de raids en Birmanie sur le front japonais. Les américains enfin, ont utilisé un nombre important de "Horsa" durant la bataille de Normandie, lequel s'avérait être plus maniable que son pendant U.S., le "Waco Hadrian" Ce dernier également, fut construit à un nombre impressionnant d'exemplaires mais, fabriqué outre-Atlantique, il posait avant tout, un problème d'acheminement jusqu'aux champs d'opérations. L'un de ceux-ci, très bien restauré, est visible au musée consacrée à la 2e Airborne à Sainte Mère Eglise.

([2]) On raconte que Georges Gondrée aurait refusé le dernier verre aux chefs de poste des casemates allemandes proches, prétextant l'heure tardive et qui s'en sont allés en grommelant. A peine eut-t'il le temps de fermer la porte de son établissement, qu'une bande d'innommables firent irruption, les visages couvert de suie, réclamant force libations, dans un jargon que Gondrée identifia d'abord pour ressembler au pire des patois bavarois. Ce n'était pas dans l'habitude de sa clientèle, qu'il supporta pendant près de quatre ans, de lui tenir pareil langage, ni même de se présenter chez lui, dans une tenue aussi incorrecte. Sur le point de renvoyer tout ce petit monde à la rue, il s'avisa en découvrant la couronne britannique dans l'insigne du béret de l'un d'eux. Lui, qui n'avait vu jusqu'alors que la croix gammée et l'aigle teutonique sur les uniformes de sa clientèle imposée, finira par balbutier : "Mais..., vous êtes...?."

"English, yes ! And you are free now...!" lui répondit-on.

Cette histoire teintée de forte odeur de Calva, est à prendre comme bon il semble...

([3]) Un nombre important de planeurs plus lourds ont également pris part aux opération du débarquement. Le "Hamilcar" était parmi l'un de ceux-là. Il était capable de transporter des charges jusqu'à 20 tonnes. Six chars légers furent amenés en Normandie, grâce à lui pendant la nuit du 5 au 6 juin 44.

Article réalisé par Marc ALAERTS

Caracteristiques de l'Airspeed 'HORSA'

Envergure:	26,8 m.	Vitesse vol plané :	90 NM (167 Km/h)
Longueur:	20,4 m.	Vitesse de remorquage :	100 NM (240 Km/h)
Hauteur:	05,9 m.	Vitesse d'atterrissage :	60-70 NM (110-130 Km/h)
Poids à vide:	3.800 kg.	Charge alaire :	69,7 kg/m2
Charge maxi.:	7.030 kg.		

PEGASUS BRIDGE

Illustrations de l'article de Marc Alaerts

MAQUETTES

Le Broussard de Model Art Decal
Superbe maquette, pour amateur éclairé car en résine...
avec certaines pièces en photo découpe. De quoi vous faire plaisir.
Le prix est à la hauteur de la rareté du modèle, 49 euros à :
LA MAISON DU LIVRE 75 BLD MALESHERBES
75008 PARIS

Le SEABEE, dans la série des avions d'observation, lui aussi une rareté.
Maquette toute simple mais qui sera de la plus belle originalité sur votre étagère.
REPUBLIC RC3 SEABEE
de chez MACH Prix 17 euros

BIBLIOTHEQUE

Un superbe ouvrage, en anglais biensûr, ou les Piper cotoient, les Luscombe, Stinson Waco et autre magnifiques machines volantes. De quoi s'endormir avec des rêves plein la tête... Vous pouvez vous le procurer à la boutique du musée de l'Air du Bourget

BELLE IMAGE

Celle du PA22 colt de Richard Keech, au dessus des iles du sud de l'Angleterre. Vous pourrez faire sa connaissance à Lisieux où beaucoup d'amis anglais vont faire le déplacement en voisins...géographiquement parlant.