

SERVICE DE RENSEIGNEMENTS

REVUE TACTIQUE

préparée par J.A. Franklyn-Smith, S/L (S.R.)

SYSTÈMES DE DÉFENSE ALLEMANDS

Les batteries anti-aériennes légères posent des problèmes énormes aux avions volant à basse altitude. La base de presque tous les modèles 20 mm allemands est le FLAK 30, dont la capacité est de 120 tours-minute et le plafond d'environ 6630 pieds. Un grand éventail de canons Flak plus lourds, dont certains sont montés sur des tours de béton ou sur rail, peut également se révéler dangereux si les équipages volent trop près des centres militaires ou industriels.

Un système de défense intégré, assuré par les effectifs de la Luftwaffe, a été mis sur pied en Europe du Nord. Les opérateurs de radar locaux assurent la coordination et orientent les chasseurs de nuit, les canons anti-aériens et les projecteurs.

Deux types de radar allemand peuvent détecter l'arrivée des avions alliés et coordonner l'action des batteries Flak, des projecteurs et des avions intercepteurs.

- A) Les stations côtières Freya donnent la direction et la distance des avions ennemis jusqu'à 100 milles, mais elles sont incapables de déterminer l'altitude.
- B) Les radars mobiles Würzburg, dont la portée est de 45 milles, sont utilisés par les contrôleurs au sol, à l'intérieur des terres, et bon nombre de chasseurs

sont dotés de radars aéroportés Lichtenstein qui sont précis jusqu'à deux milles.

Les Lancaster de l'escadrille 617 qui participent à l'opération "Châtiment" doivent donc faire face à cet ensemble de défense : chasseurs dotés de radar et, au sol, des pièces Falk assistées par des projecteurs et des radars, souvent groupés autour des points névralgiques.

L'un des avantages dont bénéficie l'escadrille 617 est l'incapacité du radar au sol allemand de repérer les avions au-dessous de 1000 pieds, particulièrement dans l'abri relatif que constituent les vallées qui se trouvent à proximité des cibles. De plus, les chasseurs de nuit, équipés du radar Lichtenstein, ne sont pas efficaces pour la détection vers le bas, à l'altitude où ils volent normalement. Donc, c'est en volant le plus bas possible et durant la nuit que le Lancaster bénéficie du maximum de chances.

Depuis le lancement de l'opération, un avion de reconnaissance Mosquito a survolé les barrages quotidiennement, à 25 000 pieds, prenant des photos de la montée de l'eau ainsi que du système de défense. Les vols de reconnaissance sont effectués de telle sorte que, pour les Allemands, il semble que les avions passent au-dessus des barrages par accident.

L'après-midi du 14 mai, une mission de reconnaissance-photo a été effectuée à 30 000 pieds au-dessus des objectifs, dans la région de Soest, et le matin du 15 mai, les régions de Dortmund, Duisburg et Soest ont été photographiées de manière à ne pas attirer l'attention sur les barrages. Ces renseignements ainsi que d'autres éléments indiquent qu'il n'y a pas d'activité inhabituelle de défense dans le secteur visé.

INTELLIGENCE - TACTICAL REVIEW

prepared by J.A. Franklyn-Smith, S/L (INTEL)

GERMAN DEFENSE SYSTEMS

Light anti-aircraft pose formidable problems for low flying aircraft. The basis for nearly all German 20MM models is the FLAK 30, capable of 120 rounds per minute with a ceiling of around 6630 feet. A wide range of heavier flak guns, including those mounted on concrete towers or formed into mobile railway batteries will also prove dangerous if the crews stray too close to military or industrial centres.

An integrated defence system manned by the Luftwaffe has been developed in Northern Europe. Coordination from local radar operators directs night fighters, anti-aircraft guns and spotlights.

Two types of German radar can detect incoming Allied aircraft and coordinate flak, spotlight and interceptor aircraft.

- A) Freya stations on the coast give the direction and range of attackers up to 100 miles but are unable to determine altitude.
- B) Mobile Wurzburg sets with a range of 45 miles are used by ground controllers inland and many fighters have airborne Lichtenstein sets accurate up to two miles.

So the 617 Squadron Lancasters involved in Operation Chastise must contend with this defensive organisation: Fighters with airborne radars, and a strong array of flak wea-

pons assisted by searchlights and radar and often grouped around vulnerable targets.

One advantage to the 617 Squadron is that the German ground radar is ineffective at tracking aircraft below 1,000 feet, especially in the relative haven of valleys near the targets. Also, airborne night fighters equipped with Lichtenstein radar sets are not effective in scanning downwards from their regular operating altitude. Thus, flying as low as possible at night offers the Lancaster the optimal chance of survival.

From the inception of the operation, a Mosquito reconnaissance aircraft has flown daily at 25,000 feet over the dams, taking photographs of rising water and the defences. The Mosquitoes are flown in such a manner that to the Germans it appears they are crossing the dams by accident.

During the afternoon of May 14, a photo-reconnaissance mission was flown at 30,000 feet over targets "in the Soest area" and on the morning of May 15 the Dortmund, Duisburg and Soest regions were photographed so as not to draw attention to the dams. This information was combined with other results to show that there was no unusual defensive activity in the target area.

FA GB1 GG 151700
18-06

ALTITUDES AU-DESSUS DU NIVEAU DE LA MER SAUF AVIS CONTRAIRE

PROG

FRONT ARCTIQUE MARITIME AVEC VITESSE VENT 250 S I. JAN
MAYEN À SECONDE VV 400 O LIMERICK. PREMIÈRE VV PASSANT À
100 N I. FAEROE À 06H AVEC FRONT S I. ROCKALL À SECONDE VV
300 O-S-O LIMERICK A 06H PUIS DIR. E-N-E SOUS FORME FRONT
FROID. AMS N HUMIDITÉ FRONTALE PLUS SEC AU S.

GG 1 - 2 - 3 - 6 - 7

SE ET CENTRE DE ANGLETERRE, NE DE EUROPE Y COMPR. MER DU N
À 60 DEG NÉBULLOSITÉ ET MÉTÉO. FRONT ARCTIQUE SO 100 SCT
VBKN 140 RISQUE DE LÉGER BROUILLARD DANS LES TERRES
BASSES. N DU FRONT XTNSV BKN V OVC ST CIGS 6 - 10 TOPS 25 -
30 AVEC FRÉQ BANCS DE BROUILLARD VSBYS 1/4 -F, RISQUE RW+.

PRÉV, LONG TERME EST FRONT SUR CENTRE DE ANGLETERRE 09H
17/04/43. CAVOK JUSQU'AU PASSAGE DU FRONT. -2 H.

FA GB1 GG 151700

18-06

HTS ASL UNLESS NOTED

PROG

**MARITIME ARCTIC FRONT FROM WV 250 S JAN MAYEN IS. TO
SECOND WV 400 W LIMERICK. FIRST WV MOVING TO 100 N FAEROE
IS. AT 06Z WITH FRONT S ROCKALL IS. TO SECOND WV 300 WSW
LIMERICK AT 06Z THENCE ENE D AS A COLD FRONT. AMS N FRONT
MOIST DRIER TO S.**

GG 1 - 2 - 3 - 6 - 7

**SE AND CENTRAL ENGLAND, NE EUROPE INC. N SEA TO 60 DEG
CLOUDS AND WX. SW ARCTIC FRONT 100 SCT VBKN 140 RISK OF
LIGHT FOG IN LOW LYING AREAS. N OF FRONT XTNSV BKN V OVC ST
CIGS 6 - 10 TOPS 25 - 30 WITH FREQ FOG PTCHS VSBYS 1/4 -F,
RISK RW+.**

**LRF EST FRONT OVER CENTRAL ENG 09Z 170443. CAVOK UNTIL
FROPASS -2 HR.**

NOTES COMPLÉMENTAIRES

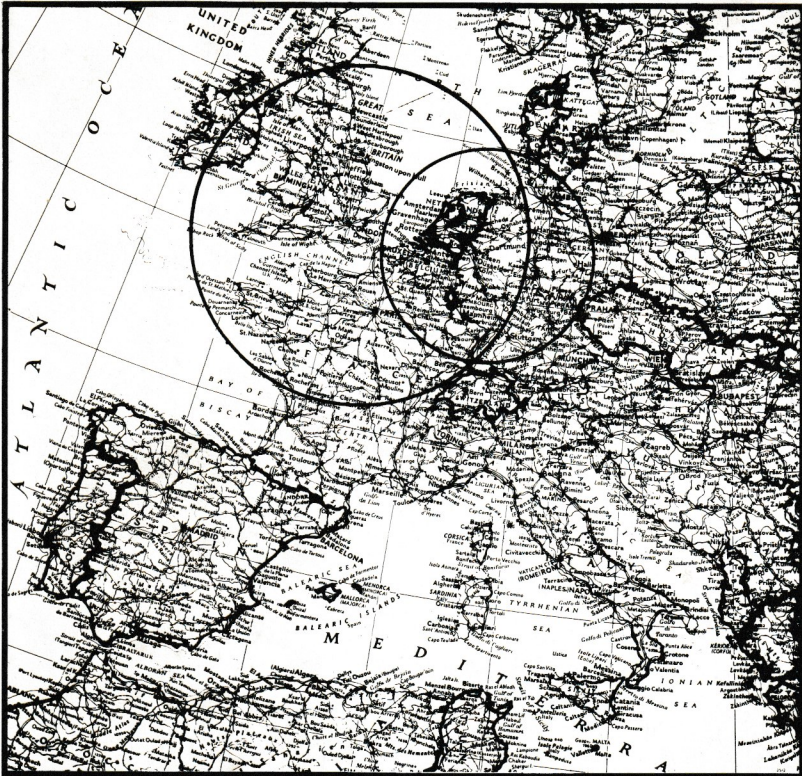
Pour faciliter le décollage, stabilisez l'avion aussitôt qu'il a pris assez d'altitude en ramenant l'horizon artificiel à l'horizontale, puis réduisez la puissance des moteurs.

Si vous coupez les quatre moteurs en cours de vol, avec les extincteurs ou en réduisant les manettes des gaz, l'avion peut rester en l'air un certain temps mais il se peut que vous n'arriviez pas à relancer les moteurs. Dans ce cas il faudra reprendre la partie depuis le début en réinitialisant le jeu.

ADDITIONAL TIPS

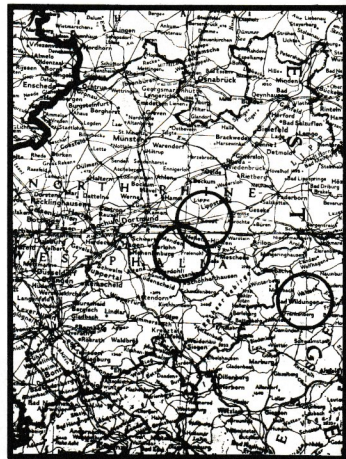
For an easier take off, the plane must be stabilized as soon as it is airborne by keeping the artificial horizon instrument perfectly horizontal before reducing the power of the engines.

If you turn off the four engines while in flight, with the fire extinguishers or by closing the throttles, the plane will continue flying for a while but the engines may fail to restart. In this case you must go back to the beginning by resetting the game.



OPERATION CHASTISE
May 16, 1945

OPÉRATION CHÂTIMENT
16 mai, 1945



SECRET

Escadrille 617 OPOD 16 avril 1943

16h-16h45 : Breffage de tous les membres
 de l'escadrille

17h-19h : Armement des avions B à X
 - max. obus chargés
 - 1 balle traçante sur 4
 - chargement NDQS 91-4-1

18h-18h45 : Dîner

19h-20h : Plein de carburant des appareils

20h40 : Embarquement dans les avions

21h10 : Formation 2 Décollage : McCarthy
 Byers
 Barlow
 Rice
 Munro

21h30 : Formation 1 Décollage : Gibson
 Hopgood
 Martin

21h40 : Young
 Astell
 Maltby

21h50 : Maudslay
 Knight
 Shannon

23h55 : Formation 3 Décollage : Townsend
 (réserve mobile) Brown
 Anderson
 Ottley
 Burpee

4h : Tout le personnel d'exploitation
 doit être prêt pour l'atterrissage des
 appareils.

SECRET

SECRET

617 Sqn. OPORD 16 Apr 43

1600-1645: All sqn. aircrew to briefing rm.

1700-1900: Armament section to arm a/c
B through X
- max. load shells - tracer 1 in 4
- load NDQS 914-1

1800-1845: Aircrew to supper

1900-2000: Fuel a/c

2040: Crews to a/c

2110: Formation 2 T/O: McCarthy
Byers
Barlow
Rice
Munro

2130: Formation 1 T/O: Gibson
Hopgood
Martin

2140: Young
Astell
Maltby

2150: Maudslay
Knight
Shannon

2355: Formation 3 T/O: Townsend
(mobile reserve) Brown
Anderson
Ottley
Burpee

0400: All operational personnel stand by to
land a/c.

SECRET

RAF Scampton
15 May 43

F/L D.J. Shannon
RAF Albermarle
WARCS

Dear David,

This is doubtless going to come as a shock, but you're one of mine, now. We have an operation that calls for a precise number of aircraft, due to go off in less than 24 hours, and we've just lost a pilot to an auto accident. The silly bloke was watching a WAAC when he should have been looking at the oncoming lorry. Only a broken leg, mercifully, but it put him out of action just when we needed him most.

As a result, we're short one expert low-level pilot. It's a hell of a complex mission, and I'm sorry to drop you in it without special training, but it calls for a lot of treetop stuff, and you're the only one I know who can take a Lanc under Tower Bridge with the wheels down.

The timing of this thing is absolutely critical, as the weather is due to sock in

day after tomorrow, so we have to have you instantly. There won't be time for even one training flight, and you'll be lucky if you make it in time for the briefing. Air Marshall Harris, therefore, has authorized me to take the extraordinary measure of sending you all this very sensitive material by means of a "Special Courier". He's frightfully touchy so approach with caution.

Please familiarise yourself with all the enclosed information on your train trip north, since it's all you're going to get. I've given you the best navigator in the squadron, and he'll help as much as he can. Engage a private compartment (if you can), as we cannot risk this classified material falling into the wrong hands now.

Sorry the package appears to be so disorganised but you'll find everything you need to know to carry out this mission included in it. I'll meet you tomorrow.

Good Luck!


Gibson

RAF Scampton
15 mai 43

Capitaine D.J. Shannon
RAF Albermarle
WARCS

Cher David,

Tu vas sans doute être surpris, mais tu es dans mon équipe désormais. Nous lançons dans 24 heures une opération qui exige un nombre précis d'appareils, et un de nos pilotes vient de faire un accident de voiture. L'idiot regardait une auxiliaire (WAAC) au lieu de faire attention au camion qui venait en sens inverse. Heureusement, il s'en est sorti avec seulement une jambe cassée, mais il est hors circuit au moment où nous avons le plus besoin de lui.

Il nous manque donc un pilote expert en basse altitude. C'est une mission bougrement complexe, et je suis navré de t'y jeter sans entraînement spécial, mais comme il est question de rase-mottes, j'ai pensé à toi : tu es le seul à être capable de passer un Lanc sous le Tower Bridge avec le train d'atterrissage ouvert.

Cette mission est synchronisée à la fraction de seconde, étant donné que le temps doit se gâter après-demain. Nous avons donc besoin de toi immédiatement. On n'aura même pas le temps d'effectuer un seul vol d'entraînement, et tu seras chanceux si tu arrives à temps pour le breffage. Le maréchal de l'air Harris m'a donc autorisé à t'envoyer cette documentation ultra-secrète, par messenger spécial. Il est particulièrement susceptible, je te recommande donc une approche prudente.

Je te demande de te familiariser avec tous les renseignements ci-joints, durant ton voyage, puisque c'est tout le temps dont tu pourras disposer. J'ai mis avec toi le meilleur navigateur de l'escadrille, et il t'aidera du mieux possible. Prends-toi un compartiment privé (si possible), car nous ne pouvons risquer que cette documentation ultra-secrète tombe entre d'autres mains.

Désolé que le dossier paraisse si désorganisé, mais tu y trouveras tout ce que tu as besoin de savoir pour effectuer la mission. Je te verrai demain.

Bonne chance!

Gibson
Gibson