

North American Harvard



Avec son grondement distinctif, le Harvard était un avion aisément reconnaissable lors de la deuxième guerre mondiale. Utilisé comme monomoteur d'entraînement avancé, il servait à préparer les pilotes aux puissants chasseurs Hurricane et Spitfire. 3350 Harvard furent construits au Canada. Bien que fort semblable aux modèles du temps de guerre, le Harvard du musée date de 1954. Il a été en service à la CFB de Penhold.

Beechcraft D-18 Expeditor



L'Expeditor a servi comme avion de transport léger et d'entraînement pour la RCAF et la RAF pendant et après la deuxième guerre mondiale. L'avion du musée a été utilisé par la Gendarmerie royale du Canada de 1946 à 1973.

Canadair Tutor



Le Tutor est un jet d'entraînement de conception et de construction canadiennes qui a été utilisé par l'armée de l'air du Canada pour former des pilotes entre 1963 et 2000. Il continue à être en service dans l'Escadron de Démonstration Aérien 431 (les Snowbirds). L'escadron 431 volait avec le Bomber Command pendant la Deuxième Guerre mondiale. L'avion du musée a été au service des Snowbirds pendant 10 ans.

Ian Bazalgette VC DFC

Ian Bazalgette a été le seul Albertain décoré de la Victoria Cross pendant la Deuxième Guerre mondiale. Après l'attaque réussie d'un site de fusées V-1, son Lancaster perdit un troisième moteur et prit feu. S/L Bazalgette ordonna à quatre membres de son équipage de sauter en parachute mais voulut rester à bord pour tenter de sauver deux blessés. Il réussit à poser l'avion mais celui-ci explosa et tous à bord périrent. Le bombardier Lancaster du musée est consacré à la mémoire du S/L Bazalgette.

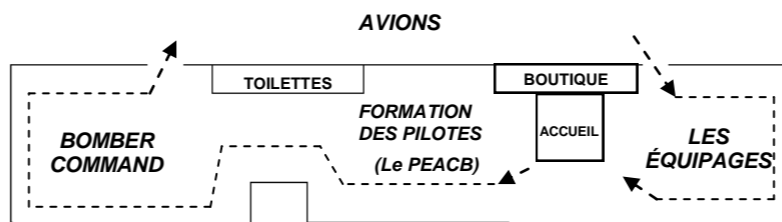


Art et Aviation

Le musée expose des oeuvres (ayant trait à l'aviation) de plusieurs artistes; parmi celles-ci la Collection Clarence Simonsen, la plus grande exposition de répliques de "nose art" au Canada. Toutes les oeuvres sont visibles sur notre site Internet.



Visite du Musée



The Nanton Lancaster Society

Association à but non lucratif animée par des bénévoles, la Nanton Lancaster Society est enregistrée auprès du Revenu Canada en tant qu'organisation caritative; elle délivre des reçus fiscaux pour les donations financières ou matérielles. Le musée essaye constamment d'étendre sa collection d'objets ainsi que son fonds documentaire. Les donations ainsi que les suggestions relatives aux compléments à apporter au musée sont très appréciées. Nous espérons que vous avez aimé votre visite et que vous garderez le contact en adhérant à la Nanton Lancaster Society ou en visitant notre site Internet. Pour les informations relatives à l'adhésion, aux donations ou aux activités du musée, parlez avec notre personnel ou prenez contact avec nous à l'adresse suivante:

Nanton Lancaster Air Museum
Box 1051; Nanton, Alberta, Canada; T0L 1R0
(403) 646-2270— www.lancastermuseum.ca

January 2008

Bienvenue au

NANTON LANCASTER AIR MUSEUM



**Le musée a été fondé en
l'Honneur de ceux qui servirent
le Bomber Command
lors de la Deuxième Guerre
Mondiale et pour
Commémorer le
Plan d'entraînement aérien du
Commonwealth Britannique**

**L'entrée au musée est gratuite .
Toutefois son fonctionnement et son
développement nécessitent des dons.**

Merci de participer dans la mesure de vos moyens.

LE BOMBER COMMAND

L'offensive de bombardement montée par la RAF et la RCAF lors de la seconde guerre mondiale a été décrite comme étant l'opération militaire la plus continue et la plus exténuante jamais effectuée. Elle a duré quelque deux mille jours et pendant que le monde attendait un renversement de la situation lent à venir, le Bomber Command a été la seule arme capable de faire la guerre à la forteresse européenne d'Hitler.

Pour les Britanniques ainsi que pour les populations des pays occupés, les bombardiers qui bourdonnaient à travers les cieux nocturnes étaient un symbole d'espoir et de regain de puissance.

Bien qu'initialement ciblé vers les sites de production de l'ennemi, le Bomber Command a joué un rôle prépondérant : minage des eaux allemandes, raid des briseurs de barrages de la Ruhr (les "Dambusters"), destruction de navires de guerre ennemis, tel le cuirassé Tirpitz, et attaques ponctuelles sur le QG de la Gestapo.

Les succès du Bomber Command ont été acquis à un coût terrible. Près de soixante pour cent des 55 000 volontaires furent tués. Il s'agit d'un taux de perte comparable seulement aux pires massacres des tranchées de la première guerre mondiale.

Toutefois, malgré ces chiffres épouvantables, le flot des volontaires ne s'est jamais tari. On savait le prix énorme, mais ce prix a continué d'être payé avec un courage inconditionnel.

Des Canadiens servaient déjà dans la RAF au début du conflit, l'engagement de notre pays s'accrut avec la progression de la guerre. En janvier 1943, le groupe n°6 du Bomber Command fut entièrement constitué de Canadiens, officiers et personnels ; à la fin de la guerre, il comptait quatorze escadrons. Plus de dix mille Canadiens périrent au service du Bomber Command, un sacrifice qui ne doit jamais être oublié.



Les noms de plus de dix mille Canadiens sont gravés sur le Mur du Souvenir du Bomber Command Canada.



Avro Lancaster



Avec une vitesse, un plafond et une capacité de chargement inégalés à l'époque, l'Avro Lancaster fut pendant la deuxième guerre mondiale, le bombardier du Bomber Command le plus couronné de succès. Volant en général dans l'obscurité, cet appareil n'avait virtuellement pas d'armes défensives ; des mitrailleurs étaient postés dans les tourelles arrière et centrale-supérieure. Un pilote, un ingénieur de vol, un navigateur, un ingénieur radio et un régulateur de bombes/mitrailleur, posté à l'avant, portaient à sept l'effectif de l'équipage.

Le premier vol du Lancaster eut lieu en janvier 1941. A la fin de la guerre 7374 avaient été construits ; 3932 d'entre eux furent perdus au cours des opérations.

Sir Arthur T. Harris, Chef du Bomber Command RAF, a résumé le rôle du Lancaster: "Le Lancaster a joué un rôle prépondérant dans la victoire avec ses attaques sur l'Allemagne. Sur terre il a forcé les Allemands à priver les troupes de la moitié de leurs armes antichars si douloureusement nécessaires. Le Lancaster a aussi gagné la guerre sur les mers en détruisant plus d'un tiers des sous-marins allemands dans leurs bases et six de leurs plus grands navires de guerre. Surtout, le Lancaster a gagné la guerre aérienne en forçant l'Allemagne à se concentrer sur la construction et l'utilisation d'avions de chasse pour défendre la patrie, privant ainsi ses armées de l'essentiel appui aérien."

Le Lancaster du musée est l'un des 430 construits au Canada. Il n'a pas connu les opérations de guerre mais a été en service à Greenwood, Nouvelle Ecosse, puis à Comox, Colombie Britannique, dans les années 50. Trois citoyens de Nanton ont acheté l'appareil en 1960 pour en faire don à la Ville.

Bristol Blenheim



Le Blenheim a largement été utilisé comme bombardier multifonctions, jusqu'à son remplacement, en 1942, par des appareils plus modernes. L'appareil du musée est en fait un Bolingbroke, la version construite par les Canadiens. Dans la RCAF, les "Boly's" ont servi à la formation des pilotes, à des missions de reconnaissance et pour les patrouilles côtières. L'avion du musée a été dédié à la mémoire de Barry Davidson, un pilote de Calgary abattu en 1940 qui est resté prisonnier de guerre pendant près de cinq ans.

PLAN D'ENTRAINEMENT AERIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, le Canada et la RCAF ont apporté une contribution majeure à la supériorité aérienne des Alliés dans le cadre de l'effort d'entraînement des équipages aériens du Commonwealth britannique. Il y eut 107 écoles, 10 096 appareils utilisés, 104 113 femmes et hommes servirent comme personnel au sol. 131 553 personnes furent diplômées : pilotes, navigateurs, régulateurs de bombes, opérateurs radio, artilleurs aériens, et mécaniciens de bord. Parmi ces spécialistes, 55% de Canadiens. Cet engagement majeur a inévitablement fait payer un lourd tribut en vies canadiennes lors des opérations.

Le quartier général, à Calgary, avait la responsabilité d'un réseau d'écoles situées dans le Sud Alberta dont la légendaire clarté des cieux a sans doute joué un rôle dans la décision d'implanter tant de bases dans cette région. Bien que Nanton n'ait pas eu de base d'entraînement, elle était entourée de villes qui avaient la leur et les apparitions quotidiennes d'avions d'entraînement à la livrée « jaune PEACB », si caractéristique, indiquaient que la province prenait une part significative dans l'effort de guerre.

Fleet Fawn

Lorsque le PEACB fut créé en 1939, le Fleet Fawn servait d'avion d'instruction

aérienne primaire. D'une grande robustesse, doté d'excellentes caractéristiques de vol, il inspirait confiance aux pilotes novices. Le Fleet Fawn du musée fut livré à la RCAF en 1938 et utilisé pendant la guerre.



Fairchild Cornell

En 1941, le Cornell fut choisi pour remplacer les biplans vieillissants. Ses performances étaient médiocres les jours de chaleur en altitude comme à High River. Néanmoins, le Cornell fut apprécié et resta en service jusqu'en 1948. Le Cornell du musée a été basé à Bowden, Alberta, de 1943 à 1945.

