

[Text]

It is necessary to go into some detail on this operation, which basically was to deprive the Nazi war machine of hydro power needed to run the powerful steel industry in the Ruhr Valley and the pure water to wash the coke. This was an important point. The purer the water, the better the quality of steel produced. The logic was irrefutable. As Sir Barnes Wallis stated, if you had no steel, you had no guns, tanks or ammunition.

The RAF had looked at this problem from the start of the war and had been told the dams were absolutely invulnerable. They were, until Sir Barnes came along very early on in the war. He was involved with aviation for many years, first in the First World War in a senior capacity with respect to the building of airships. In the 1920s, he headed up the designing and building of the R-100, the most successful British airship ever flown. When the airship industry folded following the *Hindenburg* disaster of 1937, Sir Barnes was already designing and building airplanes. He had already built the Wellesley and then, using his geodetic design employed so successfully in the R-100, he created the Wellington. This was the mighty "Wimpy" that was the backbone of Bomber Command until 1942.

With the outbreak of World War II, Sir Barnes began working on plans for destroying the war-making potential of Nazi Germany. Out of this came his plan for breaking the dams with his concept of the bouncing bomb, with its devastating shockwave. Later came his sixton Tallboy, which sank the *Tirpitz*, levelled V -1 and V-2 sites, and generally made life miserable for the enemy. This was followed by his 11 ton Grand Slam, which took care of anything the Tallboy had missed and was the most powerful weapon used in World War II, until the A-bomb came along.

In his 66 years of association with aviation, Sir Barnes was made a fellow of the Royal Aeronautical Society and Honourary Fellow of Churchill College, Cambridge. He won the Albert Medal of the Royal Society of Arts, and was made a CBE in 1963 and knighted in 1968. At war's end when he was awarded £10,000 for his contribution to victory, Sir Barnes turned the entire sum over to a trust fund to aid in the education of children whose fathers had died when serving with the RAF. Yet in the film the McKennas, the CBC, the NFB, Galafilm and assorted cohorts were quite happy to dismiss this man as an eccentric scientist. The late great statesman, Sir Winston Churchill, who added a few words of his

[Traduction]

en ont intégré certaines parties dans leur série, comme ils l'ont fait avec certaines parties des films de l'armée.

Il est nécessaire d'entrer dans certains détails au sujet de cette opération, qui visait essentiellement à priver la machine de guerre nazie de l'énergie hydroélectrique dont elle avait besoin pour faire fonctionner la puissante industrie de l'acier de la vallée de la Ruhr, et de l'eau pure nécessaire au lavage du coke. Il s'agit d'un point important. Plus l'eau était pure, meilleure était la qualité de l'acier produit. La logique était irréfutable. Si on n'a pas d'acier, comme Sir Barnes Wallis l'a affirmé, on n'a ni fusils, ni chars d'assaut, ni munitions.

Dès le début de la guerre, la RAF a examiné ce problème. On lui a dit que les barrages étaient absolument invulnérables. Ils l'étaient, jusqu'à l'arrivée de Sir Barnes, au tout début de la guerre. Depuis de nombreuses années, il s'intéressait à l'aviation. Pendant la Première Guerre mondiale, il avait joué un rôle de premier plan dans la construction des dirigeables. Dans les années 20, il a dirigé la conception et la construction du R-100, le dirigeable britannique qui a connu les plus grands succès. Au moment du déclin de l'industrie des dirigeables consécutif au désastre du *Hindenburg* en 1937, Sir Barnes avait déjà commencé à concevoir et à construire des avions. Il avait construit le Wellesley. C'est à ce moment qu'il a utilisé la conception géodésique qui avait si heureusement servi le R-100 pour créer le Wellington. C'est le puissant «Wimpy» qui a constitué l'épine dorsale du Bomber Command jusqu'en 1942.

Après le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, Sir Barnes a commencé à élaborer des plans visant à détruire la capacité de l'industrie militaire de l'Allemagne nazie. C'est de là qu'est issu le plan visant à détruire les barrages au moyen de bombes à rebond aux ondes de choc dévastatrices. Plus tard est venu son Tallboy de six tonnes, qui a coulé le *Tirpitz*, rasé les emplacements de V-1 et de V-2, et, de façon générale, fait la vie dure à l'ennemi. Vint ensuite son *Grand Slam* de 11 tonnes, qui s'est chargé de tout ce que le Tallboy avait manqué, et a constitué l'arme la plus puissante utilisée durant la Deuxième Guerre mondiale, jusqu'à l'apparition de la bombe A.

Au cours de ses 66 années d'association avec l'aviation, Sir Barnes a été fait fellow de la *Royal Aeronautical Society* et fellow honoraire du *Churchill College* de Cambridge. Il a remporté la *Albert Medal* de la *Royal Society of Arts*; en 1963, il est devenu Commandeur de l'Empire Britannique; en 1968, il a été fait chevalier. À la fin de la guerre, on lui a accordé 10 000 livres pour sa contribution à la victoire. Sir Barnes a consacré la somme entière à un fonds de fiducie visant à contribuer à l'éducation des enfants dont le père était mort au service de la RAF. Pourtant, dans le film, les McKenna, la SRC, l'ONF, Galafilm et nombre de personnes du même acabit ont été plutôt heureux de faire passer cet homme pour un scienti-