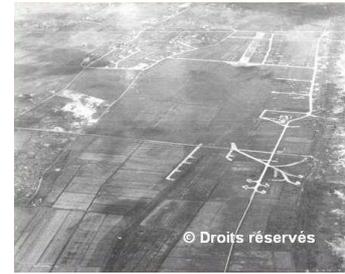




Les Anciens Aérodromes



Lettre de liaison

n° 9 - mars 2009

Site Internet : <http://www.anciens-aerodromes.com>

Liste des membres : sur demande

contacter laurent-bailleul@orange.fr

Editorial

Nous présentons ce mois ci la dernière partie de l'excellente étude de notre collègue Thierry Cardon sur l'opération *Repulse*. Un épisode de la seconde guerre mondiale certainement peu connu par bon nombre d'entres nous.

Je lui adresse une fois encore toutes mes remerciements pour nous avoir ainsi offert ce récit qui rends hommage à ces pilotes qui permirent le ravitaillement des troupes US lors de l'offensive allemande des Ardennes.

Je profite aussi de ces quelques lignes pour rappeler à tous nos membres que cette "tribune" est à leur disposition pour présenter une étude ou un reportage qu'ils souhaitent faire partager à notre groupe.



Opération 'REPULSE'... Bastogne décembre 1944 *(partie 4 et fin)*

27 décembre 1944

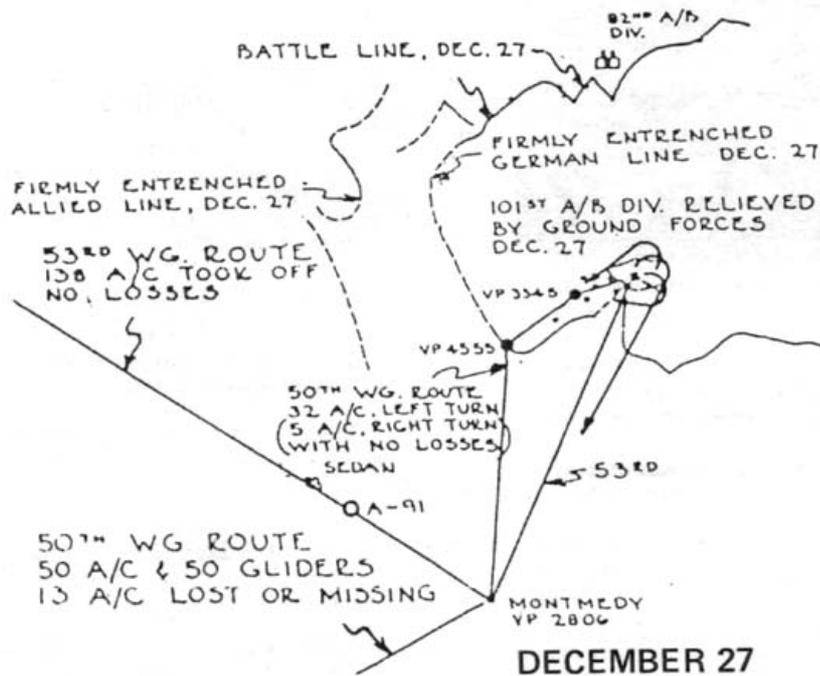
Châteaudun A-39

C'est d'ici qu'est partie la mission la plus importante... mais qui fut aussi la plus tragique en terme de pertes humaines et matérielle depuis le débarquement en Normandie !

50 planeurs en surcharge (un total de 730 obus de 155mm) et heureusement qu'un seul pilote était prévu par planeur... seulement 32 pilotes arriveront à rejoindre la LZ. Les autres atterrirent en territoire ennemi.

Un couloir terrestre vers Bastogne a été dégagé le 26 décembre au soir. Les ravitaillements de première nécessité sont envoyés dans le périmètre par voie terrestre et au retour, des blessés graves sont évacués.

Le long de ce couloir, des allemands tentent en vain de refermer le cercle. Par contre, leur DCA y est installée...



© DR

Peu avant le départ, les pilotes américains reçoivent leur briefing et il semble y avoir de la confusion quant à la bonne route à suivre pour éviter les pertes... il est recommandé de suivre le couloir de dégagement terrestre pour rejoindre la LZ.

Mal leur en prend car à partir de la seconde vague, les planeurs et remorqueurs respectifs sont le point de mire des artilleurs allemands. A partir du second groupe, il y a aura des espacements entre les formations de part des retards lors des décollages. En plus, les formations volent à 200m d'altitude et l'armada est 5 fois plus longue que le jour précédent. Les allemands ont fait leurs réglages sur la première vague. Les résultats ne se font pas attendre pour ceux qui suivent. Certains C-47 larguent trop tôt et leurs planeurs atterrissent en territoire ennemi. Un autre n'a pas le temps de se détacher de son remorqueur en feu et s'écrasent ensemble. Un pilote de planeur se fait lâchement assassiné lorsque fait prisonnier. Si certains membres d'équipages parviennent à sauter de leur C-47 en flammes, bon nombre sont fait prisonnier.

Et parmi les heureux équipages qui peuvent prendre la direction de leur base, l'un d'entre eux écrase en cours de route mais sans faire de victimes.

Un avion sera considéré comme irrécupérable à son retour... Pas moins de 1.000 impacts seront comptabilisés !

Le bilan humain est très lourd... 14 C-47 sont perdus rien que pour la mission d'aéroportage : 9 sur les 13 pour le 440TCG et 5 sur les 37 pour le 439TCG.

Les pertes de membres d'équipages pour les 439 & 440TCG se chiffrent comme suit: sur un total de 218 membres d'équipages engagés : 18 ont été tués et 21 fait prisonniers, soit 18% de pertes.



Cimetière Militaire Américain de Henri-Chapelle
(Photo Thierry CARDON) © DR

A lui seul, le *440th TCG* affichera 53% de pertes, Ce fut le jour le plus noir pour le *Troop Carrier Command*. Du jamais vu pendant toute la campagne européenne !

Pour les pilotes de planeurs, on déplore 4 tués (dont 1 lâchement assassiné) et 9 prisonniers, dont 3 blessés. Deux mourront par après dans des camps.

A cela, il faut encore ajouter 9 C-47 perdus lors des missions de parachutages. La également, il y a eu pertes d'hommes.

Un total de 886 tonnes seront parachutés par les C-47 et 63 tonnes déposés en planeurs pendant ces 4 jours d'opérations de ravitaillement sur Bastogne.

Certains de ces hommes reposent dans des cimetières en Belgique.

L'auteur est parrain de 2 tombes de pilotes à Henri-Chapelle. Celles des Lt Raymond G.SCHOTT (pilote de C-47) et le Lt Stanley J.ZDUN (pilote de CG-4A) Ils sont restés accrochés jusqu'au bout !



Raymond G.SCHOTT (gauche) et Stanley J.ZDUN (droite)
Photo Thierry CARDON © DR

Que Dieu bénisse ses jeunes qui ont sacrifié leur vie pour notre liberté

Thierry CARDON

Nouveaux membres

Un seul "nouveau" pour le mois dernier, mais un auteur bien connu des passionnés de la fortification :

Michel Truttmann mtrut@club-internet.fr

*Pensez à mettre à jour vos carnets d'adresses !!!!
Consultez les ajouts depuis le mois dernier ! surveiller la mention " NOUVEAU ! "
Liste disponible sur demande après réception des documents de présentations*

Rapport activités pour le mois de février 2009

2 février 2009 Une bombe encore sur le toit du blockhaus d'Eperlecques

Une information transmise par notre collègue Bernard Cocriamont et commenté avec moi sur d'autres forums.

Une bombe *Disney*, ancêtre des bombes "perce béton" actuelles (souvenez vous des destruction de bunker lors de la guerre du Golfe !), vient d'être retiré du toit du blockhaus d'Eperlecques (département du pas de Calais).



6 février 2009 Visite Vallée de l'Aa

Journée de visite sur quelques sites près de St Omer dans la vallée de l'Aa.

Il s'agissait en fait de lieux en rapport avec les armes V mais également un centre de commandement d'une unité de construction. Cette unité, nommé *Festung Pi. Stab 27*, a certainement pris part aux aménagements des terrains d'aviation de St Omer avant de se consacrer aux constructions pour les armes V1 et V2.

Furent présents lors de cette visite :

- Bernard Cocriamont et son amie, Nicolas Grebert et moi même pour notre groupe "Anciens Aérodrômes"
- 4 membres des forums *Atlantikwall* et *Nord-Pas de Calais 39-45*. Des spécialistes de la fortifications et des recherches locales.

Visite dans un premier temps du parc du Château Dambricourt, occupé dès 1940 par le *Festung Pi. Stab 27*. Le château est maintenant en ruines suite à un incendie en 2003 et possède dans son parc des casernements qui sont identiques à ceux retrouvés sur la base de Juvincourt. Standardisation typiquement Allemande ?

Suite aux bombardements à partir de 1943, un abris plus solide et protecteur fut construit dans le parc, juste à côté du château.

En 1944, un projet de nouvel aménagement fut décidé avec creusement de galeries dans les collines voisines (vallée de l'Aa)

Hélas, il ne nous a pas été permis d'avoir accès à ce complexe car le propriétaire est DCD sans précision sur la transmission de son héritage.

Voir ma page : <http://www.sitesv1du-nord-de-la-france.com/Hallines.htm>

Autre recherche effectuée, celle pour retrouver les ruines du centre de stockage V1 voisin. Découverte de l'emplacement de trois tunnels éboulés, donc forte probabilité que ce lieu était bien celui recherché.

Découverte également d'un autre tunnel sur la commune voisine mais sans rapport avec les V1, ni même les V2 ! un simple lieu de stockage pour des munitions.

En fin de journée, "cerise sur le gâteau", visite du blockhaus d'Eperlecques et montée sur le toit. (pour mémoire, la semaine dernière, enlèvement d'une bombe *Disney* !)

Deux membres du groupe "Anciens Aérodromes" ont été capturés et forcés de réparer les dommages causés par la RAF et l'USAF ! Soumis de plus à un mauvais traitement, pas même une bière !

Heureusement, nous avons été libérés en soirée !!!



7 février 2009 Rencontre Nicolas Grébert- Erik Mombeeck et Jean Louis Roba

Lorsque trois passionnés de *Jagdgeschwader* se rencontrent à Charleroi, que font-ils ? Et bien, ils échangent photos, comparent et progressent dans leurs connaissances

9 février 2009 Une question de notre collègue Alain graton :

< Au sujet de l'aérodrome de Boissy-le-Châtel (77), disparu et transféré à Voisins-Coulommiers en juillet 1937. Ce n'était pas un aérodrome militaire à vrai dire mais c'est là qu'on été formés les Républicains espagnols sur Potez 60 principalement.

Existe t'il une carte d'époque car je n'ai rien trouvé pour l'instant ...> A. Graton

10 février 2009 Réception d'un courrier sur l'aérodrome de Prunay dans la Marne

Plusieurs photos prise en 1982 montrant les "traces" de ce terrain occupé en 1939-1940 par l'Armée de l'Air sur lequel plusieurs appareils furent incendiés lors de la débâcle.

10 février 2009 Information de Frederic Lafarge pour le prochain meeting de Reims

La BA 112 organise en juin prochain un meeting. Le conservateur du musée nous informe de son organisation avec deux liens :

http://jt.france3.fr/regions/popup.php?id=c51a_1920&video_number=0 Reportage de France3 et (www.meetingducentenaire.com)

11 février 2009 Réponse de notre collègue François Paquet à la demande d'Alain Graton (voir paragraphe du 9/2)

Envoi d'une photo de 1936 montrant l'état du terrain. Photo qui sera prochainement en ligne sur le site Anciens Aérodomes avec l'historique de ce terrain.

11 février 2009 Lien sur l'Opération Aphrodite

Réception d'information de la part de Robert Dehon, rédacteur de nombreuses pages web sur le thème de la seconde guerre mondiale dans le Nord Pas de Calais.

<http://www.cyanopale.org/ch/chronique15.htm>

Détail de ces opérations qui consistaient à lancer sur un objectif un B24 ou un B17 chargé d'explosif.

13 février 2009 Visite au VTI Ypres

Le mois dernier dans notre Lettre de Liaison, je vous avais exposé le projet de ce lycée technique pour construire une réplique de Morane Saulnier Parasol (L). Rencontre donc de l'équipe enseignante et des élèves.

La construction de cette réplique est aujourd'hui bien avancé, le moteur tourne (toujours !), le fuselage est en phase de recouvrement, l'empennage est terminé, les commandes également, la seconde aile est en prête à être recouverte et l'hélice sculpté dans un lamellé-collé est en finition.



Le travail a été possible grâce à la découverte d'un Ms Parasol en Finlande, une version sur skis nommé "Thulin" dont un exemplaire serait sauvegardé en Slovénie. Des échanges scolaires entre le VTI de Ypres et l'école Slovènes ont permis la réalisation de plans, car il était très difficile de recréer les pièces.

Ces plans, numérisés par les enseignants en informatique appliqué à la mécanique qui ont permis la réalisation de pièces bois sur des machines outils de précisions. Collage, façonnage, un peu comme à l'ancienne si ce n'est que des ordinateurs se trouvent sur les tables de travail.

Un projet conjoint entre les classes de mécanique et de menuiseries, auront ainsi bientôt permis l'achèvement de cet avion inédit dont l'équipe enseignante et les élèves sont très fiers.

Cet avion devrait donc (à force d'heures supplémentaires !) être présenté en juin prochain pour le centenaire de l'école. Je vous tiendrai bien sûr informé et j'espère bien que nous irons ce jour là, les rencontrer pour les féliciter.

En ce qui concerne la commémoration Caudron de mai prochain, l'équipe ne pourra venir présenter LEUR avion suite à des soucis bien compréhensible de transport. Par contre, Johan Vanbeselaere est disposé à nous prêter un PC portable avec montage video ou Power Point ainsi que des planches d'expositions sur le sujet. Il nous rejoindra le Week End, étant en vacances dans la région.



Voici quelques liens :

<http://www.modelbouwforum.nl/forums/bouwverslagen-vliegen/66599-morane-saulnier-parasol-1-1-schoolproject-2.html>

<http://www.rnews.be/nl/regio/wvl-8900/vti-bouwt-replica-vliegtuig-guynemer/Article-1184683226347-1194473626913.html?params=primarySelectedTab%3AVideo>

14 février 2009 *Mise à jour page ‘ documents ’*

Toutes les Lettres de Liaison de 2008 sont maintenant téléchargeables.

<http://www.anciens-aerodromes.com/terrains%20aviations/documents/documents.htm>

14 février 2009 *Contact avec l'Amicale des Avions Anciens d'Albert*

Contact téléphonique avec le président Francis Allart qui est disposé à nous inviter sur le terrain d'Albert Bray afin de voir ces différents avions et converser avec les pilotes.

Nous devrions profiter d'une journée d'entretien pour les appareils.

Encore une visite à prévoir

Visitez leur Siteweb : <http://www.avionsanciens.net/>

Liens web à consulter - Revues

Photos de la reconstitution de la bataille de Bastogne, le samedi 13/12/08 à Vaux-sur-Sûre.

<http://picasaweb.google.com/Scrivarius21/2008VauxSurSure>

Un très beau complément de l'étude de notre collègue Thierry Cardon.

Un superbe site de dioramas et en plus il y a un *Flugplatz* de campagne !

<http://www.vonabt.co.uk/siteindex/siteindex.htm>



Magazine en ligne de Steve Darlow <http://www.fightinghigh.com>

De très bons articles, accessibles pour un prix très réduit.

Un lien très intéressant adressé par notre collègue Jean Claude Augst sur l'usine de Beendorf en Allemagne.

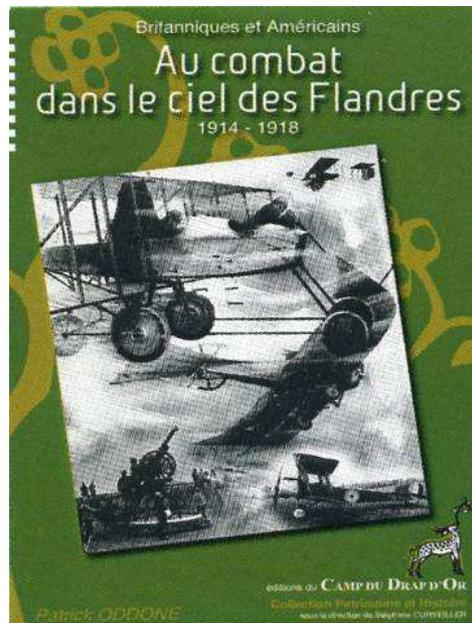
http://homeusers.brutele.be/kz-beendorf/historique_016.htm

Lien vers un site sur la Base Aérienne de Bierset (Belgique)

<http://www.whitebison.be/accueil.aspx>

Et en plus, il y a de la musique !!!

Un mois ... un livre !



Au combat dans le ciel des Flandres

Patrick Oddone

Editions du camp du Drap d'Or

Présentation du livre de Patrick Oddone par notre collègue Georges Acket :

Britanniques et américains au combat dans le ciel des Flandres 1914-1918. Paru aux éditions du camp du drap d'or, collection patrimoine et histoire.

L'ouvrage de Patrick Oddone relate en détail et de façon concise et claire un aspect méconnu de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, du moins je pense de ce côté-ci de la Manche : l'engagement des unités du Royal Naval Air Service (l'aviation navale de la marine anglaise) ainsi que l'engagement limité des marins et marines américains dans les unités d'aviation des 2 pays. Les Britanniques furent engagés essentiellement dans des missions de bombardement stratégique des ports Belges et des aérodromes tenus par les allemands en Belgique. Cela pour protéger à la fois le territoire de la couronne des attaques de bombardiers et zeppelins, ainsi que pour repérer et traquer les sous-marins allemands. L'autre mission essentielle était la protection de l'immense camp logistique que représentait le camp retranché de Dunkerque.

Le livre comporte près de 200 pages qui se lisent très facilement, le style de l'auteur étant dénué de toute fioriture ou effets de style. Bien au contraire, tout est détaillé de façon simple et explicite. Les 4 chapitres suivent l'évolution chronologique du conflit : de l'entrée en guerre à l'armistice.

Les 3 annexes apportent des précisions supplémentaires très utiles :

- historique des escadrons britanniques des aérodromes de la région Dunkerquoise
- résumé succinct de l'aviation navale allemande

- équivalence des grades des belligérants

Les clichés illustrant les différents chapitres sont bien choisis et présente pour la plupart des appareils ou des terrains d'aviation. Patrick Oddone n'oublie pas à chaque fois de replacer chaque opération dans son contexte stratégique ou tactique, ce qui facilite la compréhension globale.

En conclusion, je recommande cet ouvrage à tous ceux qui s'intéressent à la guerre aérienne quelque soit son époque, la 1ere guerre mondiale ayant vu la découverte de cette forme de guerre. De même tous ceux qui souhaitent découvrir l'histoire de combats oubliés ou méconnus seront ravis de ce livre.

Georges Acket

Résumé de la conférence tenue par l'auteur Patrick Oddone le 27 novembre dernier dans les locaux des Archives Départementales du Nord.

Le thème était “ *Les Aviations navales britannique et américaine au combat dans le ciel des Flandres, 1914-1918* ”.

Présence dès 1914 de deux groupes, le Royal Flying Corps et le Royal Naval Flying Corps. Le RNFC compte fin 1914 une dizaine d'appareils hétéroclites : des Blériot monoplane, des Blériot biplane, des Scout et des Farman. Leur rôle est la lutte contre les Zeppelins et les sous-marins Allemands nommés Uboat. Des missions de reconnaissance, prises de photos et guidage de tir pour l'artillerie leur sont demandés. Présence également d'une flottille d'Hydravions dans le port de Dunkerque pour assurer les missions de surveillance maritime.

Une première escadrille est formée dès le mois de février 1915. Elle se trouve sur le terrain d'aviation de St Pol sur Mer et entame une nouvelle phase d'engagement avec les raids de bombardements à haute altitude suite au renforcement de la DCA allemande et de la chasse avec l'engagement des nouveaux Fokker.

Durant l'année 1915, l'arrivée de deux nouvelles escadres va nécessiter l'aménagement de deux nouveaux terrains, le premier sur Coudekerque Branche pour des bombardiers et le second sur Grande Synthe pour des chasseurs. Arrivée également à Furnes d'une nouvelle escadre du Royal Naval Flying Corps. Ces nouvelles unités vont prendre part aux attaques côtières contre les défenses allemandes puis contre les gares et aérodromes de Flandres.

Au printemps 1917, suite au redéploiement de nombreux appareils sur d'autres fronts, le *Royal Naval Flying Corps* va être réorganisé avec aménagement d'un nouveau terrain à Bray Dunes et Furnes pour les chasseurs et Coudekerque Branche pour les bombardiers.

En mai 1917, les raids de bombardement sur Londres avec les Gothas vont entraîner l'action des *Sopwith* de l'escadre n°4 qui interviendra également en soutien aérien lors de la nouvelle bataille de Ypres.

En octobre 1917, la brigade aérienne de Dunkerque monte en effectif pour compter jusqu'à 5000 hommes et compte trois escadres totalisant près de 300 avions. Les aérodromes de Teteghem et de Capelle La Grande sont aménagés pour ce nouveau déploiement.

Le 1^{er} avril 1918, le Royal Flying Corps et le Royal Naval Flying Corps fusionnent pour devenir la Royal Air Force.

L'arrivée des Américains

Entrée en guerre des Américains le 6 avril 1917. Toutefois, depuis 1916, de nombreux pilotes US étaient déjà présents dans les escadrilles françaises.

Déploiement du premier contingent US dans la station navale de Dunkerque mais avec des appareils Français car les *Curtiss* prévus ne peuvent utiliser la base trop petite.

En juillet 1917, des aménagements sont réalisés dans le port de Dunkerque mais il faudra attendre le 1^{er} janvier 1918 pour que cette base soit officiellement en service mais sans présence de pilotes US toujours en formation.

Cette base sera seulement utilisé par des pilotes Anglais. Les pilotes US commenceront leurs missions à partir de mars 1918 avec 24 appareils disponibles.

Le 17^{ème} escadron de chasse US est déployé sur le terrain de Petite Synthe. Hélas, le 25 Juin 1918, un raid de bombardement de l'aviation Allemande va détruire l'ensemble du parc des appareils qui ne sera reconstitué que le 15 juillet 1918 pour prendre part aux nouvelles offensives.

Ce groupe de chasse quittera le terrain de Petite Synthe en Août 1918 pour rejoindre les aérodromes Anglais en Picardie.

Le projet US de Groupe de bombardement du Nord

Un projet de 108 bombardiers diurnes et de 60 bombardier nocturnes ne sera jamais concrétisé. En mai 1918, le nombre d'appareils sera revu à la baisse (72 diurnes et 40 nocturnes).

Dix aérodromes devaient être proposé par la France pour leur accueil dans le Nord Pas de Calais. Hélas, des difficultés d'obtention d'appareils fiables n'allait pas permettre la, mise sur pied d'une telle force. Les pilotes furent alors intégrés dans les unités britanniques de la RAF.

Il faudra toutefois attendre le 4 octobre 1918 pour la création d'un groupe réduit et symbolique d'une douzaine d'appareils déployés sur les terrains de Bergues et de St Pol sur Mer.

Présence également durant ces années d'escadrilles belges, spécialisées dans la prise de photos, sur les terrains de Hondshoote, de La Panne et de Bray Dunes.

Laurent BAILLEUL

Projet - Visites

En préparation : Base aérienne de Florennes - Base Aérienne de Creil

Mardi 17 mars : Déplacement au SHD de Vincennes prévu pour Lionel Persyn et moi même. D'autres amateurs pour le co-voiturage ?

Laurent BAILLEUL - mars 2009