

## Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ....

Année 2014 ---N° 01



Le Calendrier 2014

### L'édito:

Chers membres et amis(es) des Ailes, nous vous présentons, ainsi qu'à vos proches, tous nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année. Que celle-ci vous apporte bonheur, santé, joies familiales et réussites professionnelles. Souhaitons aussi aux "Ailes" plein de bonnes choses, la réussite dans toutes ses opérations et la poursuite de son développement.

Le président et les membres du conseil d'administration

### Aviez vous trouvé ? et bien Oui !!

Le mois dernier la question pour l'avion mystère était :

"Une trainée de fumée et ça planait ensuite pour moi. J'ai embrumé l'esprit de certains, mais mes effets se sont vite dissipés. Qui suis-je? "

Ce mois ci plusieurs bonnes réponses, Le gagnant est : Félix Buchmann félicitations !

### & la réponse : Le Me-163B Komet

Le Me-163B Komet est un chasseur fusée allemand entré en service en 1944.

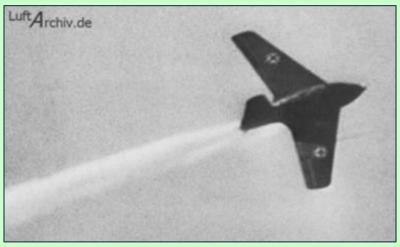
Basé sur le principe des planeurs sans queue chers au professeur Alexander Lippisch, le Me-163B Komet est issu des travaux effectués dans cette voie au sein du DFS (*Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug – Institut allemand de recherche sur le vol-à-voile*), puis produit par la célèbre firme Messerschmitt.



Le Me-163B Komet était équipé d'un moteur-fusée Walter HWK 509A2 de 1700 kg de poussée, qui fonctionnait avec de l'hydrazine hydrate (extrêmement corrosif) et du méthanol, le tout désigné sous le nom de *C-Stoff* (produit C) et du peroxyde d'hydrogène (*T-Stoff* – produit T). Ce moteur lui permettait d'atteindre en altitude une vitesse avoisinant les 1000 km/h, mais avec 8 mn d'autonomie... De plus, les produits étaient très volatils et instables, et plusieurs malheureux pilotes ont sauté avec leur avion encore au sol.

Poussé par son moteur-fusée, l'appareil larguait son train principal au décollage, montait au-dessus des formations ennemies. puis piquait pour les attaquer. Il pouvait répéter cette attaque encore une fois en général, puis tombait en panne de carburant. Il regagnait alors sa base en planant. Il était armé de 2 canons Mk108 de 30 mm à ailes, des l'emplanture mais pouvait roquettes non emporter également des guidées sous les ailes. La 1ère unité opérationnelle fut le I. / JG 400 et la 1ère action d'envergure eut lieu le 28 juillet 1944, lorsque 6 Me-163B Komet attaquèrent une formation de 600 (!) B-17 Flying Fortress en route vers la raffinerie de Leuna-Merseburg.





Au cours des engagements qui suivirent, les qualités du Me-163B Komet, à savoir voler et monter vite se retournèrent aussi contre lui. En effet, si les mitrailleurs des bombardiers n'arrivaient pas à suivre correctement cette cible petite et rapide, les pilotes du Komet n'avaient pas non plus suffisamment de temps pour viser

Comme pour le Me-262, les pilotes alliés remarquèrent qu'il était plus facile de l'abattre lorsqu'il était en phase d'atterrissage, donc très vulnérable. Ils apprirent également à le repérer rapidement, parce que la trainée de fumée que laissait son moteur le trahissait.

Cet avion des extrêmes n'a eu en fin de compte que très peu d'effet sur le déroulement du conflit et passe pour avoir tué à l'entraînement et hors du combat plus de pilotes qu'au combat proprement dit.

Quelques images: http://www.youtube.com/watch?v=wnwQcr8tnAw

### Notre opération "Planeurs" :

En octobre dernier les Ailes ont eu l'opportunité d'acquérir des planeurs anciens. Le projet présenté lors de l'assemblée générale ayant reçu un avis favorable, il nous restait à étudier les modalités de transport (les planeurs étant à récupérer dans l'Ouest de la France), de stockage et à trouver un financement. C'est ainsi qu'un appel aux dons a été lancé auprès de nos membres en novembre, objectif : disposer des sommes nécessaires à l'opération "planeurs" et à la mise en place d'une surface de stockage. Au terme de la souscription nous tenons ici à remercier nos membres souscripteurs pour leur engagement dans la vie de l'association. Le montage financier est fin prêt pour le rapatriement des appareils, il nous manque encore quelques euros pour leur stockage dans de bonnes conditions.

Nos acquisitions (en cours de réalisation en janvier) :

### Les généreux donateurs :

**Mme Payre**, qui est nommée membre d'honneur des Ailes.

& nos membres

J-C. Augst

D. Becker

H. Bitterman

J-C. Blaise

R. Demolliens

F. Devin

P. Dufay

E. Janssonne

E. Knaus

H. Krauss

A. Lutz

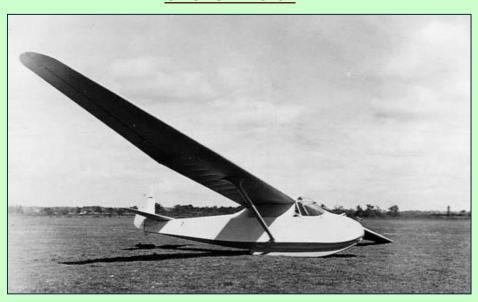
J-J. Marion

H. Payre

J-P. Schuh

M. Zemauli

#### Un CASTEL 310P



Les planeurs Castel, sont issus des usines Fouga Aviation d'Aire sur Adour (Landes), C'est là également que les "Mauboussin" étaient fabriqués. Le 310P est issu du Castel 31P, planeur d'entraînement de 1942. Construit en 1950, il possède des ailes haubanées et un fuselage de type coque à bouchains; c'est un planeur aux performances modestes destiné à l'entraînement des pilotes avant de passer aux planeurs plus performants, tels que l'Air 100 ou le Nord 2000, qui perdent les haubans et dont les fuselages sont ovoïdes.

### Un CASTEL 301S

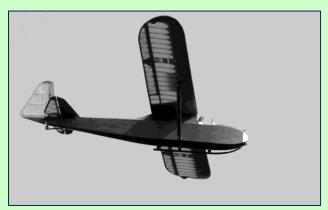
Le Castel 301S, encore baptisé "Ailette", était dérivé d'un appareil antérieur, le C30S. Etudié en 1941, ses qualités permettaient de le mettre entre toutes les mains et en ont fait un appareil ayant servi à l'instruction et au perfectionnement de toute une génération de vélivoles.

### Deux NORD 2000

Le Nord 2000 est la version française du célèbre DFS Meise, planeur dessiné par Hans Jacobs. A vrai dire, c'est la version française du DFS Meise "Olympia". Après l'introduction du vol à voile aux Jeux Olympiques de Berlin en 1936, il fallut dessiner un planeur standard pour les Jeux Olympiques de 1940, afin que les pilotes aient tous les mêmes chances. Planeur de performances, le Meise Olympia vit ainsi le jour, avec son fuselage ovoïde et son envergure "standard" de 15 m.

Chaque planeur dispose de sa carte de service, son certificat d'immatriculation et son carnet de route.

Bref une belle opération pour les Ailes, qui entre bien dans nos objectifs de préserver le patrimoine aéronautique français, et quelques heures de travail pour redonner tout leur éclat à ces beaux oiseaux.





### C'était en janvier :

### Le **4 janvier 1944**, l'aviation américaine lançait l'opération baptisée "Carpetbagger".

En juillet 1943, le "22nd Anti-Submarine Squadron", escadron de l'USAAF (United States Army Air Force) appartenant au 479th Antisubmarine Group chargé de la guerre contre les sous-marins allemands, arrive en Angleterre sur le terrain de St Eval (en Cornouailles). En août il est transféré sur le terrain de Dunkeswell dans le comté du Devonshire (sud-ouest de l'Angleterre).



Le 22nd

Le Lt Hill du 479th Antisubmarine Group et son équipage sur la base de St-Eval ♥



Une fois sur place, le lieutenant-colonel Heflin qui commande le 22nd est informé que son unité, équipée de bombardiers B-24 Liberator, est désormais affectée à un groupe de bombardement où la grande technicité de ses équipages en matière de vol à basse altitude et de navigation de nuit en patrouille est requise.

Par la suite, lors d'une réunion secrète avec des responsables de l'OSS (Office of Strategic Services – ancêtre de la CIA), Heflin se voit exposé l'objet de cette mission : le transport d'agents de renseignement, de tracs, de ravitaillement et d'armes à destination des groupes de résistance en Europe. Pour les Américains, la date du débarquement en France approchant, il faut absolument intensifier ces opérations de largage. Le nom de code "Opération Carpetbagger".

Depuis le début de la guerre, c'est le SOE anglais (Spécial Operations Executive) qui est chargé de l'organisation des opérations de parachutage. C'est à partir de la base de Tempsford (Comté de Bedfordshire) que les avions des No 138 et 161 Squadron de la Royal Air Force effectuent ces missions ultra secrètes. Ces escadrons sont équipés d'appareils adaptés à chaque type d'opération, du Armstrong Whitworth Whitley au Westland Lysander en passant par le Lockheed Hudson, le Handley-Page Halifax ou le Short Stirling.

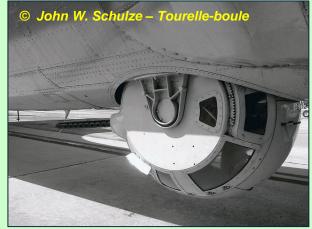




↑ Halifax du 138 Squadron – Base de Tempsford

C'est donc tout naturellement que les équipages du 22nd vont recevoir une formation spécifique de la part d'instructeurs de la RAF à Tempsford. La réussite de la manœuvre de largage passe par l'apprentissage du vol à très basse altitude (entre 180 et 120 mètres du sol) à une vitesse pouvant être inférieure à 210 km/h, le tout de nuit dans un environnement hostile et un relief souvent difficile. Les aptitudes des équipages sont validées par au moins deux vols en opération avec les pilotes de la RAF. C'est au cours de l'un de ceux-ci que les Américains vont connaître leurs premières pertes après qu'un Halifax se soit écrasé à Marcols Les Eaux (Ardèche).

En novembre le 22nd est dissout et deux nouveaux escadrons sont créés, le 406th et le 36th Bomb Squadrons qui sont cette fois transférés avec leurs B-24 au quartier général du 482nd Bombardment Group sur le terrain d'Alconburry (Comté du Cambridgeshire). Si le B-24 est un avion qui aux yeux des anglais correspond parfaitement au profil nécessaire aux opérations de largages, il faut toutefois, y apporter quelques modifications. C'est ainsi que la tourelle-boule "Sperry" escamotable située sous l'appareil est supprimée et remplacée par une trappe de sortie idéale pour les agents parachutés (baptisés les "Joe's" (1)), la trappe devenant ainsi la "Joe Hole".

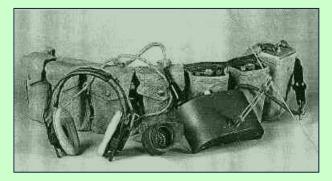


Les mitrailleuses de nez et les mitrailleuses placées de part et d'autre dans les sabords latéraux du fuselage sont enlevées et ce dernier de couleur verte est repeint en noir brillant afin de le rendre moins visible pour la flak allemande. Le mitrailleur de nez est remplacé par le "bombardier" qui donne les informations au navigateur.

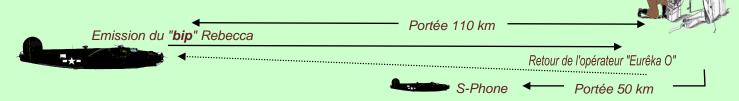
Les modifications structurelles réalisées, il reste encore quelques adaptations techniques intérieures comme le système de radio-navigation Rebecca, le radioaltimètre, la radio S-Phone, et l'installation d'un éclairage nocturne.

#### Rebecca-Eurêka:

Développé par deux chercheurs anglais en 1941-42, le système est utilisé à partir de 1943 par le SOE et monté sur les avions de la RAF. L'émetteur baptisé "Rebecca" envoi un signal à destination d'une balise automatique placée sur le terrain par un opérateur (baptisé "Eurêka O"), le signal retour permet au navigateur de diriger l'avion vers la drop-zone pour l'opération de parachutage. L'ensemble est complété d'une liaison radio "S-Phone" à courte portée.



Le S-Phone et ses équipements 🛧



### Les opérations :

### **USAAF SPECIAL OPERATIONS**



Le 2 janvier 1944 quelques équipages provenant des deux escadrons vont retourner sur le terrain de Tempsford, pour lancer dès le 4 janvier, la première mission de l'opération Carpetbagger. Ils profitent du début de la période de pleine lune et d'une météo favorable. Une quinzaine d'opérations vont être menées pendant cette première période de janvier, sans aucune perte pourtant le taux de réussite n'est pas satisfaisant. A la mi-février, les Américains réorganisent leurs forces aériennes et les 2 escadrons sont transférés à la "Eighth Air Force" sur la base de Watton (Comté de Norfolk). Problème les B-24 se révèlent très vite trop lourds pour les pistes en PSP (pierced steel planking - plaques d'acier perforées posées sur l'herbe). Fin février l'analyse des opérations des deux premiers mois est le reflet des difficultés rencontrées — on compte en effet 76 sorties pour seulement 28 missions réussies....

Les bases de Tempsford et Alconburry étant saturées, il faut donc envisager un nouveau site et c'est sur la nouvelle base de Harrington ("Station 179" - dans le comté de Northamptonshire) que les "Carpetbaggers" vont enfin s'installer le 25 mars 1944. Le choix de cette base est renforcé par la présence à proximité du centre de logistique et d'approvisionnement de Cheddington et surtout de celui de Holme (baptisé zone H), ce dernier étant le plus important du théâtre opérationnel européen. Ce voisinage facilite grandement la préparation des opérations. L'ensemble des unités devient alors le "801st Provisional Bomb Group" et réceptionne 24 nouveaux B-24D. La première mission à partir de Harrington a lieu dans la nuit du 5 au 6 avril.



Après le débarquement, une nouvelle mission est confiée aux Carpetbaggers, le transport et le parachutage de groupes d'intervention, composés d'une quinzaine, voire d'une vingtaine de soldats (Operational Group), derrière les troupes allemandes. Le B-24 n'étant pas adapté, ils reçoivent à cet effet des C-47 Dakotas. Les transports d'agents "Joe's", d'équipes "Jedburgh" (2), ou "Sussex" (3), de containers d'armement, d'explosifs et de matériels divers se poursuivent à un train d'enfer, il faut imaginer l'ampleur des convois aériens, certaines nuits ce ne sont pas moins d'une cinquantaine de B-24 qui abordent les côtes françaises. En juin 1944, 424 sorties seront effectuées, et 347 rempliront leurs objectifs, et en juillet les avions vont sortir 28 nuits effectuant 397 missions.



Préparation des containers en zone H

Le 11 mai 1944, le 801st reçoit le renfort du 788th Bombardment Squadron en provenance de la base de Rackenheath (467th Bombardment Group) et le 22 mai du 850th Bombardment Squadron en provenance de la base de Eye (490th Bombardment Group), ces escadrons sont équipés de B-24H. Pour ces nouveaux équipages les conditions de vie sur base seront difficiles, les structures manquent et un campement de tentes est monté. Avec l'approche du jour "J", les opérations de parachutage s'intensifient avec toujours plus ou moins de réussite. C'est tour à tour la météo, les problèmes techniques de localisation des dropszones ainsi que l'aviation allemande et la DCA qui compliquent les missions.



Formation de B-24 🔨



Au mois d'août 1944 le 801st devient le 492nd <sup>(4)</sup> Bombardment Group, avec les escadrons 856th (ex 36th), 857th (ex 850th), 858th (ex 406th) et 859th (ex 788th) Bombardment Squadron. Les missions sur la France vont continuer jusqu'à la mi-septembre, la dernière opération officielle est réalisée dans la nuit du 16 au 17 septembre 1944 (avec 32 appareils de type B-24 et C-47). A partir de ce moment trois escadrons vont officier comme bombardiers de nuit (nécessitant le réaménagement des B-24) seul le 856th va poursuivre des opérations spéciales pour l'OSS. Ses missions ne prendront fin qu'en avril 1945.

Si la France a été la principale destination des Carpetbaggers, beaucoup de pays ont été concernés par les opérations, Belgique, Pays-Bas, Norvège, Danemark, la liste est longue. D'autres actions secrètes ont été menées en parallèle par le 801st/492nd, on peut citer, le "Sonnie Project" (opération à partir de la base de Leuchars - Ecosse), le "Ball Project", les "Fuel Bowsers" consistant en la livraison dans l'urgence de carburant pour les blindés du G<sup>al</sup> Patton (en passe d'être immobilisés suite à une percée trop rapide !!), enfin l'opération "Red Stocking" (réalisée en 1945 avec des Douglas A-26).

### L'organisation des vols et les parachutages :

Avant janvier 1944, le SOE britannique qui est en charge des opérations secrètes depuis sa création en juillet 1940, fait un travail exemplaire et difficile (les pertes humaines lors des opérations en témoignent), mais il ne répond pas toujours favorablement aux demandes d'approvisionnement en armes qui lui parviennent de France. Les raisons sont multiples, d'une part les envois d'armes ne sont pas une priorité pour les forces alliées, d'autre part ces opérations sont compliquées à monter en raison des difficultés de liaisons avec les groupes de résistance, de plus les moyens aériens dévolus à ces missions ne sont pas suffisants. Enfin et surtout, le commandement anglais redoute un déclenchement anticipé d'opérations "militaires" par la Résistance en France qui ne manquerait pas de perturber, voire de compromettre, celles prévues pour le débarquement de juin 1944.





Fin 1943 sous la pression des Américains de l'OSS, et celle du représentant du Comité Français de la Libération Nationale (CFLN), M. Emmanuel d'Astier de La Vigerie, le gouvernement anglais accepte d'intensifier les parachutages. Le déclenchement de l'opération "Carpetbagger" va enfin permettre de mettre en adéquation les largages et les besoins exprimés par les autorités de la Résistance en France et par le commandement de la France Libre à Londres (surtout pour ce qui concerne les armes et les munitions qui font grand défaut dans les maquis). A cet effet, l'OSS, le SOE et le Bureau central de renseignements et d'action (BCRA – service de renseignement et d'actions clandestines de la France Libre au sein de la DGSS) de Londres, ou le BCRA d'Alger (les missions sur le sud de la France étant réalisées par l'USAAF à partir de l'Afrique du Nord) établissent conjointement les opérations à effectuer.

### **Déroulement:**

Pour les Carpetbaggers une liste de missions est établie à la veille de chaque sortie par le commandement de l'OSS à Londres, puis elle est communiquée à la 801st vers 17h, où elle est étudiée et planifiée par les officiers de renseignement (baptisés les S-2) sur la base de Harrington. Le lendemain matin les officiers chargés de la météo fournissent le bulletin météo, et les commandants des escadrons décident de la faisabilité des vols. Un nouvel échange entre les S-2 et Londres valide définitivement les objectifs. Les agents sur le terrain sont informés par radio à charge pour eux de préparer la réception (balisage des drops-zones et veille radio).



Les bases de Cheddington et de Holme reçoivent les listes de chargement et préparent les containers qui seront chargés sur les appareils. Pendant ce temps les navigateurs de chaque avion établissent les plans de vol. En début d'après-midi, ces plans sont validés par les chefs navigateurs à la suite de quoi les officiers de chaque équipage rencontrent les "S-2" pour une ultime vérification des itinéraires et des cartes. Les B-24 sont chargés puis vérifiés une dernière fois par un officier de liaison de l'OSS. Vient le temps du briefing des équipages, où tout est étudié pour un bon déroulement de la mission, météo, heures de départ, trajet, caractéristiques du vol et de la drop-zone, codes radios....



Le chargement...

Toperation Log Station 179 Harrington" Page 28 / Nuit du 4
au 5 juillet 1944. N° d'appareil, nom du pilote, heures (départ
et retour), observations.

Deux "Missing" (manquants) sur cette page, un troisième sur la suivante.Un "Landing" (atterrissage) sur la base RAF de Ford (West Sussex)

Début de soirée (vers 20h en avril et 22h en juillet), les envols se succèdent pendant près de deux heures. Au petit matin, les appareils regagnent la base après des missions de cinq à huit heures. Il reste encore aux équipages l'épreuve du débriefing de mission avec les officiers OSS. Après un petit-déjeuner il est temps de prendre un repos bien mérité. 36 heures se seront écoulées entre l'ordre de mission et la fin de l'opération.

### Le bilan:

Le bilan des Carpetbaggers, fourni par l'OSS bien après la guerre (opérations secrètes obligent !!) donne une idée de l'importance de l'opération. Dans une nuit hostile, souvent sans grande visibilité, entre rencontres avec la chasse allemande et les batteries de DCA, un relief difficile et un vol à très basse altitude, les équipages des B-24 D, H ou J et des Dakota C-47, ont fait un travail remarquable. De janvier 1944 au 8 mai 1945, 2.857 sorties ont été effectuées, 1.860 qualifiées de mission réussie. Plus de 1.000 "agents" parachutés, ainsi que 20.495 conteneurs et 11.174 kits de fournitures livrés aux résistants européens

		Quey 41	1 1944	-		
	975	G G Rabbit	1	2215	05/0	
	871	G A Pike		2217	0514	
٠.,	538	R K Holgworth	€	2218	0502	
	0600	N G Darby	100	2002	0500	
	172	RF Moser		-1500	0527	
	152	P M Goldsmit	L	2000	0455	
	607	N L Coleman		1	0808	
	7/3	G K Hartley		1	0515	
	362	G P Boone		2227	1	
	786	R & Jacobson	· J	224		
	773	& Chance	4.19	1. 14, 1	0450	
	393	P W Welson		10,000	0503	
	768	R N Which	1		0447	
9	9600	R. M. Lliskeran			0507	
	968	R Q Mead			0457	3
	987	G Z Mantes		1 :	0423	
٠.	584	P F Mo Jauge	ll.		0352	J
	231	P J alfoid	the same	4	0400	( - , 5 )
	3776	1 11	0.00	11.5	0415	
	5172	N D Sandberg		A Nation	0435	
	873	R 5 Besten				Missing
	711	P G Ewart		100	0428	Mesory
-	380	1	-	J. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1.	040	
29		P B Wood	40.	- War	1	,
-		R H Elles		4117	0358	
	674	R D Jackson	2		0355	Say!
-,-	131.	N C Deens	1	14. 15. 15	10440	LANDED . FORD
	10	N F Cascado	len	2324		03/:
	317	N B Meade	0	- 17.14	( makes	MISSING
	382	The state of the s			0406	-
e	290	NJ Gling		2327	0323	

Vingt cinq B-24 ne rentreront pas de mission, et au retour sur base huit ne pourront même pas être réparés. Pour les hommes d'équipages le bilan est terrible, 208 morts. Heureusement beaucoup de disparus en opération reviendront en Angleterre avec l'aide des maquis et des filières de la résistance (le voyage de retour effectué parfois avec des avions de la RAF en mission pour le SOE), d'autres seront libérés à la fin de la guerre après avoir été faits prisonniers par les Allemands.

Le memorial de la "8th Air Force 801st/492nd Bombardment Group" érigé à Harrington-Lamport (Northamptonshire – UK), rend hommage à ces deux cent huit héros morts pour la liberté des peuples.

Le mémorial 🗲



Images d'archive (© Military Arts Pictures) → <a href="http://www.youtube.com/watch?v=UhwrAAhGM-A">http://www.youtube.com/watch?v=UhwrAAhGM-A</a>



♠ Un "Joe" prêt au saut –
© Michael L. Gibson

Si vous voulez tout savoir, de nombreux ouvrages rendent hommage à ces hommes, dont "The Carpetbaggers Project - Secret Hereos", et "Memories of the 801st-492nd Bombardment Group Carpetbaggers".

De nombreux sites perpétuent la mémoire de ces exploits, par exemple : <a href="http://www.801492.org/MainMenu.htm">http://www.801492.org/MainMenu.htm</a>
<a href="http://harringtonmuseum.org.uk/801st492nd.htm">http://harringtonmuseum.org.uk/801st492nd.htm</a>

Et bien sûr le **Carpetbagger Aviation Museum** de Harrington (Angleterre)

(1) – <u>Les "Joe's" :</u> Dénomination pour les agents des services secrets (au départ formés par le SOE, puis par l'OSS) parachutés derrière les lignes ennemies dans toute l'Europe occupée. Ces agents, souvent de la nationalité du pays d'opération, remplissaient des missions dangereuses, d'infiltration, de sabotage, de renseignement, de liaison avec les réseaux de résistance ou les maquis et parfois d'évaluation des capacités et des besoins de ces derniers. Un grand nombre d'entre eux y laisseront leur vie.

(2) – Les commandos "Jedburgh" : du nom de l'opération initiée par les alliés dans un esprit de totale coopération. Un Jedburgh est une d'équipe de trois agents, pour celles parachutées en France la composition était généralement d'un anglais, d'un américain et d'un français. Ces hommes étaient tous des militaires qui opéraient en uniforme. Leur mission était de coordonner les actions des maquis, d'organiser les sabotages et de lancer des opérations de guérilla contre les troupes ennemies. Un objectif principal, désorganiser le commandement en l'obligeant à maintenir des unités allemand opérationnelles loin du nouveau front en Normandie. La 1<sup>ere</sup> équipe en France est parachutée dans la nuit du 4 au 5 juin 1944 près de Châteauroux, son nom de code "Hugh", au total ce sont 93 Jedburghs qui officieront sur notre territoire jusqu'en décembre 1944. Ces commandos sont un peu les ancêtres des forces spéciales d'aujourd'hui.



↑ Un "Jedburgh" devant un B-24© US Office of Strategic Services



♠ Silver Star - To George Soulier "Then sous-lieutenant – French Army"

(3) — <u>Les équipes "Sussex"</u>: En référence au plan du même nom, imaginé par les Américains en 1943. Il s'agissait d'un binôme composé de deux officiers du renseignement français (pour une parfaite intégration dans la population), un observateur et un radio. Parachutés en France occupée dans les régions au nord de la Loire, ils vont fournir des informations cruciales, avant, pendant et après le débarquement, sur les mouvements des troupes et des convois, localiser précisément les dépôts d'armes et de munitions (facilitant le travail des bombardiers). Il faut souligner le travail héroïque de ces soldats de l'ombre, dont bon nombre sont morts en mission. Le gouvernement américain après guerre rendra hommage à ces hommes, à l'instar de Georges Soulier médaillé de la "**Silver Star**" pour bravoure en opération contre l'ennemi.

En 2014, la collection "SUSSEX" composée par Dominique Soulier (fils de Georges) va retrouver une place de choix au sein du nouveau musée de **La Wantzenau** (67) consacré à la Seconde Guerre mondiale.

Voir sur le site de http://www.asphm.com/

(4) Le 492nd Bombardment Group - Avant de devenir la nouvelle dénomination des "Carpetbaggers", il y avait un autre 492nd dont il faut aussi connaitre l'histoire, car bien souvent oubliée, et surtout tragique et cruelle. Cette unité est créée en septembre 1943, le 492nd Bomb Group est alors composé de 70 équipages de B-24. Arrivé en Angleterre (sur la base de North Pickenham) il est opérationnel à partir du 11 mai 1944. En 89 jours et 67 missions de bombardement il va perdre 55 appareils et 520 membres d'équipages seront portés disparus au retour de mission (parmi eux 234 sont morts au combat). Au fur et à mesure des pertes et pour garder sa force opérationnelle, il va réceptionner 49 nouveaux équipages de remplacement. Le 7 août 1944, les personnels et les appareils restants seront transférés sur Harrington.



♠ B-24H n°42695196 en mission Touché par la flak le 11/07/1944, il se pose en Suisse L'équipage y est interné et libéré à la fin de la guerre. © 492ndbombgroup.com

Un site est dédié à ce groupe- http://www.492ndbombgroup.com

### Petite question – c'est quoi un Carpetbagger ?

Ce terme anglais péjoratif était utilisé après la guerre de Sécession aux Etats-Unis (1861-1865) pour désigner une personne venant d'un des Etats de l'Union (Nord) pour s'installer dans un Etat de la Confédération (Sud) et profiter du chaos laissé par les années de guerre. Ces profiteurs de guerre, hommes d'affaires, financiers et politiques voulaient (pour un certain nombre d'entre eux) exploiter la faiblesse des Etats vaincus.

Traduction: profiteur – ou plus littéralement – porteur d'un sac en tapis !!!!

### A l'honneur :

Notre ami Christophe, membre fondateur des Ailes, a été récompensé en novembre dernier.



Toutes nos félicitations.

# Décollage pour le chaudronnier aéronautique!

L'entreprise de chaudronnerie Aéro Mermoz de Christophe Bienfait, installée dans la zone d'activités de l'Aérodrome à Haguenau, a obtenu le 1<sup>er</sup> prix des Trophées de la Création d'une entreprise artisanale, organisés par la Chambre de Métiers d'Alsace et la Chambre de Commerce et d'Industrie. L'activité de chaudronnier aéronautique conduit Christophe Bienfait à réaliser des pièces neuves ou des réparations sur différents types d'aéronefs. Parmi ses clients : Hélicoptères de France, les douanes, et aussi des particuliers. Christophe Bienfait a également remporté un contrat avec l'avionneur Airbus : le chaudronnier intervient sur des pièces qui équipent les avions A380. Bon vent à Aéro Mermoz !



AÉRO MERMOZ 3 rue Maryse Bastié F-67500 HAGUENAU

**2** 06 85 23 16 17

christophe aeromermoz@orange.fr