Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin ….

Année 2013 --- N° 01

Edito 2013 :

Aviateur !

Certains enfouissent des bulbes et autres crocus dans leurs jardins avant l'hiver, tu as préféré planter des bougies dessicantes dans tes cylindres ! D'autres rentrent à l'automne quantité de bois de chauffage, tu as préféré stocker de bons fûts d'huile moteur bien fraîche ! D'autres encore ont rangé leurs pommes dans leur fruitier, toi tu as mis ta batterie bien au chaud pour les mois de froidure.

Car tu le sais bien, c'est comme cela qu'on prépare vraiment le printemps. Et tu l'as décidé, en 2013, au diable la morosité, aux orties la crise, on va faire péter ! Sur ton terrain, pour un vol du soir solitaire, une petite patrouille ou un meeting, aux Ailes ou ailleurs, tu vas prendre l'air pour ne le rendre qu'une fois accompli le devoir de l'aviateur : voler, voler, voler ! Et reste à l'affût des événements plutôt intéressants mis au calendrier par ton association préférée et que tu ne rateras pour rien au monde.

Tchao 2012, bienvenue à 2013 et tous aux avions !

Le Comité

Vu sur le net…..

Un très beau reportage de "Télés Nord Pas de Calais" sur la fermeture de la Base aérienne 103 de Cambrai. Il y a deux ans encore, la BA 103 était le premier employeur du Cambrésis. Sur 350 hectares, 1.500 personnes y travaillaient directement ou indirectement : des pilotes aux mécaniciens, du cuisinier au contrôleur aérien, du maître-chien au service comptabilité. Le 28 juin 2012, la base aérienne a été officiellement fermée.

http://www.wikinorpa.com/medias/detail/TLNP/BA_103_52M/ba-103-le-salut-du-cambresis

Découvrez (et faites découvrir) le nouveau site de l'association …..

Comme pour ce bulletin, le site des "Ailes" a besoin de vous pour évoluer et vivre pleinement, vous pouvez donc nous contacter (par courriel - Eric Janssonne ou Roland Demolliens) ou directement sur le site (rubrique "contact") pour nous faire part de vos idées.

Boutique :

Profitez aussi de ce nouvel espace pour consulter notre catalogue de produits, soutenez nos projets par vos achats.

PERIL AU-DESSUS DE LA MANCHE

Jean MARIDOR

(Texte & photos de JC Augst – archives Thérèse Maridor)

Le 29 mars 1942 à 15 heures, le sous-lieutenant (P/O) Jean Maridor (matricule FAFL n° 30.114) décolle de la base de Hawkinge (Kent) à bord de son Spitfire Vb DL⊙V (BL261) pour une mission de reconnaissance sur Ostende. Il est accompagné du F/Lt Frank Silk sur Spitfire Vb DL⊙W qui s'envole pour effectuer une reconnaissance sur Fécamp.

Alors qu'il s'approche des côtes belges et qu'il est en vue du port de Nieuport, Jean aperçoit deux "bateaux flak" qu'il décide d'attaquer. Immédiatement, un feu nourri s'abat sur lui. Alors qu'il coule un bateau (R-boats-Cat. II), c'est le drame …

Dans les très rares écrits de Jean Maridor, nous avons pu retrouver son unique témoignage sur ses missions et plus particulièrement sur celle du 29 mars 1942, récit qu'il a écrit pour être diffusé sur Radio Londres. A présent, laissons-le nous raconter son aventure particulièrement périlleuse et héroïque …

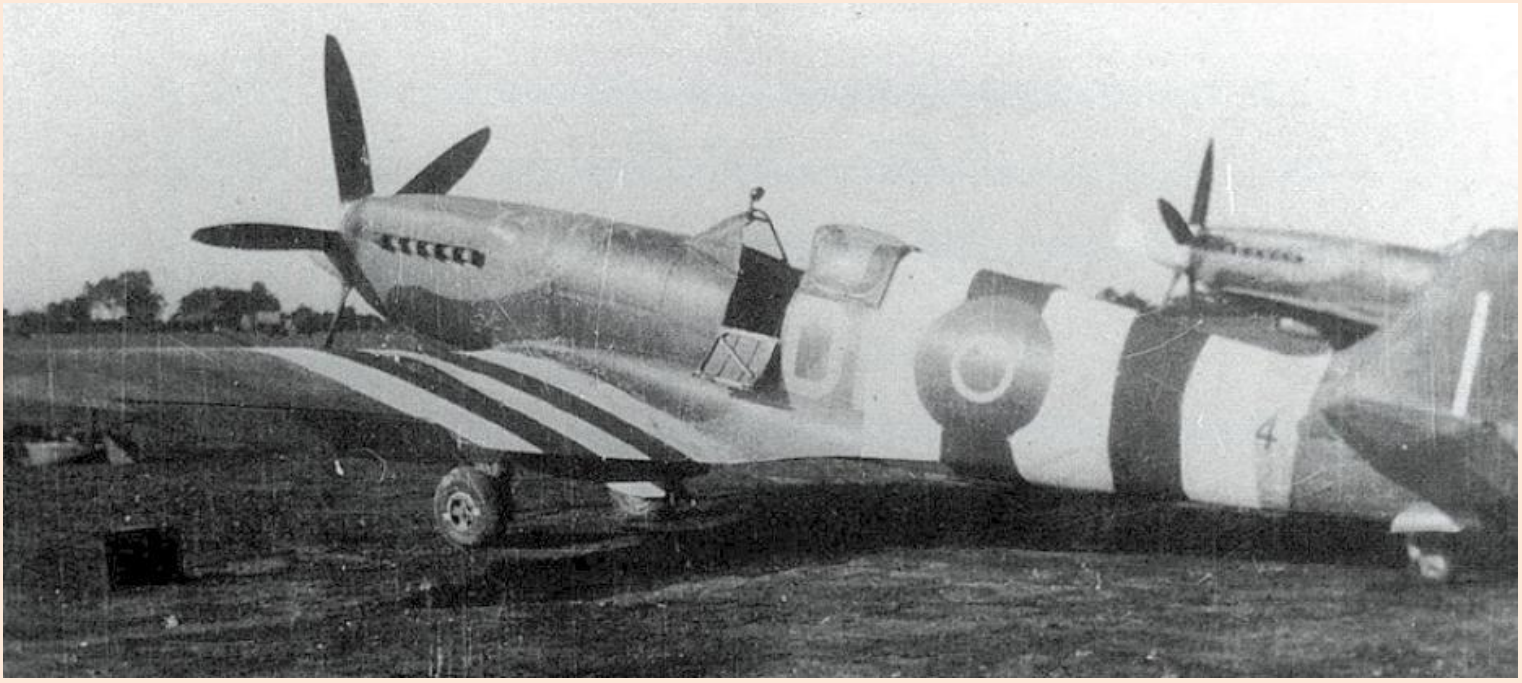
Jean Maridor en 1944

Cette photo a été prise fin juillet 1944 quelques jours avant sa mort

"Il y a quelques jours, j'attaquais, en vue du port de Nieuport, deux bateaux utilisés comme navires de D.C.A.. Je grimpai jusqu'à environ 1.000 pieds et plongeai pour en attaquer un au canon et à la mitrailleuse. Je le mis en feu, mais je n'eus pas le temps de constater s'il coulait, car l'autre me toucha juste au moment où je sortais de mon piqué. Il apparaissait gros et confus devant moi, alors je ramenais le manche en arrière, et à cet instant précis je sentis un choc terrible dans mon avion. Un obus m'avait touché juste derrière le cockpit, coupant les commandes de profondeur et de direction et communiquant le feu à l'appareil. Heureusement, l'élan de la ressource me fit grimper jusqu'à 3.000 pieds.

Attaque d'un bateau flak par un squadron de Beaufighter

J'avais alors en face de moi 50 miles de traversée jusqu'en Angleterre, avec seulement, pour contrôler l'appareil, la manette des gaz et des ailerons. Je peux vous dire que ça n'était pas très agréable. J'éprouvais sur le moment le sentiment terrible de ma solitude, sans secours aucun. Mes pieds pressaient un palonnier hors d'usage et mes mains un manche qui ne commandait plus que les ailerons. Autour de moi, les obus éclataient en nuages noirs et je ne comprends pas comment je n'ai pas été touché à nouveau. Je larguais mon cockpit, prêt à me parachuter, mais je me rendis compte qu'en ouvrant la manette des gaz lorsque mon Spitfire piquait et en la fermant lorsqu'il se cabrait, je pouvais voler. Je retournai vers les côtes anglaises aux ailerons.



Spit XIV NH654 – DL- F. Un des avions sur lequel a volé à plusieurs reprises Jean Maridor et il descendra d'ailleurs une V1 le 5 juillet 1944 avec ce Spit près de Cranbrook.

Trois fois, je crus bien devoir me parachuter en mer ; trois fois je réussis à reprendre le contrôle de mon appareil. Il piquait et cabrait tour à tour, m'entraînant dans un grand toboggan. Il m'a semblé que des heures se passaient avant que je n'atteigne la côte anglaise à la hauteur de Canterbury. Je me rendais compte que je ne pouvais poser l'appareil dans ces conditions et je cherchais avec inquiétude un endroit où sauter en parachute sans que mon Spitfire causât de dégâts en s'écrasant.

J Maridor 1942 Hawkinge
© Peter Hall – Collection J-C. Augst

J'aurais pu le trouver, mais mon Spit ne me le permit pas. Il se mit à grimper, puis, lorsqu'il eut atteint près de 3.000 pieds, piqua à nouveau. J'essayais mon petit tour de la manette des gaz, mais cette fois-ci, il ne voulut pas sortir le nez de son piqué, et, lorsque je décidai de me parachuter, il était grand temps. Pendant quelques instants, l'énorme courant d'air me maintint dans la carlingue. Il était très difficile de sauter, mais enfin, je fus comme arraché de mon appareil par le vent, et, alors que je commençais à tomber, ma tête heurta l'empennage. J'avais plongé à une telle vitesse que je comptai jusqu'à six avant de déclencher mon parachute. Si je l'avais fait sans attendre, je me serais peut-être brisé le cou ou quelque autre chose.

J'étais environ à 500 pieds lorsque mon parachute s'ouvrit. Après avoir flotté quelques secondes, je passai à travers des branches et quelques fils téléphoniques, avant de toucher le sol. Mon parachute était resté pendu dans les fils, mais je n'y songeai pas tellement, parce que, juste au moment où je touchai terre, je vis une flamme étincelante et de la fumée noire à environ 100 mètres de l'endroit où je m'étais posé sain et sauf. Fort heureusement, l'incendie du Spit ne dura qu'environ cinq minutes, puis s'évanouit. Je vous assure que peu de chose a brûlé derrière le cockpit.

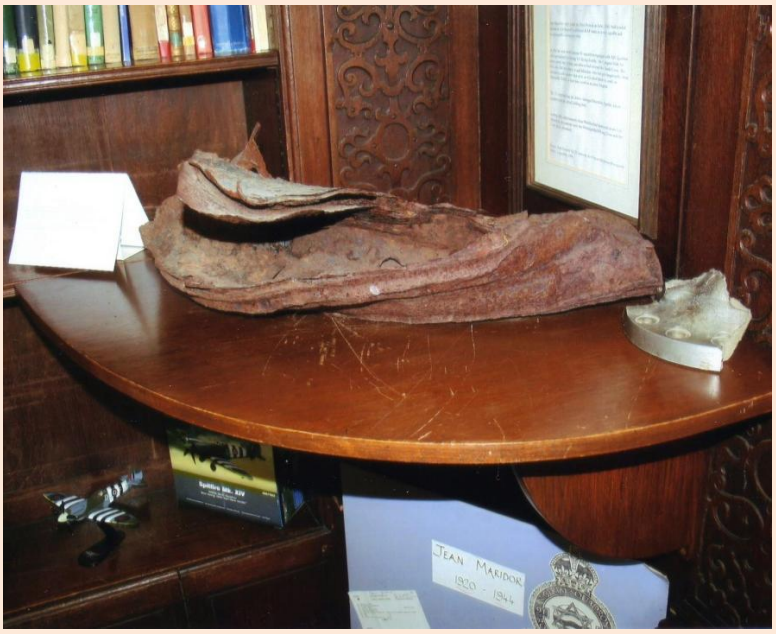
Ce fut une heureuse histoire et, après que j'eus pris le thé avec des officiers de l'armée de terre, ils me reconduisirent à ma base. Ils furent vraiment gentils."

Jean Maridor s'est parachuté à 15h55 près de Canterbury (Kent). Il s'en tire avec une légère coupure à la tête due au choc contre l'empennage de son avion. Son parachutage lui vaut d'être inscrit au Caterpillar Club. Le 18 mai 1942, il est cité à l'ordre de l'Armée de l'Air avec attribution de la croix de Guerre avec Palme de bronze :

"Vient d'ajouter un nouveau fait d'armes à la liste déjà longue de ses succès. N'a pas hésité à attaquer dans un port de la côte belge, un bateau de D.C.A. ennemie. Malgré le barrage ennemi qui l'accueillit, a réussi à le couler.
Son avion ayant été touché et les commandes endommagées est parvenu à regagner la côte anglaise où il a été contraint de se jeter en parachute."

Jean Maridor poursuivra son combat de la manière la plus acharnée, sauvant même la ville de Folkestone d'un bombardement allemand le 25 mai 1943, par une escadrille de 12 Fw-190 (15 avions selon les sources) du 6./SKG10 (Schnellkampfgeschwader) basée à Caen-Carpiquet et chargés de bombes de 500 kg. Revenant d'une patrouille de Hastings à Rye, au moment où il effectue son approche de l'aérodrome de Hawkinge, il aperçoit les avions de la Luftwaffe et remet immédiatement plein gaz pour se jeter dans la formation allemande qu'il parvient à disperser, suivi, quelques secondes plus tard, par son coéquipier le P/O Dave Davy. Ils sont bientôt rejoints par sept avions du 91 Squadron. Maridor détruit un Fw-190 et les autres pilotes trois avions ennemis, et en endommagent un autre. Cet exploit vaudra à Jean Maridor une très grande reconnaissance du Maire de Folkestone et de ses habitants, ainsi que des servants de la D.C.A. britannique qui le virent traverser leur feu nourri à bord de son Spitfire MK XII - MB832 / DL⊙S, prenant tous les risques d'être lui-même touché. Le général Martial Valin, chef d'Etat-Major des Forces Aériennes Françaises Libres surnomma cet exploit « l'aventure de Folkestone ». Les pilotes reçurent les félicitations du Commandant en Chef du Fighter Command, Sir Trafford Leigh-Mallory.

J Maridor 14 juillet 1942
Remise de la Croix de la Libération le 14 juillet 1943 par le général Legentilhomme. A ses côtés, Bernard Dupérier qui aura lui aussi cette Croix le même jour.



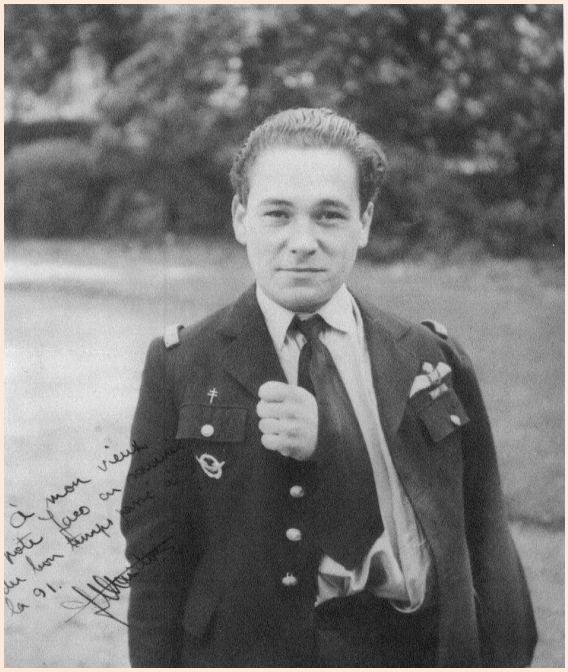
Il s'agit d'un fragment du V1 descendu par Jean et d'un morceau du moteur du Spit, provenant probablement du réducteur d'hélice. Le tout est pieusement conservé dans la salle Jean Maridor de la Benenden School.

Ce brave pilote mena son dernier et ultime combat le 3 août 1944 contre une bombe volante V1 qui allait s'abattre sur une école transformée en hôpital à Benenden (Kent). Alors qu'il ouvre le feu sur le robot, celui-ci est touché mais n'explose pas. Au contraire, il dévie de sa course et entame la descente avec, en ligne de mire, l'hôpital. Jean Maridor n'hésite pas une seconde et, au mépris de sa vie, pousse la manette des gaz de son Spitfire MK XIV au maximum et fait feu de ses canons de 20mm, à moins de 50 mètres, sur la V1 qui explose dans un vacarme assourdissant. L'explosion gigantesque arrache l'aile droite de l'avion qui ne laisse aucune chance au pilote. On retrouvera dans les débris éparpillés sur une centaine de mètres, près de l'étang jouxtant l'hôpital, le corps du capitaine Jean Maridor qui venait de se sacrifier afin de sauver des centaines de vies de malades et de blessés hospitalisés, ainsi que celles des enfants et des habitants de Benenden. Les anglais découvrent avec étonnement l'abnégation d'un petit français qui avait fait plus que son devoir, pour la Liberté. Il était dans sa 23ème année et devait se marier le 11 août 1944 à Oxford avec "Jean" Lambourn.

Palmarès : 3 avions ½ détruits - 2 probablement détruits - 3 endommagés - 20 bateaux, dont plusieurs de DCA, coulés ou endommagés,– 6 bombes volantes V1 et *½ (un ½ a été attribué à trois « Tempest » du 486 Squadron. Certains documents officiels mentionnent 11 V1 abattues, mais les Forms des archives britanniques indiquent clairement 6 V1 ½. Le carnet de vol de Jean Maridor ne fait cependant pas mention de ce ½ V1 mais de un)* - plusieurs installations détruites au sol - Camion de troupes – locomotives – gazomètre - batteries de DCA – une centaine d'objectifs terrestres.

Relevé des services aériens : 434 missions dont 199 offensives – 418h 30 de vols de guerre

Décorations/Citations : Chevalier de la Légion d'Honneur pour prendre rang du 30 mars 1942, décret du 30 décembre 1944 – Officier de la Légion d'Honneur pour prendre rang du 25 octobre 1943, décret du 30 décembre 1944 – Commandeur de la Légion d'Honneur pour prendre rang du 1er août 1944, décret du 30 décembre 1944 - Compagnon de la Libération le 8 mai 1943 - Croix de guerre le 22 octobre 1943 (8 palmes dont 3 avec la Légion d'Honneur) – Médaille de la Résistance le 26 juillet 1947 à titre posthume - Médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre, décernée le 24 février 1948, - à titre posthume – Médaille de l'Aéroclub de France en 1945, à titre posthume - Distinguished Flying Cross le 22 novembre 1942 – Croix de Guerre Tchécoslovaque le 22 septembre 1943 - Star 1939/1945 – 3 citations accompagnants la légion d'honneur - 2 citations à l'ordre de l'armée aérienne – 2 citations à l'ordre de l'armée de l'air - 1 citation à l'ordre des forces françaises combattantes.



↑ *Très fatigué par ses innombrables missions, il a tiré par méprise sur un pilote canadien du 402 Squadron, le Flt Lt D.G. MOLLOY qui a du s'éjecter. Son camarade engage immédiatement Jean Maridor qui est blessé au bras gauche par un obus qui traverse le pare-brise et l'oblige à atterrir à Hawkinge (Kent). Pour la petite histoire, les deux hommes se retrouveront dans la même chambre d'hôpital et, après une discussion orageuse, devinrent les meilleurs amis du monde*

← *Maquette SPIT XIV*
Il s'agit d'une maquette « Diecast » à l'échelle 1/48 de l'avion avec lequel Jean Maridor mena ce combat contre le V1 fatal, réalisée par Jean-Charles TERRIER avec ma participation

Mort pour la France en opération aérienne - Inhumé au cimetière de Brookwood puis restitué au cimetière du Havre le 16 décembre 1948.

Photo de groupe du 91 Squadron. Jean Maridor est assis en première position à gauche. Jacques Andrieux au milieu caresse le berger allemand. Il dira de Jean Maridor :

"C'est ainsi que le 3 août 1944, j'entends au téléphone la voix de Bordas. Elle m'annonce avec une indicible tristesse, la mort de mon vieux camarade Jean Maridor. Jean et de Bordas étaient encore au 91ème squadron... Ils s'étaient spécialisés, l'un et l'autre, dans la chasse des V1... Et ce diabolique engin était certainement un des adversaires les plus dangereux... En effet, plein arrière, il offrait une surface vulnérable assez réduite et vraiment difficile à atteindre... On pouvait évidemment le tirer à deux cent mètres sans trop de danger, mais il était très difficile de le toucher à cette distance...
Si l'on attaque de trop près, alors on risque de sauter avec le terrible engin. Pour ceux qui ont connu Jean au combat, il ne fait pas de doute que notre camarade, après une attaque sans résultat, s'est mis en colère en voyant le "Doodle Bug" se rapprocher de la capitale anglaise malgré son tir. Voir exploser le V1 au coeur de Londres ? pas question pour un Maridor !... Alors Jean a poussé sa vitesse et s'est rapproché de la torpille volante. C'est à cinquante mètres qu'il a déclenché le tir de ses canons et de ses mitrailleuses... Et cette fois, l'engin n'a pas résisté à cet assaut. Il a explosé. On pense que c'est un morceau de la tuyère de fonte qui est venu arracher l'aile droite du Spit XIV... Jean était à trop basse altitude pour pouvoir sauter. On a retrouvé son corps dans les débris de son appareil. J'ai une peine cruelle et profonde. Je me sens à la fois las et déprimé ..."

Une autre citation de Jacques Andrieux (qui commandera à partir du 26 août 1944 le Groupe de Chasse Alsace - 341 Squadron) :

"Maridor a toujours bon appétit et ne laisse pas sa part aux autres. Ceci est valable pour tout ce qu'il fait. Il dort profondément. Il mange solidement. Il s'amuse passionnément. Quand il se bat, il le fait furieusement. Et quand il mourra, il ne pourra mourir que bravement. "

Epilogue :

Tout avait été prévu pour le mariage de Jean avec sa fiancée, le 11 août à Oxford. Les invitations avaient été envoyées et Monsieur et Madame LAMBOURN adressèrent aux personnes conviées à la réception un faire-part rectificatif d'une poignante concision :

" M. et Mme Lambourn ont le regret de vous faire savoir
que le mariage de leur fille n'aura pas lieu.
Ils viennent d'être informés que le capitaine Jean Maridor,
des Forces Aériennes Françaises, a été tué ce matin.
3 août 1944 "

De son côté, le lieutenant DE BORDAS compléta le carnet de vol inachevé du pilote mort. Et il ajouta, sur la dernière page :

3 août Diver Patrol 15'.
Attack a Diver - His A.C. was blown up by the explosion
Crashed and was killed.
Certified correct,
H. DE BORDAS, Lt

Texte : Jean-Claude AUGST

Et sur le net :
http://www.jean-maridor.org/

C'était en janvier :

A la fin de la Première Guerre mondiale le monde de l'aviation est en plein essor et voit naître les toutes premières compagnies aériennes sur aéronef "à voilure" (avant guerre le transport aérien étant réservé aux Zeppelins et autres aérostats de type dirigeable tel le Spiess français fabriqué par la société Zodiac).

Le 06 janvier 1926, création de la compagnie aérienne allemande "Deutsche Luft Hansa AG" (orthographiée à partir de 1933 Deutsche LuftHansa AG). Cette nouvelle société est issue de la fusion de deux groupes concernés déjà par le transport aérien : "Deutsche Aéro Loyd" et "Junkers Luftverkehr AG".

← Logo de la Deutsche Luft Hansa AG
© Lufthansa – La grue en vol - le symbole de Deutsche Aéro Loyd et les couleurs de Junckers AG

Fin 1925 et début 1926, les deux sociétés rencontrent de graves difficultés financières, le gouvernement allemand n'a d'autre choix que d'accorder des subventions pour les soutenir. Le ministère des transports (avec Ernst Brandenbourg, responsable du département aviation) les incite donc à une fusion qui multipliera les chances de redressement. Le groupe ainsi créé dispose d'une flotte de 162 avions de tous modèles (très hétéroclite – *Sablatnig P III*, *Fokker-Grulich F.II et F.III, Dornier Komet III, Junkers G23 et G24*).

© www.luftfahrt-erfurt.de
Un Sablatnig PIII de la nouvelle compagnie

La première ligne régulière internationale en Europe, Berlin-Tempelhof - Zürich (via Halle, Erfurt et Stuttgart), est mise en place dès le 6 avril 1926 avec un *Fokker-Grulich F.II*. Puis, les premiers vols de nuit sur la ligne Berlin – Königsberg (aujourd'hui Kaliningrad en Russie) avec un Junkers G24.

En 1926 la compagnie va transporter plus de 56.000 passagers et 560 tonnes de fret divers. A la fin de la même année l'état allemand s'impose au capital de la société (avec 26 % des actions).

© Lufthansa - Départ de la première ligne régulière
Le 06 avril 1926 - Berlin-Tempelhof - Zürich

Toujours en 1926, les lignes aériennes internationales se multiplient, dont vers l'Ouest la "Berlin-Paris" (via Cologne- Butzweilerhof). C'est ainsi que plus de six millions de kilomètres seront parcourus.

Les années suivantes verront la Deutsche Luft Hansa AG, au Moyen-Orient, en Asie, en Amérique du Nord (premier vol au-dessus de l'atlantique les 12 et 13 avril 1927 avec le Junkers W33 "Bremen") et Sud (au travers de partenariats avec des compagnies locales). L'histoire de la compagnie croise, hélas, celle du régime nazi et de la Seconde Guerre mondiale. En exemple les pilotes de bombardiers de la Luftwaffe qui feront leur formation au sein de la compagnie aérienne "civile". L'histoire de "cette" Lufthansa prend fin le 22 avril 1945 avec son dernier vol au départ de Berlin-Tempelhof.

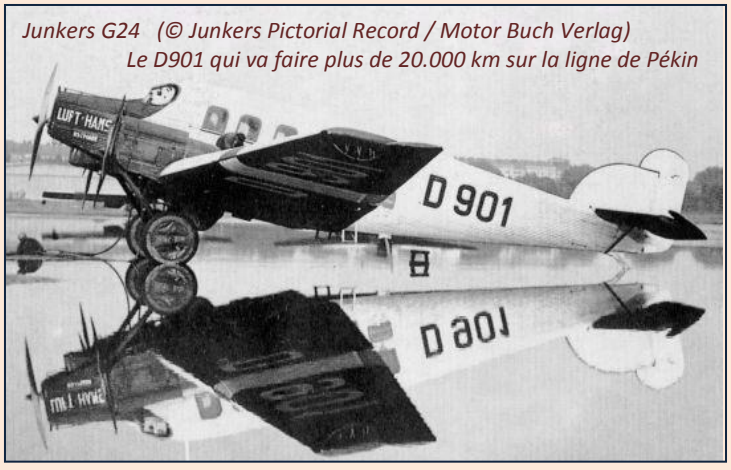
La grande compagnie allemande que nous connaissons aujourd'hui est née au début des années cinquante. En 2011 elle a transporté plus de 65 millions de passagers sur tous les continents, et pour la partie fret - 9.487 millions de "tonnes-kilomètres transportées".

Le Junkers G24 :

La société Junkers Flugzeug-und-Motorenwerke A.G. développe en 1925 le premier avion métallique dédié au transport aérien de fret et de passagers, le tri-moteur G23. De ce premier modèle va naître le Junkers G24, qui s'illustre en vol de nuit. Il en a été produit 72 exemplaires.

Equipage – 2/3 pilotes -- & 9 places passagers.

Junkers G24 (© Junkers Pictorial Record / Motor Buch Verlag)
Le D901 qui va faire plus de 20.000 km sur la ligne de Pékin



Caractéristiques : Envergure 29,90 m. - Longueur 15,70 m.

Moteurs - 3 moteurs à piston 310cv (Junkers L3 ou L5 selon les nombreuses versions).

Vitesse – 165 km/h (max. 200 km/h).

Plafond – 4.300 m. - Autonomie 1.300 km.

Petite histoire : Le 6 janvier 1928, Un Junkers G24, immatriculé D-880, de la Lufthansa, assurant la liaison commerciale Barcelone – Marseille – Genève – Berlin réussit à se poser en catastrophe en plein milieu de la ville d'Aix les Bains. L'équipage est sain et sauf.