

## LES AVIONS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

La Seconde Guerre mondiale est la première guerre où les avions militaires furent utilisés de façon intensive, devant un élément essentiel de la doctrine militaire. Certains avions ont été rendus célèbres par leur action au cours de la Seconde Guerre mondiale. En voici quelques-uns...

### JUNKERS JU 87

En service de 1937 à 1945, cet avion est le plus célèbre des bombardiers en piqué de la Luftwaffe. Les Stuka sont entrés dans la légende : le son strident qu'il produit en attaque terrorise les populations. Ils étaient dotés d'une sirène mécanique fixée sur les trains d'atterrissage, appelée « trompette de Jéricho ». Constituée d'une petite hélice, elle accélérât en fonction du vent relatif créé par l'appareil. Ce bombardier léger était facilement reconnaissable, grâce à ses ailes incurvées en W, aussi désignées « ailes en mouette inversée » et son gros train d'atterrissage principal fixe. Un système innovant de redressement automatique équipait également l'appareil, afin de le récupérer systématiquement après l'attaque en piqué. Ce système était précieux, car il permettait à l'avion de ne pas aller percuter le sol si le pilote devait perdre connaissance au moment de la ressource (apparition d'un voile noir).

#### FICHE TECHNIQUE

**Constructeur :** Junkers  
**Rôle :** avion d'attaque au sol  
**Premier vol :** 17 septembre 1935  
**Nombre construits :** 6 500  
**Envergure :** 13,8 m  
**Longueur :** 11,1 m  
**Hauteur :** 4,01 m  
**Surface alaire :** 31,9 m<sup>2</sup>

### MESSERSCHMITT BF 109

France et cause de nombreuses pertes parmi les pilotes de la Royal Air Force lors de la bataille d'Angleterre. Ce chasseur monomoteur monoplace allemand a été conçu dans les années 1930 par l'ingénieur allemand Willy Messerschmitt en réponse à un appel d'offres du Reichsluftfahrtministerium (RLM) pour la conception d'un chasseur moderne devant équiper la Luftwaffe naissante. Autour du moteur le plus puissant disponible, un Junkers Jumo 210 à 12 cylindres en V inversé, Messerschmitt dessina la cellule la plus fine possible, reprenant des techniques très novatrices qu'il avait développées pour l'avion léger Bf 108. La première partie de la Seconde Guerre mondiale vit une domination sans partage de cet avion et de sa doctrine d'emploi.

#### FICHE TECHNIQUE

**Constructeur :** Messerschmitt  
**Rôle :** avion de chasse  
**Premier vol :** 29 mai 1935  
**Nombre construits :** 33 984  
**Envergure :** 9,90 m  
**Longueur :** 8,84 m  
**Hauteur :** 2,49 m



Junkers JU 87



Messerschmitt BF 109



North American P-51 Mustang



Boeing B-17 Flying Fortress

### BOEING B-17 FLYING FORTRESS

Le Boeing B-17 Flying Fortress est l'un des bombardiers américains les plus connus de la Seconde Guerre mondiale et surtout celui qui a largué le plus gros tonnage de bombes tout au long du conflit. Le premier B-17E décolle le 5 septembre 1941 et quelques exemplaires sont déjà en unité opérationnelle à Pearl Harbor lors de l'attaque surprise japonaise. Dès 1942, une version B-17F est mise au point pour prendre en compte les problèmes rencontrés en opération : pas moins de 400 modifications sont apportées. Cette version est la première à être produite non seulement par Boeing (2 300 exemplaires) mais aussi par Douglas (605 exemplaires) et Lockheed (500 exemplaires).

#### FICHE TECHNIQUE

**Constructeur :** Boeing  
**Rôle :** bombardier lourd  
**Premier vol :** 28 juillet 1935  
**Nombre construits :** 12 677  
**Envergure :** 31,62 m  
**Longueur :** 22,66 m ; **hauteur :** 5,8 m  
**Surface alaire :** 131,92 m<sup>2</sup>

### P-51 MUSTANG

Le P-51 Mustang est un avion de chasse américain développé pour répondre au besoin urgent de chasseurs supplémentaires des Britanniques en 1940 pendant la bataille d'Angleterre. Bien que performant à basse altitude, son moteur Allison, limite dans un premier temps son emploi en tant que chasseur de supériorité aérienne. L'appareil devient l'avion d'escorte dont ont besoin les États-Unis pour accompagner leurs grands raids de bombardiers stratégiques de jour au-dessus de l'Allemagne.

Au début de l'année 1944, il a une part déterminante dans l'obtention de la supériorité aérienne qui permet l'invasion de l'Europe. Il est l'un des trois grands chasseurs américains de la Seconde Guerre mondiale par le nombre, avec 15 586 exemplaires produits. Ses principaux atouts sont sa vitesse et surtout son très grand rayon d'action. Le nom de l'avion est donné par les Britanniques, les Américains l'ayant tout d'abord baptisé Apache avant d'adopter le nom britannique.

#### FICHE TECHNIQUE

**Constructeur :** North American Aviation  
**Rôle :** chasseur bombardier  
**Premier vol :** 26 octobre 1940  
**Nombre construits :** 15 586  
**Envergure :** 11,3 m  
**Longueur :** 9,8 m ; **hauteur :** 4,17 m

# LE BOUILLON ANDRÉSIEN\*

70 ans après la fin de la guerre 39/45...

Dimanche 8 mai 2016

Publication de la Mairie d'Andrézy - édition de mai 2016

## ÉDITORIAL

par **Hugues Ribault**,  
Maire d'Andrézy,  
Conseiller de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise

et **Jean-Pierre Dos Santos**,  
maire adjoint délégué à la Démocratie de proximité,  
à la Vie associative et au Devoir de mémoire

Xxxx

## LES « SAUCISSES » D'ANDRÉSY

Dès le début de la seconde guerre mondiale, un climat de panique s'est établi dans la région parisienne. On redoutait des attaques aériennes allemandes sur Paris dès le commencement des hostilités. Les autorités militaires songèrent donc à établir un réseau de protection autour de la capitale.

teurs, devaient constituer un barrage contre les bombardiers.

Ces derniers pouvaient entrer en collision avec le ballon ou accrocher l'un de ses filins de retenue qui constituait autant d'obstacles invisibles.

Aucune attaque aérienne n'intervint



Les « saucisses d'Andrézy », des ballons captifs d'une taille assez imposante afin d'établir un réseau de protection autour de la capitale.

C'est ainsi qu'on vit arriver à Andrézy des groupes de soldats accompagnant de mystérieux matériels. Ils s'installèrent en divers points de la commune :

- en direction de Poissy, près du lotissement de Flore et au bois Mercier,
- dans Andrézy : en haut de la rue de la Fontaine, près du clos à la Lune,
- en direction de Conflans : au bout de la rue des Robaresses vers le CD 55.

Le soir de leur arrivée, les habitants, étonnés, virent s'élever dans le ciel des ballons captifs d'une taille assez imposante. Le lendemain matin, les ballons avaient été ramenés au sol. La même manœuvre recommença chaque jour. Elle consistait à dérouler, au moyen d'un treuil à main, le filin qui retenait les ballons. À l'aube, les ballons étaient redescendus de la même manière.

Les « saucisses » élevées à divers hau-

pendant les jours et les mois qui suivirent. Les gens s'habituaient à la présence des ballons qui, en raison de leur forme oblongue, furent baptisés « saucisses ». On alla rendre visite aux soldats par curiosité, et des liens d'amitié s'établirent entre civils et militaires. On leur portait des friandises pour améliorer l'ordinaire de la roulante. Cette situation continua pendant la durée de la « drôle de guerre » (septembre 39 - avril 40) époque au cours de laquelle les communiqués quotidiens de l'armée notaient « rien à signaler ». Mais, au mois de mai, les choses changèrent brutalement. La guerre « éclair » balaya une grande partie de la France, emportant dans son sillage les saucisses dont on n'entendit plus parler. On peut se poser des questions sur l'efficacité stratégique de ce système de protection, remis au rayon des curiosités préhistoriques...

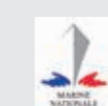
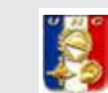
\* Ce titre de journal est un titre factice. Le bouillon fait référence à un terme utilisé en presse mais également à la famille Chartier et leurs fameux « bouillons Chartiers ». Ces restaurants étaient renommés pour leur bouillon de pot-au-feu et recevaient le Tout-Paris. Le 1<sup>er</sup> établissement fut ouvert en 1896, rue du Faubourg Montmartre à Pa-

ris et tenu par Frédéric Chartier et sa femme ; son frère Louis, dit « Camille », s'installa rue Racine avec sa femme Claire, une jeune fille rencontrée à Andrézy qui y tenait l'hôtel restaurant Nicolle avec sa mère. Camille Chartier offrit à sa femme la propriété située au 36, boulevard Noël-Marc.

### LA VILLE D'ANDRÉSY REMERCIE POUR LEUR PARTICIPATION :

L'Union Nationale des Combattants  
Le Club Historique d'Andrézy  
Les élèves et professeurs des écoles primaires et du collège Saint-Exupéry d'Andrézy  
Les élèves plongeurs de la Marine nationale

Sources : *Les anciens racontent Andrézy* (tome 3) - Club Historique d'Andrézy, Wikipédia  
Conception, rédaction et réalisation : service communication de la ville d'Andrézy  
Impression : Le Réveil de la Marne - Dépôt légal : à parution



## PENTECÔTE 1944 L'ÉGLISE EST TOUCHÉE

À partir des premiers jours de mars 1944, les cinq mois précédant la libération d'Andrésey seront ponctués par une série de onze bombardements américains visant



Intérieure de l'église

à détruire les ponts routiers et de chemin de fer construits au confluent de la Seine et de l'Oise. L'un des plus importants (six victimes civiles) fut sans conteste celui du 4 juin, dimanche de la Pentecôte. Objectif : le pont Eiffel.

Au cours de la matinée, la première vague de forteresses volantes laissa tomber ses torpilles sur cet ouvrage d'art pendant que se déroulait la grand'messe à l'église Saint-Germain-de-Paris.

Les vitraux de la nef placés derrière l'autel furent arrachés par le souffle de l'explosion, et malgré le courage de l'abbé Nief, curé de la paroisse, exhortant les fidèles à poursuivre la célébration eucharistique, nombre d'entre eux quittèrent cependant l'office pour se rendre en lieu sûr.

D'abri en abri, il fallait plus de deux heures à quelques habitants du quartier des Robaresses pour rejoindre leur habitation. Le calme revenu, le prêtre termina sa messe avec quelques fidèles restés dans l'église.

Certains paroissiens pensent encore qu'ils ont échappé à la mort et que ce fut le « miracle » de Saint Germain, patron de l'église dont on célébrait ce jour-là, la fête.

3 AVRIL 1944

## UN BOMBARDIER BRITANNIQUE S'ÉCRASE SUR L'HAUTIL...



Stèle du souvenir

Dans la nuit du 2 au 3 avril 1942, un bombardier britannique *Vickers Wellington* s'abat en flammes dans les bois de l'Hautil après avoir lâché une partie de ses

bombes sur Andrésey, tuant Eugène Braud, ancien chef de la Halte de Maurecourt.

Sur un équipage de six hommes, il n'y eut qu'un survivant, Chris Maltby, griè-

vement blessé. Une stèle rappelle cet événement et le souvenir des victimes. Elle est située à environ cent mètres à gauche de la route reliant Maurecourt à l'Hautil (D22), peu après le carrefour de la Gueule rouge.

Extrait tiré des mémoires du Général Schweisguth, qui demeurait avec sa famille, à la Barbannerie, dans les bois de l'Hautil.

« À la pleine lune suivante, le 2 avril, un nouveau bombardement était dirigé cette fois contre les usines de Gennevilliers. Les Philippe dinaient à la Barbannerie, où Jeanne se trouvait dans le séjour. Quand les fusées s'allument dans le ciel, nous sortons tous sur la terrasse. Elles dérivent assez vite dans le vent très frais ; mais en voici une qui grandit, grandit et se rapproche à une allure incroyable. Ce n'est pas une fusée, c'est un projectile... non, c'est un avion en flammes : un panneau embrasé se détache de cette torche flambante : une aile disloquée ? Ou un aviateur dont le parachute a pris feu ? L'appareil, un bombardier *Vickers Wellington* du squadron 150 de bombardement passe devant la terrasse, piquant obliquement vers le sol, dans un grand fracas de moteurs et la rouge lueur de l'incendie. Une seconde encore et il s'abat dans les arbres ; au ronflement des moteurs succède le craquement des branches brisées et l'explosion des réservoirs d'essence ; de hautes flammes montent dans le ciel qu'obscurcit bientôt un épais nuage de fumée noire. »

29 MAI 1944

## UN AVION AMÉRICAIN S'ÉCRASE AUX MAROTTES

Ce bombardier devait aller bombarder aux Mureaux, l'emplacement de l'actuelle Aérospatiale. Touché par la D.C.A. allemande, il aurait perdu une aile. Plusieurs membres de l'équipage s'éjectent alors que les autres, sanglés sur leur siège, périssent carbonisés. Après s'être écrasé derrière la cabane de Fernand Descartes, de l'autre côté des Marottes au-delà de l'actuel CD55, l'avion chargé de bombes explose. Une mitrailleuse est projetée à plusieurs dizaines de mètres.

Les trois témoins qui s'étaient précipités s'en sortent sans une égratignure mais avec une surdité temporaire. Les aviateurs qui avaient sauté en parachute, sont pris en charge par Monsieur Sandron et emmenés chez des Suisses à Chanteloup-les-Vignes. Plus tard, ils ont réussi à les faire partir...

Menant à contribution diverses sections d'Anciens Combattants de la région et quelques personnes spécialisées dans les

crashes d'avions alliés, le Club Historique d'Andrésey a obtenu toute la documentation tant française qu'américaine sur cet événement... En voici quelques extraits.

### Cadre historique

En prévision du prochain débarquement (le 6 juin 1944), il faut détruire les ponts sur fleuves et rivières pour empêcher, d'abord, les troupes allemandes d'amener des renforts sur les plages du débarquement et ensuite qu'elles ne puissent s'échapper après l'implantation d'une solide tête de pont et, ainsi, être détruites.

Xxxx

### La mission

Il est ordonné à la 558<sup>e</sup> escadrille du 387<sup>e</sup> groupe de bombardement américain, composée d'appareils Martin B26 *Marauder*, d'aller bombarder et détruire les ponts Eiffel et de Fin d'Oise, sur l'Oise.

À noter que le B26 *Marauder*, était l'appareil qui détenait le taux de pertes le plus bas de tous les bombardiers engagés en Europe.

### L'équipage

Il se compose de six membres : le pilote (Captain Harmon), le copilote (First lieutenant MacFadden), le navigateur (Lieutenant Hewitt), et trois mitrailleurs (T/Sgt Weinstein, S/Sgt Cely et S/Sgt Thompson) tous originaires des États-Unis.

### L'accident dans les textes français

Le rapport journalier du 30 mai 1944 de l'Intendance de Police de Seine et Oise et de Seine et Marne précise que : « Le 29 mai... vers 12 heures, à Conflans-Sainte-Honorine, bombardement des ponts de chemin de fer Eiffel et Fin d'Oise. Le pont Eiffel est complètement coupé. Le



Crash du bombardier américain

Le pont Fin-d'Oise sérieusement endommagé. Tout trafic sur l'Oise interrompu. 3 blessés légers. Un avion anglo-américain s'est abattu à Chanteloup. Pas de victimes civiles. »

### L'accident vu par les Français.

L'avion aurait perdu une aile en tombant. Plusieurs membres de l'équipage

se sont éjectés mais un seul a été pris en charge par les Français. Caché depuis plusieurs jours dans une cave, il a été évacué vers Poissy où il a bénéficié de la filière de rapatriement du curé de Poissy. D'autres membres de l'équipage restent sanglés sur leur siège et y trouvent la mort. L'avion, chargé de bombes, explose et une mitrailleuse est projetée au loin. Les trois témoins de l'explosion s'en sortent sans une égratignure avec une surdité temporaire. Un des parachutes, vraisemblablement celui du first lieutenant MacFadden, se serait accroché à la queue de l'appareil.

### L'accident vu par les autres aviateurs américains

Le T/Sgt Lent rapporte : « J'étais radio-mitrailleur dans l'équipage du lieutenant Tandy et nous formions l'aile droite de droite lorsque son appareil fut touché par la flak (DCA allemande). Elle lui arracha un morceau de l'aile droite. »

Le témoin d'un autre avion, le S/Sgt Marks, raconte : « Radio-mitrailleur dans l'avion du lieutenant Morse, en 6<sup>ème</sup> position dans la formation du captain Harmon,

j'ai vu son appareil partir en vrille, les deux ailes arrachées. Quand il s'est approché du sol, trois objets en sont tombés. »

J'ai vu l'appareil toucher le sol et exploser ». « Le captain Harmon n'a pas sauté en parachute mais a tenté de redresser son appareil. Ses dernières paroles ont été : restez calmes et bonne chance. »

Quant à moi, j'ai sauté en parachute ainsi que le first lieutenant MacFadden et le T/Sgt Weinstein ».

### Lieu de l'accident

L'ensemble des documents remis fait état d'un accident situé à « 1 km southeast of Chanteloup, 10 km southwest of Pontoise ». L'attestation susnommée stipule qu'un « bombardier américain s'est abattu sur le territoire de la Commune (c'est-à-dire Andrésey) au lieu dit Les Marottes ».

En fait et vu le cratère laissé par l'avion, rebouché voici une bonne vingtaine d'années, l'accident a eu lieu sur le territoire chantelouvais à environ une cinquantaine de mètres d'un chemin qui, en prolongement de la rue des Cardinettes, sépare les deux communes. Une glace latérale du cockpit est d'ailleurs restée longtemps sur le lieu de l'accident.

## 18 AOÛT 1944 BOMBARDEMENT DE LA PICOTTERIE

La Barbannerie, au-delà du château du Faÿ, était entièrement dissimulée dans les arbres et sur les cartes où se trouvait le nom de la Barbannerie ; celui-ci désignait l'ancienne petite ferme de ce nom, par la suite dénommée Picotterie. Elle se situait sur la route reliant Maurecourt à l'Hautil, à l'entrée de la forêt entre les carrefours de Bellefontaine et de la Gueule rouge.

Dans ses mémoires, le général Schweisguth raconte le bombardement de cette maison par des bombardiers américains :

« Le 18 août, l'oncle André était venu comme d'habitude écouter à la Barbannerie la radio anglaise de midi et demie. Pendant qu'il redescend déjeuner et que nous causons avec Philippe sur la terrasse, nous voyons arriver une escadrille d'une dizaine d'avions américains venant de l'Oise à moyenne altitude. Tout à coup, un formidable nuage de fumée s'élève du bois d'en bas pendant que l'escadrille poursuit droit son chemin. Philippe enfourche son cheval et descend à la Picotterie. Quand la fumée se dissipe un peu, j'ai l'impression que c'est tombé au-delà dans les champs, et nous nous mettons à déjeuner en attendant les nouvelles que Philippe doit nous rapporter. Mais il ne revient pas... Nous descendons alors l'un après l'autre et je suis fâcheusement impressionné dans la grande allée en voyant d'énormes blocs de glaise épars çà et là, des branches cassées, des arbres arrachés

puis un cortège de brancards improvisés : la cuisinière des André, le vieux père Féron et tante Sybil marchent avec la tête bandée ; mais du plus loin qu'on nous voit, on nous crie : personne n'est blessée ! C'est un véritable miracle car 45 grosses bombes sont tombées autour du carrefour de la route de la Gueule rouge et du chemin de Bellefontaine. Des bombes sont tombées au ras de

la maison et non dessus ; tout a été soufflé, la route a entièrement disparu dans les entonnoirs et les tas de décombres ainsi que le jardin potager n'existent plus. »

Il s'agit maintenant de récupérer tout ce qui peut être sauvé et tout d'abord les vêtements. Malheureusement, une difficulté imprévue se présente : le bombardement avait brisé la plupart des pots de confiture

et celle-ci s'était répandue partout. Dès l'après-midi, les ruines avaient été envahies par les abeilles qui montent une garde vigilante et empêche quiconque d'approcher. Il faut attendre le soir et, avec un enfumoir et une lampe de poche, l'oncle André, assisté de Loup qui a des connaissances en apiculture, fait une première expédition pour enlever ce qu'on peut comme miel et confiture épars. »



La Barbannerie