

---

## Entre ciel et terre. Histoire de l'aéronautique militaire et archéologie : l'exemple d'Hazebrouck

*Between the Sky and the Earth, Military Aviation History and Archaeology, the Example of Hazebrouck*

**Yves Roumegoux**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16543>  
DOI : 10.4000/insitu.16543  
ISSN : 1630-7305

### Éditeur

Ministère de la Culture

### Référence électronique

Yves Roumegoux, « Entre ciel et terre. Histoire de l'aéronautique militaire et archéologie : l'exemple d'Hazebrouck », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 28 août 2018, consulté le 18 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16543> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.16543>

---

Ce document a été généré automatiquement le 18 novembre 2020.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# Entre ciel et terre. Histoire de l'aéronautique militaire et archéologie : l'exemple d'Hazebrouck

*Between the Sky and the Earth, Military Aviation History and Archaeology, the Example of Hazebrouck*

**Yves Roumegoux**

---

- 1 Au cours des dernières décennies, le champ couvert par la notion de patrimoine a évolué vers une appréciation plus globale tout en s'ouvrant à d'autres domaines comme le patrimoine ethnologique, rural ou industriel : des mesures de protection ont été prises dans cet esprit en faveur de nouveaux objets tels que des voitures ou des bateaux. De même, on constate une évolution sensible en ce qui concerne les limites temporelles imparties, qui procédaient encore récemment de règles implicites non écrites issues de la pratique. Il est à présent fréquent de prendre des mesures de protection pour des éléments du XX<sup>e</sup> siècle.
- 2 Si bon nombre de pays étrangers, en particulier anglo-saxons, ont intégré pleinement l'acception du patrimoine militaire des périodes contemporaines à leur pratique et à leur réglementation en matière d'archéologie, il n'en est pas de même pour l'archéologie hexagonale qui commence à peine depuis une petite dizaine d'années à aborder ces sujets, en se consacrant essentiellement aux témoignages de la Première Guerre mondiale. Ceux de la Seconde Guerre mondiale n'ont semble-t-il pas suscité le même intérêt auprès du milieu professionnel, laissant par là même trop souvent le champ libre aux amateurs de « *militaria* » plus ou moins éclairés, voire à certains prédateurs auxquels l'intérêt lucratif de ces sites n'a pas échappé.
- 3 Le manque de prise en considération des vestiges de la Seconde Guerre mondiale, en comparaison de ceux de la Première Guerre mondiale, procède sans doute du fait qu'on considère la « Grande Guerre », et à bon droit, comme une guerre de position qui s'est

ancrée profondément dans les sols alors que le 2<sup>e</sup> conflit mondial n'est perçu que comme une guerre de mouvement, sans incidence majeure sur les pays qu'elle a traversés. Or, un aspect significatif de ce conflit, qui s'installe durablement dans les pays de l'Europe du Nord-Ouest et qui va marquer de façon importante nos territoires, se trouve être paradoxalement le conflit aérien qui constitue un engagement massif des belligérants, occasionnant des pertes humaines et matérielles considérables que le profane a sans doute quelques difficultés à apprécier.

## La guerre aérienne à l'Ouest : un engagement massif et une guerre d'usure

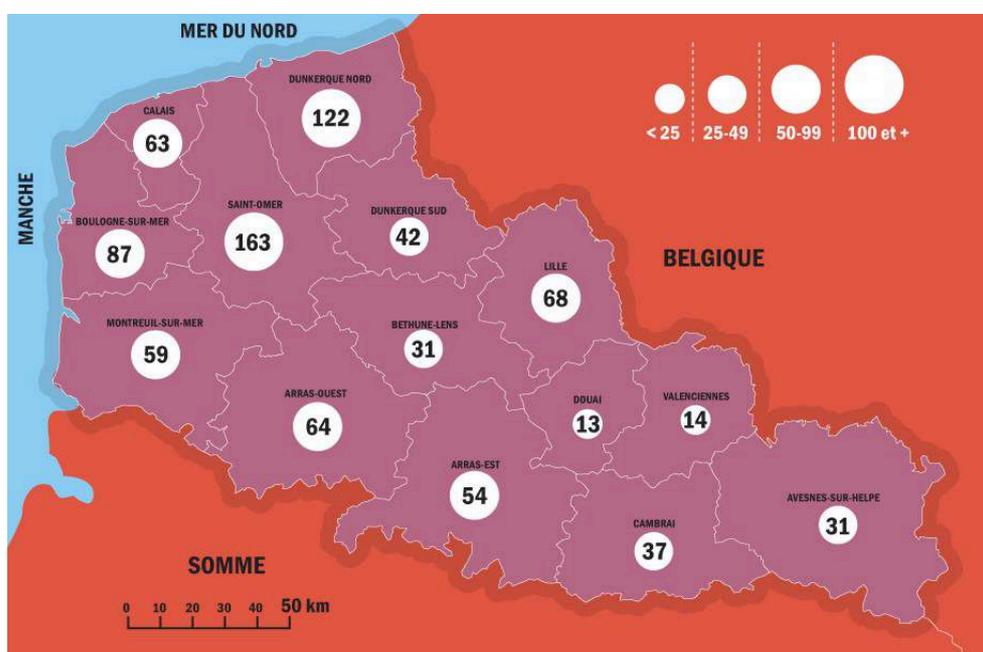
- 4 En effet, les pertes d'avions subies au cours du second conflit mondial n'ont rien d'anecdotique : qu'on en juge. Ainsi, on a coutume de présenter la campagne de France de mai-juin 1940 comme une aimable promenade des divisions blindées allemandes à travers la Belgique et le nord de la France alors que, dès ce moment, et pour n'évoquer que cet aspect des choses, les combats aériens occasionnèrent la perte de plus de 3 000 appareils, tous belligérants confondus. Durant la bataille d'Angleterre, qui se déroule à partir de l'été 1940, 2 630 avions furent détruits.
- 5 Au cours d'une journée ordinaire de la bataille d'Angleterre, durant l'été 1940, on peut estimer en moyenne les pertes, du côté britannique, à 20 chasseurs et 15 pilotes, et la guerre a duré plus de 2 000 jours, dont certains ont connu une bien plus grande intensité encore. Dès 1940, le Bomber Command britannique lance en direction du Continent des raids réguliers encore plus préjudiciables, au cours desquels on déplore en moyenne, pour chacun d'entre eux, la perte de 36 bombardiers et de 250 hommes. De telles opérations se répétaient environ deux fois par semaine et la guerre a duré 300 semaines<sup>1</sup>. Les pertes ont parfois été bien plus considérables encore, comme au cours de ce raid de bombardement mené à la fin mars 1944 sur Nuremberg, où plus d'une centaine de bombardiers britanniques furent abattus, provoquant en une nuit parmi les équipages des pertes équivalentes à celles subies durant l'ensemble de la bataille d'Angleterre. L'engagement allié (Grande-Bretagne et États-Unis) dans le conflit aérien mené en Europe occidentale au cours de la Seconde Guerre mondiale s'est soldé par la destruction d'environ 60 000 appareils, dont 40 000 bombardiers<sup>2</sup>, et la disparition de près de 160 000 hommes.
- 6 Les pertes essuyées par la Luftwaffe sont plus difficiles à apprécier. En effet, d'une part, les forces aériennes du Reich étaient engagées simultanément sur plusieurs fronts et les transferts d'unités fréquents d'un théâtre d'opération à l'autre, d'autre part, contrairement à ses homologues anglo-saxons, la Luftwaffe comprenait non seulement des unités aériennes proprement dites mais également de nombreuses unités de défense anti-aérienne, de parachutistes, d'infanterie et même une division de chars de combat. Compte tenu du fait que les pertes de ces diverses unités sont incluses dans le décompte général de celles de la Luftwaffe (138 000 hommes), il est difficile de connaître la part de pertes humaines dues spécifiquement à l'activité aérienne : on avance le chiffre de 44 000 aviateurs tombés au combat<sup>3</sup>. Quant aux destructions d'avions, elles sont évaluées, selon les sources, tous fronts confondus, à un chiffre oscillant entre 94 000 et 116 000 appareils.
- 7 On est donc bien loin de l'image d'Épinal des paladins des airs s'affrontant en combat singulier dans leurs machines volantes, ce fut une guerre totale qui se déroula dans le

ciel, dans laquelle les belligérants engagèrent à plein régime les ressources de leurs complexes militaro-industriels. Albert Speer, le ministre de l'armement du III<sup>e</sup> Reich, ne s'y était pas trompé et considérait l'offensive aérienne alliée comme un second front à part entière<sup>4</sup>. « Finalement, comble du paradoxe, la guerre aérienne allait ressembler aux pires épisodes de la guerre d'usure qu'on avait connus entre 1914 et 1918, à ceci près que l'usure concernait des appareils coûteux et des officiers »<sup>5</sup>.

## Les crashes d'avions : un fait archéologique ?

- 8 De récentes études<sup>6</sup> menées sur le recensement des crashes d'avions alliés dans la Région Hauts-de-France y ont dénombré près de 850 lieux de « crashes » aériens connus, avec une forte représentativité sur le secteur littoral. Il faut bien sûr y ajouter les pertes allemandes, qu'on peut évaluer à une proportion variant entre le tiers et la moitié de ce chiffre (**fig. 1**).

Figure 1



Localisation des crashes d'appareils alliés recensés par arrondissements dans la Région Hauts-de-France.

Carte Leclercq, Jocelyn. © Association Antiq'Air Flandre-Artois, 2007.

- 9 Pour ce qui concerne plus particulièrement la prise en compte archéologique de ces faits, Jean-Pierre Legendre (conservateur du patrimoine, DRAC Lorraine, service régional de l'Archéologie) a pu, en 1997, à la faveur de travaux routiers, exhumer les restes d'un bombardier britannique Lancaster abattu à Fléville (Meurthe-et-Moselle). L'approche archéologique adoptée pour investiguer avec soin cette épave a permis de mettre au jour des éléments et des indices qui, confrontés aux sources historiques et aux témoignages des membres survivants de l'équipage, ont apporté des éléments de réponse significatifs sur les causes de l'« crashes » de l'appareil<sup>7</sup>.
- 10 Dans le Nord-Pas-de-Calais, la découverte en février 2001 du chasseur américain P-51 Mustang piloté par le lieutenant William W. Patton, de la 3<sup>e</sup> Scouting Force, abattu le

16 janvier 1945 à La Longueville, près de Maubeuge, ne fut pas signalée au service régional de l'Archéologie et ne fit alors l'objet d'aucun suivi de travaux. La levée du corps du pilote fut faite par les services médico-légaux compétents de l'U.S. Air Force et la dépouille rapatriée et inhumée au cimetière militaire de Springfield (Missouri). Quelques éléments de l'appareil, dont le moteur, ont été déposés au fort de Leveau, près de Maubeuge.

## Le Hollandais volant

- 11 En avril 2006, suite à une demande de Jean-Cyril Spinetta, alors président-directeur général de la compagnie Air France, le service régional de l'archéologie (SRA) du Nord-Pas-de-Calais fit procéder à un sondage à l'emplacement présumé de la chute de l'avion du capitaine Jan Plesman, pilote néerlandais engagé dans la Royal Air Force et abattu aux environs d'Hazebrouck le 1<sup>er</sup> septembre 1944. Cette intervention, entièrement financée par Air France, se fit sous la responsabilité scientifique du SRA, après que les services du déminage avaient neutralisé toutes les munitions non explosées subsistant à bord de l'appareil.
- 12 La motivation initiale d'Air France pour entamer des recherches sur les lieux du crash de l'avion du capitaine Plesman était due au fait que cette compagnie s'était associée en 2004 à la compagnie aérienne néerlandaise KLM, fondée en 1919 par Albert Plesman, père du pilote disparu. À la faveur de la création du groupe Air France-KLM, la direction de KLM demanda à Air France d'intervenir auprès de la préfecture de la Région Hauts-de-France pour réaliser ce sondage. La localisation du crash de l'avion, un Spitfire IX appartenant au 322<sup>e</sup> « *Dutch squadron* » (escadron néerlandais) de la RAF, avait été déterminée à la suite d'une enquête de terrain menée auprès de témoins qui avaient vu le lieu d'impact de l'appareil en septembre 1944.
- 13 Le 322<sup>e</sup> « *Dutch squadron* » avait été formé le 12 juin 1943 grâce à l'action du prince Bernhard, époux de la future reine Juliana, auprès des autorités britanniques, par l'incorporation des pilotes néerlandais réfugiés en Grande-Bretagne et l'achat d'appareils par le gouvernement provisoire néerlandais. Les missions du 322<sup>e</sup> escadron consistaient en patrouilles à haute altitude pour intercepter les avions de reconnaissance, en escortes de bombardiers et en vols de reconnaissance au dessus des territoires occupés. Plus tard, ils furent amenés à intercepter des V1 et à effectuer des attaques au sol. Le 322<sup>e</sup> escadron était équipé de Spitfire Vb. Au début de l'année 1944, le 322<sup>e</sup> escadron fut doté du Spitfire XIV, appareil spécialisé dans l'interception en haute altitude.
- 14 Le 11 août 1944, le 322<sup>e</sup> escadron se vit assigner la mission de soutien aérien rapproché aux troupes combattant en Europe. Pour ce faire, on leur attribua des Spitfires IX, mieux adaptés à ce type de mission. Parallèlement, ils continuèrent d'assurer les missions d'escorte de bombardiers. C'est au cours de l'une de ces missions d'escorte au dessus des environs de Saint-Omer, sans doute menée contre un bunker abritant des V2, que Jan Plesman (1919-1944) fut abattu par la DCA allemande, son avion plongeant de 3 000 pieds d'altitude droit vers le sol.
- 15 Depuis le 3 juillet 1943, ce pilote était à la tête du « B-flight », un des deux groupes composant le 322<sup>e</sup> escadron. Il avait à son palmarès la destruction de 11 ou 12 V1. Jan Plesman avait baptisé son avion *Prinses Beatrix*, du nom de la fille aînée (1938- ) de la princesse Juliana<sup>8</sup> et du prince Bernhard, souveraine des Pays-Bas de 1980 à 2013. Le

père de Jan Plesman, Albert Plesman, fondateur de la KLM, la compagnie aérienne néerlandaise, rechercha vainement après la guerre le lieu du « crash ». Le frère de Jan Plesman, Albert, a publié en 2002 un livre sur ce pilote, *Jan Plesman, a flying Dutchman*<sup>9</sup>.

## Un avion peut en cacher un autre

- 16 Si les témoignages recueillis avaient bien permis de localiser le crash d'un avion, les premiers éléments mis au jour par le sondage, à près de 5 mètres de profondeur, révélèrent rapidement qu'il ne s'agissait pas d'un appareil britannique mais allemand, en l'occurrence un chasseur Messerschmitt Bf 109 G-6<sup>10</sup> dont le pilote était encore dans l'épave (**fig. 2**). Le personnel du service des tombes militaires (direction interdépartementale des Anciens Combattants de Lille) prit en charge les restes du pilote que l'on put identifier grâce à la plaque portant son numéro matricule<sup>11</sup> : il s'agit du sergent Horst Seemann, affecté à la 9<sup>e</sup> escadrille, appartenant au III<sup>e</sup> groupe de la 1<sup>re</sup> escadre de chasse de la Luftwaffe (9/Jagdgeschwader 1, abrégé selon l'usage 9/JG1<sup>12</sup>), basée à Leeuwarden, en Frise, dans le nord des Pays-Bas entre mai et novembre 1943<sup>13</sup>. Son avion avait été abattu le 4 septembre 1943.

Figure 2

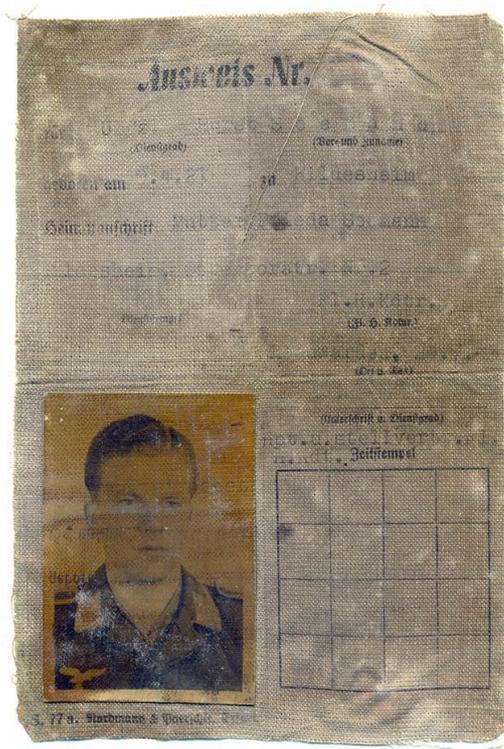


Hazebrouck (Nord). Détail du moteur Daimler-Benz 605 du Messerschmitt 109-G6 avec son numéro de série 605 301-001 EZ.14.

Phot. Patin, Jean-Marie. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2007.

- 17 Contrairement à l'usage en vigueur, le sergent Seemann détenait sur lui son portefeuille, contenant ses papiers d'identité<sup>14</sup> (**fig. 3**), sa licence de pilote, son livret de caisse d'épargne dont les retraits effectués permettent de le suivre dans ses divers lieux d'affectation, ses cartes de rationnement (**fig. 4**) ainsi que de nombreux autres documents, dont quelques photos du pilote (**fig. 5**) et de ses proches (**fig. 6**), le tout en excellent état de conservation.

Figure 3



Hazeubrock (Nord). Laissez-passer du sergent Horst Seemann, né le 4 avril 1921, à Hildesheim, trouvé dans son portefeuille.

Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

Figure 4



Hazeubrock (Nord). Carte et tickets de rationnement des troupes allemandes aux Pays-Bas, trouvés dans le portefeuille de Horst Seemann.

Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

Figure 5



Hazebrouck (Nord). Photo de pilote en tenue de vol, vraisemblablement Horst Seemann, trouvée dans le portefeuille de Horst Seemann.

Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

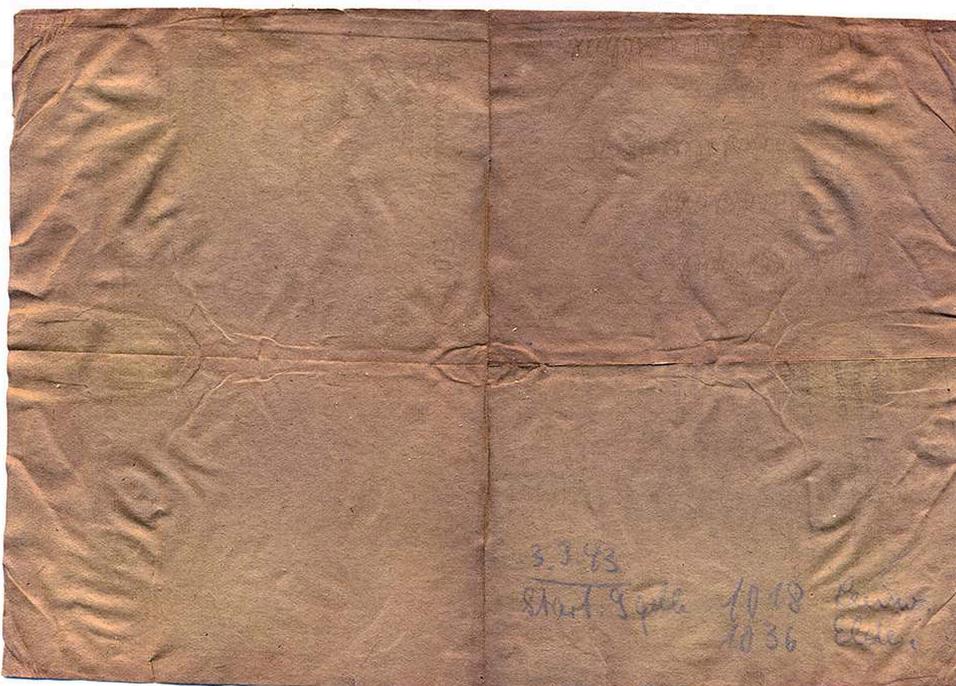
Figure 6



Hazebrouck (Nord). Photo de jeune fille avec chien, trouvée dans le portefeuille de Horst Seemann.  
Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

- 18 Il avait aussi son porte-monnaie qui contenait des billets et des pièces provenant de divers pays européens parmi lesquels l'Allemagne mais aussi les Pays-Bas, lieu d'affectation du III/JG1, la France, la Croatie et la Tchécoslovaquie. Un petit papier (**fig. 7**) portait également, inscrite au crayon, une date : « 3. 9. 43 », veille du jour où le pilote fut abattu, ainsi que la mention : « start 9 gelbe », qui est la désignation de l'appareil : « départ 9 jaune », le jaune étant la couleur attribuée à la 9<sup>e</sup> escadrille de la JG1 et 9 le numéro de l'avion. L'inscription comporte également deux horaires suivis de deux lieux : « 10 18 Leeuw. » « 10 36 Elde ». Il s'agit du nom des deux terrains d'affectation du III<sup>e</sup> groupe de la JG 1 et des heures de départ et d'arrivée de l'avion qui a parcouru la distance séparant les deux terrains, soit environ 50 km, en 18 minutes.

Figure 7



Hazebrouck (Nord). Papier avec annotation manuscrite indiquant le numéro de l'appareil (2 jaune), la date et les heures et lieux de départ et d'arrivée du vol, trouvé dans le portefeuille de Horst Seemann. Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

- 19 Les états de pertes de la Luftwaffe faisant mention de la disparition de Horst Seemann à la date du 4 septembre 1943, « *Bei Dünkirchen* » (près de Dunkerque), identifient cependant l'appareil à bord duquel il fut abattu comme étant le Messerschmitt Bf 109 G-6 *Werknummer* 20021 portant l'immatriculation *Gelbe 2*<sup>15</sup>. Il est probable que le pilote avait changé d'appareil dans la journée du 4 septembre, peut-être à Eelde.

## Bombardiers en maraude sur Hazebrouck

- 20 Dans quelles circonstances le Messerschmitt 109 du sergent Seemann, qui appartenait à une unité basée au nord des Pays-Bas, a-t-il été abattu au dessus d'Hazebrouck, à quelque 350 km de là ? Le Messerschmitt Bf 109 G-6 était équipé d'un moteur Daimler-Benz DB-605AM de 1 355 chevaux lui permettant d'atteindre la vitesse de 620 km/h : de ce fait, une telle distance pouvait être couverte en un peu plus d'une demi-heure à peine.
- 21 Qu'est-ce qui a pu motiver la venue de ce chasseur allemand au dessus d'Hazebrouck ? Le calendrier du théâtre des opérations menées en Europe par la VIII<sup>e</sup> Air Force américaine basée en Grande-Bretagne nous apporte quelques éléments d'appréciation. Le 4 septembre 1943, le VIII<sup>e</sup> Air Support Command<sup>16</sup>, une des branches de la VIII<sup>e</sup> Air Force, dotée principalement de bombardiers moyens B-26 Marauder<sup>17</sup> destinés aux missions à basse altitude sur le Continent, se voit assigner une mission (mission 47) sur des objectifs situés au nord de la France et en Belgique. 144 B-26 doivent atteindre quatre gares de triage ferroviaires (36 B-26 sont affectés à chaque cible). 33 B-26 atteignent la gare de triage de Courtrai à 17 h 56, 33 autres celle de Lille-Délivrance à la

même heure, 34 celle d'Hazebrouck à 18 h 31 et enfin 23 bombardiers celle de Saint-Pol à 18 h 33. 22 B-26 furent endommagés au cours de cette mission<sup>18</sup>. Devant l'ampleur de l'attaque coordonnée, il est probable que certaines unités de chasse de la Luftwaffe aient été appelées en renfort, y compris celles basées au nord des Pays-Bas.

- 22 La protection du 323<sup>e</sup> Bombardment Group qui avait pour objectif la gare de triage d'Hazebrouck était assurée par les 129<sup>e</sup> et 222<sup>e</sup> escadrons de chasse de la Royal Air Force, équipés de Spitfires IXB. Au cours de cette mission de couverture, les pilotes de ces deux escadrons revendiquèrent l'attaque ou la destruction de plusieurs Messerschmitt 109 (129<sup>e</sup> escadron : 2 endommagés, 1 détruit probable ; 222<sup>e</sup> escadron : 2 endommagés, 2 détruits). Parmi les pilotes alliés, il est intéressant de noter la présence d'Otto Smik, un as tchécoslovaque affecté au 222<sup>e</sup> escadron, qui dit avoir endommagé un Messerschmitt 109 (18h29) et détruit un autre (18 h 30) dans le secteur « *Süd-Mardick* » (sic), pour cette journée du 4 septembre 1943. Le degré d'imprécision, fréquent dans la localisation des engagements, est dû au fait que les appareils, lancés à pleine vitesse dans des combats tournoyants qui, bien souvent, ne duraient pas plus de 2 à 3 minutes, avaient vite fait de parcourir des distances importantes, ce qui rend les relations des pilotes délicates à exploiter, tant il est difficile d'estimer les faits et les lieux dans le feu de l'action.
- 23 L'appareil d'Horst Seemann a percuté le sol selon un angle presque vertical, moteur tournant à plein régime, et s'est fiché profondément dans l'argile bleue des Flandres, pourtant particulièrement dense, en s'y vrillant, littéralement, jusqu'à une profondeur de près de 5 m. La fouille a permis de constater que le trou formé par l'impact mesurait à peine 1,50 à 2 m de diamètre, le moteur entraînant le pilote et le reste de l'avion dans son sillage. C'est un phénomène d'ailleurs fréquemment observé sur les sites de « *crashes* » de ce type.
- 24 La dépouille d'Horst Seemann fut inhumée le 11 juillet 2006 au cimetière militaire allemand de Bourdon, dans la Somme (**fig. 8**), après que les honneurs militaires lui furent rendus en la chapelle Notre-Dame de Lorette (Pas-de-Calais) par un peloton de la base aérienne 103 de Cambrai (**fig. 9**), fait sans précédent pour un soldat allemand au cours des quarante dernières années. L'épouse de son frère cadet, aujourd'hui décédé, ainsi que quelques-uns de ses neveux et nièces étaient venus spécialement d'Allemagne pour assister aux obsèques.

Figure 8



Bourdon (Somme). Inhumation de la dépouille de Horst Seemann en présence des membres de la famille.

Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

Figure 9



Ablain-Saint-Nazaire (Pas-de-Calais). Honneurs militaires rendus à la dépouille de Horst Seemann à la chapelle Notre-Dame-de-Lorette.

Phot. Roumegoux, Yves. © DRAC – SRA Hauts-de-France, 2006.

## En quoi les sites de crashes d'avions ont-ils un intérêt ?

- 25 De nos jours, les sites de crashes d'avions sont les seuls témoignages matériels de l'intense activité aérienne déployée au dessus de l'Europe, principalement au cours de la Seconde Guerre mondiale. Du fait des pertes humaines auxquelles ils se trouvent fatalement associés, ils sont les objets directs du devoir de mémoire et de commémoration envers les aviateurs qui participèrent à ces faits d'armes. Les éléments matériels mis au jour sont autant de moyens de reconstituer et de comprendre certains aspects de ce passé. En cela, les sites de « crashes » aériens constituent des archives uniques et immédiates du second conflit mondial et de l'aviation militaire de cette époque. Beaucoup d'appareils conservés de nos jours dans les musées sont des modèles de production tardive ou des exemplaires très lourdement restaurés, très éloignés des modèles d'origine. Du point de vue de la culture scientifique, les épaves exhumées possèdent donc des caractères d'authenticité tout à fait essentiels et permettent le plus souvent de mettre en évidence des équipements ou des modifications des appareils en service non répertoriés dans les manuels officiels<sup>19</sup>.
- 26 Les sites de crashes d'aéronefs militaires représentent une part importante du patrimoine militaire et aéronautique : ils appartiennent à une période encore en prise avec la mémoire vivante et participent pleinement du souvenir et de l'histoire, par leur

valeur culturelle en tant qu'artefacts historiques et par les informations qu'ils recèlent, sur les circonstances du « crash » comme sur l'avion lui-même.

## Annexe 1 : mission 47 du 4 septembre 1944

- 27 La mission 47 de la VIII<sup>e</sup> Air Force pour le 4 septembre 1943 est décomposée en 4 volets :
- Mission 47A : 36 B-26 du 386<sup>e</sup> B.G. envoyés, 33 effectifs, qui larguent 330 bombes de 300 livres (43,9 tonnes) sur la gare de Lille-Délivrance (Lomme), vers 19 h 30. 4 bombardiers endommagés par la Flak (5 sur un autre document).
  - Mission 47B : 36 B-26 du 387<sup>e</sup> B.G. envoyés, 35 effectifs, qui larguent 300 bombes de 300 livres (40,1 tonnes) sur la gare de Courtrai. 3 B-26 endommagés.
  - Mission 47C : 36 B-26 du 322<sup>e</sup> B.G. envoyés, 24 effectifs, qui larguent 70 bombes de 1 000 livres (31,4 tonnes) sur la gare de Saint-Pol-sur-Ternoise. 2 B-26 endommagés.
  - Mission 47D : 36 B-26 du 323<sup>e</sup> B.G. envoyés, 33 effectifs, qui larguent 132 bombes de 1 000 livres (58,8 tonnes) sur la gare d'Hazebrouck. 15 B-26 endommagés.
- 28 Attention, les chiffres varient à l'intérieur même des documents ! Pour le 323<sup>e</sup> B.G., un autre feuillet indique 1 B-26B et 35 B-26C, 2 B-26C qui ne peuvent bombarder (l'un pour un problème de lance-bombes, l'autre pour un interrupteur de lance-bombes qui n'était pas dans la bonne position), soit 34 B-26 bombardant réellement Hazebrouck. 14 endommagés.
- 29 Chaque Bomb Group était escorté par des escadrons de Spitfire, le dispositif étant variable. Le 323<sup>e</sup> B.G. était couvert par trois escadrons de Spitfire en escorte rapprochée, deux autres en couverture et deux derniers en couverture haute, soit un total de sept. Il considère que l'escorte a été très bonne depuis le rendez-vous (à 18 h 15) jusqu'au retour à la côte anglaise. Le 323<sup>e</sup> B.G. signale une opposition aérienne ennemie « faible », mais une Flak intense au dessus du point de visée. Les équipages ont signalé au moins 7 avions ennemis, des Fw-190 et des Bf-109G, observés juste après avoir quitté l'objectif. L'un d'eux, un Focke-Wulf, à l'ouest de la cible, a fait deux passes. Un autre a également effectué une passe sur un autre B-26. Aucun des deux chasseurs n'a tiré et aucun dommage n'a été causé aux bombardiers. Un mitrailleur latéral a tiré 100 coups à une distance de 700-800 yards, un autre a tiré sur un des assaillants. Aucun dommage n'a apparemment été infligé aux chasseurs ennemis.
- 30 Pour l'artillerie anti-aérienne, les équipages signalent du gros et du petit calibre, d'intensité légère à moyenne, imprécise, à 2 miles à l'ouest de Mardyck ainsi qu'au Touquet. Gros et du petit calibre, légère et imprécise au dessus de la cible. Mêmes calibres, force moyenne à intense, précise, à et près de Kassel (sic). L'heure H était 18 h 31 1/2 ou 18 h 33 (selon les documents) (heure anglaise, ajouter une heure pour la nôtre, ce qui correspond aux archives françaises). Une première vague de 18 avions a bombardé en suivant un cap 139° (magnétique), à une vitesse de 190 mph (305 km/h) et une altitude de 11 000 pieds (3 300 mètres). La deuxième vague volait au cap 169° (magnétique), à la même vitesse et 500 pieds plus haut. Un seul avion n'a pas pu bombarder à cause d'une panne technique indéterminée dans les lance-bombes.
- 31 Le 386<sup>e</sup> B.G. signale un Spitfire fumant qui plonge dans la mer à 18 h 06, aux coordonnées 51°10N 02°35 E. Un autre avion, présumé être un Spitfire, est observé s'écrasant dans l'eau au large d'Ostende vers 18 h 07. Aucun parachute dans les deux cas. Un chasseur monomoteur non identifié est vu en train de piquer près de la cible

(Lille-Délivrance) à 17 h 53. L'avion n'a pas été vu s'écraser au sol, aucun parachute n'a été observé.

32 Jocelyn LECLERCQ

33 Association Antiq'Air Flandre-Artois

## NOTES

1. - ROBERTSON, Bruce. « Le coût d'une guerre ». *Le Fana de l'aviation*, hors-série n°4, juillet 1996, p. 66.
2. - Il est très difficile de se faire une idée précise de l'état des pertes aériennes : certaines sources modèrent cette estimation et avancent le chiffre de 21 917 bombardiers alliés perdus, ce qui reste considérable.
3. - LE MANER, Yves (éd.). *Tombés du ciel. Les aviateurs abattus au-dessus du Nord-Pas-de-Calais*. Actes du colloque organisé à La Coupole d'Helfaut-Wizermes le 12 mai 2007. Saint-Omer/Villeneuve-d'Ascq : La Coupole/Memor, 2008, p. 3.
4. - EAKER, Ira C., METCALF, Arthur G. B. « Conversations with Albert Speer ». *Air Force Magazine*, avril 1977, p. 53-58, ici p. 54 ; cité par FACON, Patrick. *Le Bombardement stratégique*. Monaco : Éd. du Rocher, 1995, p. 172.
5. - MURRAY, Williamson. *Les Guerres aériennes, 1914-1945*. Paris : Autrement, 1999, p. 131.
6. - LECLERCQ, Jocelyn. « Les chutes d'avions alliés sur le territoire du Nord-Pas-de-Calais (1940-1944) : chronologie, cartographie, bilan humain ». Dans LE MANER, Yves (éd.). *Tombés du ciel*. Op. cit., p. 101-120.
7. - LEGENDRE, Jean-Pierre. « Une fouille d'investigation à Fléville, le crash du bombardier Lancaster ». *Archeologia*, n°367, mai 2000.
8. - Alors princesse héritière, Juliana régna de 1948 à 1980.
9. - PLESMAN, Jan. *A flying Dutchman*. Upfront Publishing Ltd, 2002.
10. - Messerschmitt Bf 109G-6. Vitesse : 620 km/h. Plafond : 11 550 mètres. Autonomie : 560 km. Armement : 2 mitrailleuses MG 131 de 13 mm, un canon coaxial MG 151/20 de 20 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice.
11. - *Erkennungsmarke* : 68454-173.
12. - Lorsque l'abréviation JG (*Jagdgeschwader*, escadre de chasse) est précédée d'un chiffre romain, elle désigne le groupe (*Gruppe*) : III/JG1, lorsqu'elle est précédée d'un chiffre arabe, l'escadrille (*Staffel*) : 9/JG1.
13. - L'aéroport de Eelde, près de Groningue, fut aussi utilisé par le III/JG1.
14. - Horst Seemann était né le 4 avril 1921, à Hildesheim, près de Hanovre.
15. - Genst.Gen.Qu.6.Abt.(Stat.) Nr. 7270/43 g.Kdos, 12.09.1943, Lfd.Nr 69, mentionné sur le site de l'Aviation History Society Norway : [http://www.ahs.no/ref\\_db/lw\\_loss\\_public.asp?lossid=106170](http://www.ahs.no/ref_db/lw_loss_public.asp?lossid=106170) [consulté le 18/07/2018].
16. - 3rd Bombardment Wing: 322nd, 323rd, 386th, 387th Bombardment Groups.
17. - Quand il fut mis en service, le Martin B-26 Marauder essuya tant de pertes qu'il fut appelé le « faiseur de veuves ». Cependant, ses performances s'améliorèrent et il fut plus employé que la plupart des autres bombardiers. Armé de 11 mitrailleuses, il transportait 2 350 kg de bombes.
18. - Sur les événements de cette journée du 4 septembre 1943, Jocelyn Leclercq (association Antiq'Air Flandre-Artois) a bien voulu me communiquer les précisions données en annexe 1.

19. - En Grande-Bretagne, Historic England a pleinement intégré le fait que les sites de « crashes » d'aéronefs militaires procédaient du patrimoine historique national : ils font l'objet d'une campagne systématique de recensement et de protection. Voir les sites : <https://historicengland.org.uk/research/current/discover-and-understand/military/aircraft-crash-sites/> ; <https://www.gov.uk/guidance/aviation-archaeology>; <https://www.gov.uk/government/publications/licensing-of-aviation-archaeology> [consultés le 25/07/2018].

---

## RÉSUMÉS

Contre toute attente, la guerre aérienne menée au cours du second conflit mondial a laissé un grand nombre de vestiges dans le sol de l'Europe occidentale : elle a constitué un engagement massif, un front à part entière, provoquant des pertes humaines et matérielles considérables. Depuis la fin des années 1990, les recherches ont commencé à porter sur ces vestiges aériens comme les restes d'un bombardier Lancaster mis au jour en 1997 en Lorraine. En 2006, la compagnie Air France, associée à la compagnie néerlandaise KLM, prend l'attache du Service régional de l'archéologie du Nord - Pas-de-Calais, pour réaliser un sondage sur le lieu présumé du crash, survenu le 1<sup>er</sup> septembre 1944, d'un chasseur britannique Spitfire IX piloté par le capitaine Jan Plesman, fils du fondateur de la KLM. Cependant, les sondages ont exhumé les vestiges d'un appareil allemand, un chasseur Messerschmitt Bf 109 G-6, contenant encore les restes du pilote qui, grâce à la plaque portant son N° matricule, a pu être identifié comme étant le sergent Horst Seemann, abattu le 4 septembre 1943, soit un an plus tôt, lors d'un vol d'interception à l'occasion d'un raid allié sur la gare de triage d'Hazebrouck. La dépouille d'Horst Seemann a été inhumée le 11 juillet 2006 au cimetière militaire allemand de Bourdon (Somme), l'épouse de son frère cadet, aujourd'hui décédé, ainsi que quelques-uns de ses neveux et nièces étaient venus spécialement d'Allemagne pour assister aux obsèques. Les sites de *crash* d'aéronefs militaires participent pleinement de la Mémoire et de l'Histoire par leur valeur culturelle en tant qu'artefacts historiques et par l'information qu'ils détiennent, concernant tout à la fois les circonstances de la perte de l'avion et l'avion en tant que tel.

Contrary to what might be expected, aerial warfare during the Second World War left many vestiges in the ground of Western Europe. This warfare represented a massive commitment on the part of the belligerents, a war front in its own right, causing considerable human and material losses. Since the end of the 1990s, research has begun to focus on these remains, like the wreck of a *Lancaster* bomber unearthed in 1997 in Lorraine. In 2006, Air France, in association with the Dutch airline company KLM, contacted the regional archaeological services of the Nord - Pas-de-Calais region, asking the service to carry out an excavation on the presumed place of the crash, on 1 September 1944, of a British *Spitfire IX* fighter, piloted by Captain Jan Plesman, son of the founder of KLM. The excavation, however, revealed the remains of a German aircraft, a *Messerschmitt Bf 109 G-6* fighter, still containing the body of the pilot who, thanks to the plate bearing his registration number, was identified as the Sergeant Horst Seemann, shot down on 4 September 1943, a year earlier, during an interception flight during an allied raid on the Hazebrouck railway marshalling yard. The remains of Horst Seemann were buried on 11 July 2006 at the German military cemetery at Bourdon (Somme). The wife of his younger brother, now deceased, and some of his nephews and nieces came especially from Germany to attend the funeral. Military aircraft crash sites participate fully in questions of memory and history through

their cultural value as historical artifacts and through the information they can provide regarding both the circumstances of the loss of the plane, and the plane as such.

## INDEX

**Keywords** : aviation archaeology, German air force, aviation, Second World War, motor, war vestiges

**Mots-clés** : archéologie aérienne, armée allemande, aviation, guerre de 1939-1945, moteur, vestiges de guerre

## AUTEUR

### YVES ROUMEGOUX

Conservateur du patrimoine, DRAC Hauts-de-France, service régional de l'Archéologie  
yves.roumegoux@culture.gouv.fr