

# Troupes de l'aviation de l'armée - Sur le terrain, partie 2

## Introduction

En complément de *Army's Air Force - In the field, Part 1*, voici un compte rendu des aérodromes de campagne que l'Army's Air Force avait désignés pour être utilisés lors d'une mobilisation.

## Les aérodromes de campagne en Zélande

À la suite des crises régulières de politique étrangère, en janvier 1939, les troupes volantes de l'armée demandèrent l'autorisation d'établir des aérodromes de campagne. En cas de guerre, les avions devaient être déplacés ici, car les aérodromes fixes (Kastrup et le nouvel aérodrome de Værløse, etc.) étaient tous bien connus d'un éventuel attaquant.



Le 29 août 1939, le Commandement général remet un inventaire des emplacements qui pourraient être utilisés comme aérodromes si certains travaux étaient réalisés (aménagement, etc.).

En Zélande, il y avait quatre emplacements, dont l'emplacement est indiqué sur la carte:

**a** Kærup (par Ringsted)

**b** Prøvegård (au nord de Farrendløse)

**c** Tybjerg Gård (ouest de Haslev)

**d** Assendrup (ouest de Haslev)

Quatre emplacements ont également été désignés pour la division Jutland Aviation - dans le Jutland - dont l'un était l'aérodrome de Salten Langsø, près de Rye près de Silkeborg.

Les terrains d'aviation jouent - bien qu'indirectement - un rôle dans le cadre de l'attaque allemande sur Værløse

Aérodrome le 9 avril 1940, alors que les machines étaient juste prêtes à partir pour les aérodromes de terrain au début de l'attaque.

## Pas de déploiement sur les terrains d'aviation

Lors d'une réunion du commandement général le 8 avril 1940, le commandant des troupes volantes de l'armée, le colonel C. Førslev, demande l'autorisation de détourner les avions de Værløse vers les aérodromes reconnus de Zealand.

L'expérience de l'attaque allemande contre la Pologne en septembre 1939 était que les troupes volantes polonaises avaient été surprises de leurs aérodromes en temps de paix, qui étaient connus de l'ennemi, et le colonel ne voulait pas que cela se reproduise.

Cependant, la demande du colonel a été rejetée, car le gouvernement avait ordonné au commandement général de ne pas effectuer de mouvements de troupes. Les avions devaient donc rester à Værløse, mais étaient préparés pendant la nuit avec des armes, des munitions et des bombes pour toutes les éventualités.

Le même jour, le lieutenant AC Petersen - en voiture - est envoyé inspecter les terrains d'aviation. Il part à 14h30 et est de retour à Værløse à 18h15, où il peut signaler que "tous les aérodromes étaient en bon état d'utilisation" [1](#)).

---

Comme on le sait, la diversion n'a abouti à rien et la majorité des machines de l'armée de l'air ont ainsi été détruites par l'attaque allemande.

Le général Prior, qui était à la tête du commandement général, le 9 avril 1940, à 05h25, commanda le colonel C. Førslev pour déployer les escadrons sur les aérodromes de mobilisation. Dans le même temps, le général déclare que Kastellet est occupé et qu'il tentera d'organiser une défense de la Zélande. Le colonel informe le général que de lui-même - quelque temps auparavant - il a déjà donné l'ordre de préparer l'aménagement, et que les machines sont en train d'être préparées pour le décollage.

C'est ainsi que les machines étaient prêtes avec des hélices en rotation lorsque l'attaque allemande a commencé. L'attaque a commencé immédiatement après que le colonel eut terminé sa conversation téléphonique et a duré jusqu'à env. 06h30.

Lorsque l'attaque a cessé, les escadrons (entre 06h30 et 06h45) ont reçu l'ordre de se rendre sur les terrains d'aviation, avec le matériel restant en état de navigabilité. Cependant, aucune des machines ne s'est envolée, car lors de la préparation, un ordre est d'abord reçu qu'aucun avion ne peut quitter Værløse (06h45), et immédiatement après (07h00) qu'aucune autre résistance ne peut être faite.

D'après les rapports d'escrime des escadrons, reproduits dans la source 2, le déploiement prévu suivant apparaît :

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 2. Escadron (escadron de chasse de la Division de l'aviation juive)                | Tybjerg Gård                  |
| 3. Eskadrille (escadron de reconnaissance de la division de l'aviation de Zélande) | Assendrup <a href="#">2</a> ) |
| escadron (escadron de reconnaissance de la Division de l'aviation juive)           | Tybjerg Gård 5e               |

## Le vol de reconnaissance du R-52

Cependant, une machine est venue utiliser l'un des aérodromes de campagne, à savoir le R-52, qui a décollé de Værløse le 9 avril 1940, à 04h45. L'engin était piloté par le sous-lieutenant H. Pontoppidan Sørensen (5e escadron) et avait comme observateur le lieutenant PE Paulsen (du 3e escadron).



Une photo d'avant-guerre du R-49 abattu le 9 avril 1940 et du R-52.  
De source 2

La tâche consistait à effectuer une reconnaissance le long de la frontière.

L'avion avait été préparé pendant la nuit, mais une chose avait été négligée - il n'y avait pas de courant sur le générateur pour la radio !

L'engin n'a donc pas pu, en route, rendre compte de ses observations.

Le R-52 est retourné à Værløse immédiatement après l'attaque et a été immédiatement ordonné à Tybjerg Gård (selon le rapport d'escrime du 5e escadron). Le lieutenant Paulsen mentionne dans la source 3 qu'ils ont reçu l'ordre de "... voler jusqu'à Ringsted et atterrir à proximité..." et plus tard qu'ils ont atterri "... dans une ferme que nous connaissions..." - donc exactement quelle localité est en question n'est pas tout à fait clair.

Immédiatement après l'atterrissage, 10-12 engins sont observés - à une distance de 1 000 m et à une hauteur de 100 m - qui pourraient ressembler à la 3e Escadrille et partant de l'idée qu'il vaut mieux s'allier, les R-52 repart aussitôt. Cependant, ils ne peuvent pas rattraper les machines, qui se sont également avérées plus tard être allemandes ! Au bon moment, l'équipage accepte de retourner à l'aire d'atterrissage.

Ici, le R-52 est caché à l'orée de la forêt et le lieutenant Paulsen se dirige à pied vers le central téléphonique le plus proche, tandis que le sous-lieutenant Sørensen garde l'engin. Le lieutenant Paulsen arrive à Værløse après quelques heures d'attente et peut maintenant remettre ses observations quelque peu "ivres". À 05h10, vous aviez vu env. 10 machines volant vers l'est. Au nord de la frontière - à Kruså - un cortège avait été aperçu à 05h40. Plusieurs grands navires avaient été vus dans le port de Flensburg, et au-dessus de Fionie à une hauteur de 500-600 m 3 des formations de 4 machines (bombardiers) avaient été vues se dirigeant vers le nord.

L'escale à Værløse vers 06h30 avait été tellement précipitée qu'ils n'avaient pas eu l'occasion de délivrer les messages. Cependant, tous deux s'étaient fait une idée hâtive de la situation et croyaient, lorsqu'ils ne voyaient pas de cratères de bombes sur les pistes, que les pilotes eux-mêmes avaient mis le feu aux engins.

Sur un vélo emprunté, le lieutenant Paulsen retourne maintenant à la machine et transmet le message de Værløse : "Restez où vous êtes et attendez d'autres ordres".

Après un conseil de guerre précipité, les deux décident maintenant que, si tout tombe en panne, de mettre le feu à la machine puis de chercher loin de la zone. Le sympathique propriétaire du domaine se présente plus tard et propose une nuitée d'hébergement et de repas, ce qui rehausse l'ambiance de quelques crans. Un appel ultérieur de Værløse apporte plus de clarté sur l'état des choses, ainsi que le message que les artisans arriveront le lendemain pour démonter la machine et la transporter avec l'équipage à Værløse.

Bien conservé à l'aérodrome de Værløse le 10 avril 1940, où tout s'effondre, il ne reste que

emballer les affaires personnelles et contacter les familles pour les rassurer.

Le 11 avril 1940 à 07h00, l'aérodrome de Værløse a été autorisé pour les forces danoises.

À propos de la télédétection des avions allemands (et danois)



Avion de reconnaissance allemand du type Hs 126.

La confusion peut sembler étrange au début, mais il faut se rappeler que tous les avions allemands n'étaient pas - dans les conditions de l'époque - des monoplans d'apparence moderne. Il faut aussi leur rappeler que les avions danois depuis décembre 1939 étaient peints en camouflage.

Par exemple, les Allemands utilisaient des avions de reconnaissance du type Henschel Hs 126, qui était un monoplane à voilure haute, et Henschel Hs 123, qui était un biplan. Cependant, je ne sais pas si des machines de ce dernier type ont participé à l'attaque contre le Danemark [3](#)).

Presque quel que soit le type, il a certainement été facile de confondre les avions allemands avec les biplans danois.

Incidemment, les avions de ce type ont été les premiers à atterrir à l'aéroport de Værløse.

## Remarques finales

Le colonel (alors lieutenant-colonel et chef de la division de l'aviation de Zélande) TPA Ørum a déclaré en novembre 1998: "Værløse Flyveplads n'était pas en ordre, et les 6 aérodromes de mobilisation prévus, qui comprenaient les champs des agriculteurs, étaient soit cultivés par les agriculteurs, soit non fonctionnels, car il n'y avait pas de plan d'installations pour le personnel au sol." Le colonel avait alors 97 ans - né le 12 juillet 1901 et décédé le 31 janvier 1999.

Qu'il soit dû à un changement de mémoire ou à d'autres facteurs, le nombre d'aérodromes de mobilisation ne correspond pas aux chiffres donnés dans d'autres sources. En dehors de cela, le jugement du colonel semble être correct. Le déploiement sur les terrains d'aviation n'a apparemment pas non plus été répété dans un style plus large et il ne semble pas que le déploiement du personnel au sol ait été ordonné de la même manière que pour la propagation prévue de l'avion.

D'une part, on peut affirmer qu'il serait bien sûr préférable que les avions soient déplacés de Værløse, afin qu'ils ne puissent pas être détruits par une attaque combinée, et que le personnel au sol puisse alors toujours suivre.

D'autre part, la puissance de combat des escadrons serait presque nulle sans leur soutien logistique. Si le temps de déploiement du personnel au sol est pris en compte, comme indiqué dans le Army's Flying Troops - In the Field, Part 1, il faudrait donc un certain temps avant que les escadrons puissent opérer à partir des aérodromes de campagne.

Le lieutenant-colonel TAP Ørum prit pour la première fois le commandement de la Zealand Flying Division le samedi 6 avril 1940 et il profita du week-end pour se familiariser avec les règles spéciales de mobilisation, y compris l'emplacement des aérodromes secrets de mobilisation.

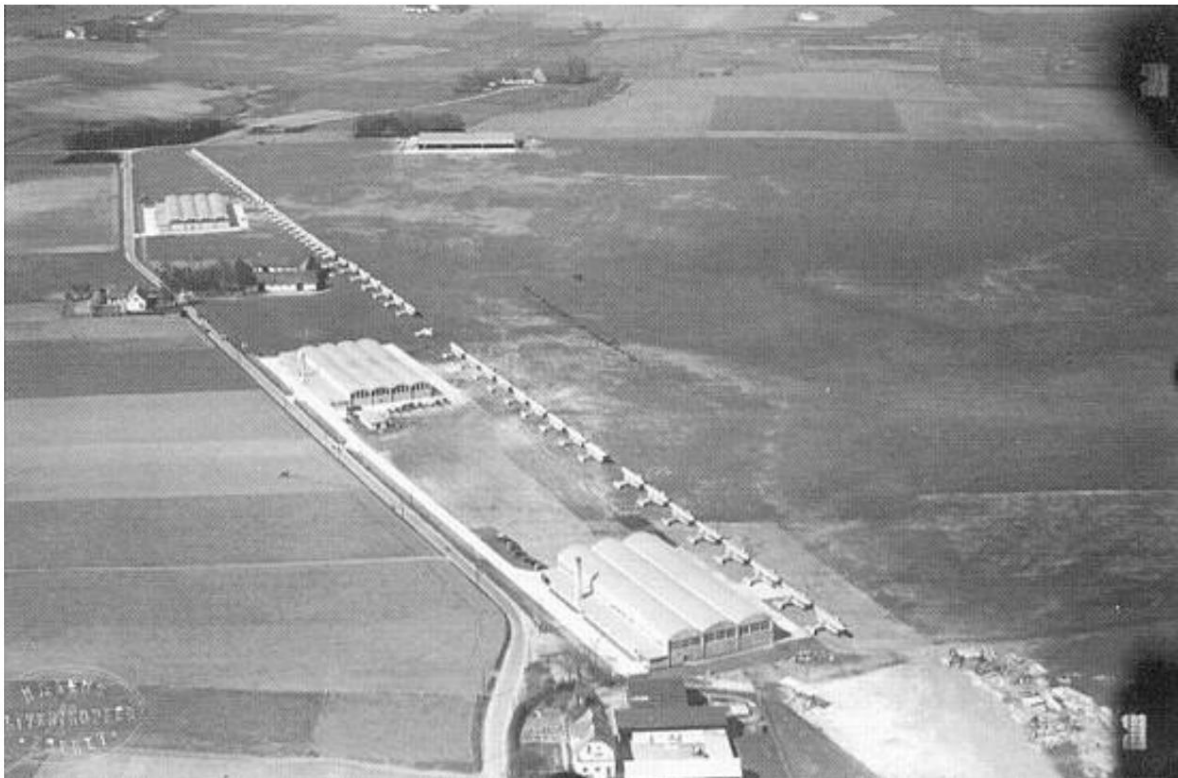
Le colonel avait l'impression que personne ne s'était intéressé à ces aérodromes depuis des années, c'est pourquoi il a lancé l'inspection mentionnée précédemment, qui a été effectuée par le lieutenant AC Petersen. Il est donc évident de conclure qu'aucun des travaux préliminaires qui ont été nécessaires en termes de dégagement, de comblement, d'aménagement, de brouillage etc. a été complété à l'avance.

Quelles que soient les intentions du colonel de réparer les dommages passés, il était de toute façon trop tard. Vous avez dû - également dans ce domaine - mentir car vous (= les politiciens du pays et la haute direction de la défense) aviez raison.

## Sources

1. La planification des défenses terrestres zélandaises 1922-1940 par Ole Isgaard Olsen, publié par le Commandement de la Défense, 1985.
2. L'attaque de l'aérodrome de Værløse le 9 avril 1940 par Hans A. Schrøder, 2e édition avec ajouts, Bibliothèque de l'Armée de l'Air 2002, ISBN 87-988691-2-4.
3. 9 avril - Représenté dans des lettres de soldats danois recueillies et publiées par Arne Stevns, Steen Hasselbalchs Éditeur, 1940.
4. Le colonel TPA Ørum est mort - 97 ans, FlyNyt Nr. 2/1999.

Par Finsted



Défilé à l'aéroport de Værløse.

De la source 1, qui indique également que la formation du 9 avril 1940 devait à peu près ressembler à ceci.

On comprend le désir d'envoyer les escadrons sur leurs aérodromes de campagne !

---

Remarques:

1) Maintenant, le contenu de la commande au lieutenant Petersen ne ressort pas du texte source (Source 3), mais le délai imparti me semble très court et ne permet guère une inspection particulièrement approfondie. Une grande partie du temps pourrait presque être consacrée au temps de transport pur. Il ne peut guère y avoir eu de temps pour autre chose que de s'assurer que les champs jalonnés existaient toujours.

2) Il n'apparaît pas à quel 1er escadron (l'escadron de chasse de Sjællandske Flyverafdeling) devait être déployé, mais seulement qu'il a été ordonné au "site de mobilisation". Si le modèle du Jydske Flyverafdeling peut être transféré, c'est-à-dire le département rassemblé sur un aérodrome de campagne, alors le 1er escadron peut être destiné à Assendrup comme destination.

3) Dans la source 1, cependant, il est mentionné qu'à 07h00 au-dessus de Værløse "un escadron de biplans à moteur 1 - 11 machines en formation, d'ouest en est. Les machines, dont la nationalité n'a pas pu être déterminée, ont volé au nord du camp. " (Extrait du rapport de l'officier ATA Overbye au commandant du 1er escadron.)