

AFTER THE BATTLE



THE GREAT ESCAPE
THE DEATH OF ADMIRAL RAMSAY
HIGH WYCOMBE AIR HQs



£2.85 US \$5.75

Number 87

Geographical Section, General Staff, No 4072.

Published by War Office 1940.

2nd Edition 1942

Annual change about 10 minutes easterly (



Vendredi 25 février 1944 - Photo de l'amiral Sir Bertram Ramsay, commandant naval en chef, prise sur le toit de Norfolk House (voir *After the battle* n° 84).



Le capitaine D. W. Smith, artiste de guerre officiel, a été chargé de peindre un portrait de l'amiral Sir Bertram Ramsay pour une illustration du deuxième volume de Kenneth Edwards de *Men of Action*. (IWM)

LA MORT DE L'AMIRAL RAMSAY

Au nouvel an de 1945, les Alliés pouvaient penser que des signes tangibles montraient que la seconde guerre mondiale allait se terminer à leur avantage. Certes, les Allemands venaient de faire leur dernière grande tentative dans les Ardennes. Mais elle avait été contenue et était sur le point d'être repoussée. Dans les grands conflits de coalition de cette nature, il est souvent difficile d'identifier des personnalités vraiment importantes – surtout celles qui résistent à l'épreuve du temps. Il va de soi qu'Eisenhower occupe cette place mais un autre homme mériterait beaucoup plus d'attention que celle qu'il a reçue : l'amiral Sir Bertram Ramsay de la *Royal Navy*, commandant en chef naval allié pour la libération de l'Europe.

Il est heureux que l'homme qui avait si bien assuré le sauvetage du Corps expéditionnaire britannique de Dunkerque en 1940 ait eu à superviser ce retour en France en 1944. Ses autres exploits en Afrique du Nord-Ouest, en Sicile et dans l'estuaire du l'Escaut furent également considérables. Ce matin du 2 janvier 1945, il devait se rendre par avion de son quartier général

Moins d'un an plus tard, l'amiral Ramsay arrive à Toussus-le-Noble pour embarquer à bord de son avion pour son dernier vol à destination de Bruxelles. Cette date mémorable est le mardi 2 janvier 1945. (IWM)

près de Paris vers Bruxelles pour une consultation avec le maréchal Montgomery, commandant du 21^e groupe d'armées. Peu avant 11 h 30, il s'embarqua dans son avion personnel, un *Hudson*. L'avion décolla, s'éleva lentement, partit en virage et s'écrasa au sol, à 1600 m de l'extrémité de piste. Ramsay et tous les passagers furent tués.

Par WJ.R. Gardner

Traduit par le contre-amiral (2s)
Jacques Petit
de l'Académie de marine,
ancien commandant
de la BAN Toussus le Noble





Rappelé de la retraite avec le grade de vice-amiral (ret) le 12 janvier 1939, en moins d'un an, il a été appelé à diriger l'une des plus grandes évacuations de troupes jamais connues. L'opération *Dynamo*, évacuation des troupes britanniques, françaises et belges de Dunkerque, était dirigée depuis son quartier général situé dans les tunnels des falaises blanches de Douvres

LA GUERRE DE RAMSAY

Ramsay n'aurait certainement pas atteint l'importance qui fut la sienne s'il n'avait eu l'occasion de démontrer ses qualités pendant la Seconde Guerre mondiale. En cela, la chance semble avoir joué un rôle important mais équilibré : sa mauvaise étoile a été quand il a occupé un poste de courte durée d'officier général avant d'être admis en retraite dans les années 1930, sa bonne étoile fut d'être affecté comme officier en retraite au poste honorifique d'officier général à Douvres qu'il prit au début de la guerre.

Un peu plus d'un an plus tard, Ramsay eut à improviser l'évacuation de Dunkerque, l'opération *Dynamo* (voir *After the battle* n° 3) ; c'est à l'aide d'une flotte hétéroclite de bâtiments de guerre, de navires à vapeur et d'embarcations de plaisance du temps de paix, que le Corps expéditionnaire britannique quitta le continent européen à la fin de la désastreuse campagne en Belgique et en France. Avec au départ une force terrestre largement désorganisée et partiellement démoralisée, des installations portuaires inadéquates et des attaques aériennes incessantes contre les ports et les plages, ce ne fut pas une mince affaire ! Bien qu'une grande part du déroulement soit le fait des navires, des embarcations et des hommes à Dunkerque, l'organisation de Ramsay avait en charge de maximaliser les moyens disponibles pour s'adapter à l'évolution rapide de la situation. Le résultat à lui seul dément l'accusation parfois faite plus tard à Ramsay que cette organisation allait trop dans le détail. Dunkerque fut le modèle d'une pensée claire et logique qui permit d'évacuer sous le feu près de 340 000 hommes en un peu plus d'une semaine.

Quelque vingt mois plus tard, tandis que Ramsay était encore aux commandes à Douvres

Les croiseurs de bataille allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau* ont forcé la Manche pour rejoindre l'Allemagne. Ils n'ont pas été arrêtés par les Britanniques, mais ce succès tactique a fait oublier qu'ils n'étaient plus stratégiquement en mesure de faire peser une menace immédiate dans l'océan Atlantique. Cet échec britannique n'a pas nui à Ramsay.

Peu après cet épisode, Ramsay est nommé commandant du corps expéditionnaire, projetant l'invasion du Nord-Ouest de l'Afrique. Ces opérations, baptisées *Gymnast* puis *Iorch*, devaient être menées simultanément sur les côtes méditerranéennes et atlantiques de l'Afrique du Nord et devait impliquer 70 000 militaires, 350 navires de transport et de

débarquement et 200 navires de guerre. Certains d'entre eux venaient directement d'Amérique, ce qui ajoutait à la complexité, à la gestion du temps et au besoin de protection océanique. L'on espérait, bien sûr, que les débarquements seraient sans opposition, une certaine résistance devait être cependant prévue.

Cela se produisit à certains endroits, en particulier à Oran. Lorsque l'opération eut lieu, Ramsay servit comme adjoint de l'amiral Cunningham, un changement assez tardif dans la chaîne de commandement, probablement dû à la familiarité de ce dernier avec les Américains et, peut-être, à certaines susceptibilités britanniques au sujet de Ramsay toujours sur la liste des officiers généraux en retraite. Les opérations ont été couronnées de succès, conduisant finalement au retrait de l'Afrique du Nord des forces de l'Axe.

Cela devait conduire au premier retour en Europe – par l'Italie et la Sicile – à la mi-1943. Approuvé par les chefs d'états-majors des forces combinées en avril 1943, beaucoup restait à faire avant les débarquements prévus en juillet. Les défis étaient importants. Les forces terrestres comptaient quelque 180 000 soldats de l'Empire britannique et de l'Amérique ; la résistance était certaine et les exigences changeaient sans cesse. Pour la première fois, des bâtiments et navires spécialisés de débarquement furent utilisés. Ramsay fit face à tout cela d'une façon admirable et l'opération *Husky* (voir *After the battle* n°77) a été un autre succès, malgré des conditions météorologiques initiales aux limites. Dans ce cas, en plus de planifier toute l'opération, Ramsay reçut le commandement complet de la Force opérationnelle britannique de l'Est. Moins d'un mois après ce débarquement, ce fut le tour des forces de l'Axe de devoir faire leur propre version de l'évacuation de Dunkerque à travers le détroit de Messine.



Ayant été nommé commandant en chef de la force expéditionnaire navale avec le grade d'amiral par intérim pour l'invasion de l'Afrique du Nord, son statut d'officier général en retraite a probablement conduit à ce qu'il ne soit qu'adjoint pour l'opération réelle. Sur cette photographie on le voit avec les commandants de la force opérationnelle britannique pour l'invasion de la Sicile : le général de division aérienne Harry Broadhurst et le général Sir Bernard Montgomery



À l'automne, Ramsay était de retour en Angleterre pour commencer à organiser la plus grande opération amphibie de tous les temps, *Neptune* - le débarquement en Normandie. Là encore, tout ce qui s'était passé auparavant est insignifiant au regard de l'ampleur et les défis à surmonter étaient immenses. On avait anticipé pour le débarquement en Sicile une résistance qui, en fin de compte, ne s'était pas concrétisée. Mais c'était improbable avec les troupes allemandes en France. Leur nombre même et leur relative aisance à se déplacer rendaient absolument essentiel de les tromper à un niveau stratégique sur le lieu du débarquement. Il fallait d'une part assurer la tête de pont des premiers jours puis une rapide montée en puissance rapide car cette tromperie - quel qu'ait été le succès initial - ne pouvait tenir indéfiniment. Les défenses de plage allemandes étaient connues pour être redoutables et l'échec antérieur du raid à grande échelle sur Dieppe continuait de hanter les esprits, en particulier chez les Britanniques et les Canadiens.

L'un des enjeux était le choix du site de l'invasion pour produire une surprise mais aussi pour avoir accès à un port majeur pour assurer la montée en puissance de la progression envisagée en Europe. Les Allemands pensaient que les Alliés, après la débâcle de Dieppe, avaient besoin de ce port et que ce serait leur première étape. La solution adoptée par les Alliés fut de choisir la Normandie à un endroit où des défenses allemandes étaient relativement faibles et d'apporter ensuite les renforts grâce à des ports artificiels jusqu'à ce qu'un port naturel majeur puisse être utilisé. La conception et la mise en œuvre de cette nouvelle évolution stratégique n'étaient que l'une des difficultés à laquelle Ramsay a été confrontées. Il y avait bien d'autres difficultés techniques comme la protection de la force navale en transit, la lutte contre les défenses allemandes en mer et sur le rivage, le débarquement des troupes en nombre dotées de leurs équipements avec le minimum de risques. Toutes ces forces - terrestres, maritimes et aériennes - provenant de différents pays devaient être entraînées pour les tâches de base en répétant

Moment de triomphe alors que l'amiral Ramsay escorte le général Eisenhower lors d'une croisière au large des côtes normandes à bord du HMS *Apollo* le 7 juin 1944. (IWM)

jusqu'au plus haut niveau d'entraînement la mécanique de l'opération. Tout cela relevait de la responsabilité de Ramsay en tant que commandant en chef naval.

Mais la plus grande difficulté était l'organisation de toute l'armada. Des navires de caractéristiques et de vitesse différentes devaient être disposés en ordre pour arriver simultanément devant une plage donnée à une heure précise. Ils devaient

être protégés des avions, des bâtiments de surface, des mines et des sous-marins tout au long

de leur trajet. Leur arrivée devait souvent être précédée d'un appui-feu naval ; leurs routes devaient être exemptes de mines ; les bâtiments de soutien devaient arriver rapidement ; les petits navires avaient une capacité de navigation limitée et devaient être assistés pour cette fonction essentielle ; une mise en bon ordre complexe et

de grande ampleur des forces devant les plages

d'assaut était nécessaire. Toutes ces activités étaient à mener en coordination avec les opérations aériennes et les opérations préliminaires à terre ; les forces de toutes les nations participantes devaient comprendre sans ambiguïté quelles étaient leurs tâches. Bien sûr, Ramsay ne pouvait pas s'occuper lui-même de tous ces détails, mais son habileté à sélectionner des subordonnés et à susciter leur enthousiasme par sa méthode de travail lui a permis de convaincre que ces opérations des plus complexes qui soient pouvaient avoir lieu et qu'elles seraient couronnées de succès.

Après la Normandie, l'on aurait pu penser que la guerre navale était gagnée et qu'ainsi la tâche de Ramsay était ainsi terminée. Mais les nombreuses difficultés de ravitaillement en Europe prirent une grande partie de ses efforts et de son temps.



Quatre jours plus tard, le commandant en chef des forces navales alliées a pu se rendre lui-même à terre. L'amiral Ramsay avait été remplacé en activité le 26 avril, un peu plus d'un mois avant *Overlord* (IWM)

Ces difficultés n'étaient pas non plus de simples énigmes logistiques. Après la libération d'Anvers début septembre, Ramsay dut plaider pour un dégagement rapide des rives de l'Escaut contre l'enthousiasme du maréchal Montgomery qui prônait une marche directe vers l'Allemagne. Ayant obtenu gain de cause, il dut alors superviser l'opération de prise de Walcheren, l'île à l'embouchure occidentale de l'Escaut, au début de novembre 1944, connue sous le nom d'opération *Infatuate* (voir *After the battle* n°36) et l'ouverture de l'Escaut, l'opération *Calendrier*. Il s'agissait d'opérations à grand risque, menées dans des conditions difficiles contre un ennemi bien retranché et à la détermination intacte mais elles réussirent. Ce devait être là la dernière opération notable de Ramsay.

Bien qu'à ce moment engagé dans le processus de planification de l'après-guerre pour l'Europe, Ramsay sentit que, âgé de 61 ans, il souhaitait quitter la barre une fois que la guerre serait gagnée, afin de pouvoir profiter de sa retraite avec sa famille. Peu de récompenses ont été plus méritées mais le destin ne le lui accorda pas ce qui lui revenait.

RAMSAY ET L'AVIATION

Comme Ramsay est mort dans un accident aérien, il n'est inutile de dire quelques mots sur l'usage qu'il faisait de ce moyen de transport dans la dernière année de sa vie. Depuis qu'il a été nommé commandant naval allié de la force expéditionnaire (ANCF) à l'automne 1943, il avait un besoin croissant de se déplacer souvent. Dans un premier temps, il devait rester en contact avec les nombreuses bases et centres d'entraînement impliqués dans l'opération *Neptune*, qui étaient très éparpillés. Plus tard, un autre élément rendit impératif des transports rapides : le transfert des opérations en Europe, déplaçant les hauts commandants qui n'étaient plus regroupés dans des endroits faciles d'accès comme Londres ou Portsmouth, mais étaient dispersés sur tout le continent européen. Le quartier général tactique de Montgomery était par exemple à un endroit ; celui du quartier général (de la majeure partie) du 21^e groupe d'armées britannique dans un autre, tandis qu'Eisenhower, le commandant suprême, était dans un troisième et que le quartier général suprême des forces expéditionnaires alliées (SHAEP) était dans un autre encore (voir *After The battle* n° 84). Ramsay est resté à Southwick près de Portsmouth jusqu'au début de septembre quand il déménagea à Granville en France pour une courte période, puis ensuite à Saint-Germain-en-Laye dans la banlieue Ouest de Paris.

Cependant, à cette époque, les caprices de la transmission de messages, tant en prestation de service qu'en fiabilité, rendaient les contacts personnels entre ces commandants plus importants qu'ils ne l'avaient jamais été. S'ajoutait à cela que le rapprochement parfois difficile des personnes pour aller dans la bonne direction ne pouvait souvent se faire que grâce à un contact personnel. Comme exemple négatif, on peut citer les difficultés rencontrées par Ramsay avec Eisenhower pour faire comprendre l'urgence de nettoyer l'Escaut à l'automne et les difficultés plus tardives avec Montgomery sur le même sujet,

rendues pires encore par la séparation géographique et les mauvaises transmissions. Or, ces difficultés pouvaient être largement atténuées par des rencontres grâce aux liaisons aériennes ; mais le transport aérien n'était pas alors ni aussi fiable ni aussi sûr qu'il le sera dans les années d'après-guerre.

Les nombreux vols de Ramsay dans la seconde moitié de 1944 peuvent être retracés au moyen du journal qu'il tenait quotidiennement. Mais en relevant ce qui concerne ces vols émergent certains éléments de son attitude concernant l'aviation. Si les générations suivantes tiennent ce mode de transport pour acquis, il faut rappeler que l'homme ne volait que depuis 40 ans à peine en 1945, et que la marine britannique, la *Royal Navy*, avait été privée de son aviation en 1918 lors de la création de l'Armée de l'air britannique, la *Royal Air Force*. Elle n'avait repris le commandement de son Aéronautique navale, la *Fleet Air Arm*, qu'à la veille du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Une conséquence majeure de cela était que deux ou plus de générations d'officiers de marine n'étaient pas particulièrement conscientes de ce que l'aviation apportait tant comme moyen de combat que pour le transport. Et Ramsay faisait partie de cette catégorie.

Néanmoins, Ramsay a rapidement acquis une compréhension complète de la puissance aérienne et de tous ses aspects. Tous les jours, il utilisait des avions à la fois pour se déplacer dans sa vaste et très diverse zone de responsabilité et pour garder le contact avec les autres commandants. En juillet, il effectua trois visites aériennes en France, principalement dans la région de Cherbourg, notant souvent quels étaient les pilotes, les types d'avions et les événements importants. Lors d'un atterrissage à Thorney Island, dans le Sussex-Ouest, le 14 juillet, il remarqua sans autre commentaire qu'un pneu de l'avion a éclaté au toucher des roues.

Ramsay devint un passager familier du vol et détendu. Mais le 20 juillet, ce qui allait devenir un leitmotiv courant apparut : le vol annulé à cause du mauvais temps. Ramsay écrivit dans son journal : « *Une matinée gâchée. Très ennuyeux aussi de manquer cette occasion.* ».

Plus tard en 1944, Ramsay devait faire beaucoup usage de différents avions, en particulier ceux du détachement X Flight de la 781^e escadrille de l'Aéronautique navale britannique (*Fleet Air Arm*) basé depuis septembre à Toussus-le-Noble (près de Saint-Germain) pour les relations du quartier général suprême des forces expéditionnaires alliées (HAEF) et les tâches de liaison aériennes. À ce détachement étaient affectés un De Havilland *Dominie* et un *Beechcraft Traveller* pilotés par le lieutenant de vaisseau Albert Bret, de la marine nationale française, et l'enseigne de vaisseau de 2^e classe (A) John Sharp, des réserves de la *Royal Navy*. Comme pour le pneu éclaté, Ramsay expérimenta le mauvais temps et d'autres incidents. Le 28 novembre, il tentait d'atterrir à Bruxelles quand, « [a] un fort vent de travers du Nord-Est nous a bousculés et, à l'atterrissage, nous avons été mis sur le côté ce qui nécessitait une décision immédiate de redécoller. Brett (sic) l'a bien fait, il n'en résulte qu'un léger dommage le long du volet. Nous avons ensuite viré en cercle autour de l'aérodrome jusqu'à ce que celui-ci autorise un atterrissage vent de travers. Nous avons bien atterri mais cela nous a retardés de 15 minutes. »

Mais de plus en plus, Ramsay utilisait son *Hudson*, un avion de trois ans qui avait fait des vols opérationnels au sein du *Coastal Command* avant sa reconversion au transport. Souvent, aussi, le capitaine de frégate Sir George Lewis, des réserves de la *Royal Navy*, en avait la charge ; Ramsay était satisfait de lui comme aviateur car il avait demandé que Lewis lui soit affecté



Lorsque le quartier général suprême des forces expéditionnaires (SHAEP) a déménagé à Versailles, dans la banlieue Sud-Ouest de Paris, l'état-major du commandant en chef naval de la force expéditionnaire (ANCF) de Ramsay était situé au château Hennemont à Saint-Germain, à 19 kilomètres à l'ouest de Paris ; son logement personnel était à quelques minutes à pied au château Léger.

comme pilote personnel. Sur un plan plus personnel, Lewis s'entendait au mieux avec l'amiral. Ce n'était pas une surprise. Ramsay s'était trouvé beaucoup plus de points communs avec Lewis sur le plan social qu'avec les autres pilotes. Les antécédents et l'expérience de Lewis en tant qu'avocat étaient sans doute plus susceptibles d'intéresser Ramsay que ceux de ses autres pilotes réguliers. La veille de sa mort, il était annoncé au journal officiel que Lewis était fait officier de l'ordre de l'Empire britannique (OBE) pour « services aériens non opérationnels ». De façon plus personnelle, il a donné à l'amiral un des rares cadeaux de Noël connus en 1944 et il partagea le repas de l'amiral ce jour-là.



L'*Hudson* était aussi utilisé à d'autres fins. Le 2 août, Lewis emmena l'amiral en Écosse dans des conditions de mauvaise visibilité. Après quelques difficultés avec des nuages bas, ils ont réussi à atterrir sur la base de Charterhall en Écosse, près de la demeure de l'amiral. La famille de Ramsay a été vue autour de l'avion, avant qu'il ne reparte vers le Sud. À cette occasion, Ramsay eut ses permissions écourtées et dut retourner à son quartier général de Southwick dans la cabine moins spacieuse d'un *Beaufighter*. Plus tard dans le mois, il s'envola à nouveau pour l'Écosse avec l'*Hudson*. C'était la dernière visite de l'amiral Ramsay chez lui.

Son journal quotidien montre fidèlement qu'il fit appel de plus en plus au transport aérien cette année-là et relate les conséquences des conditions météorologiques sur ses déplacements dans le Nord-Ouest de l'Europe pendant l'automne et l'hiver 1944-1945. Souvent, le mauvais temps, d'une façon ou d'une autre, au début ou à la fin du vol, empêcherait les voyages en avion, ou tout autre déplacement. Cela a souvent frustré Ramsay très conscient bien sûr des avantages et des inconvénients des déplacements par avion.

LE VOL FATAL

Ramsay avait fait le projet de partir en avion vers Bruxelles le 2 janvier 1945 pour une rencontre avec Montgomery et l'état-major du 21^e Groupe d'armées engagé dans la défense des îles de l'Escaut septentrionales, bien que la menace sur celles-ci ait été grandement réduite par la défaite de l'offensive allemande dans les Ardennes.

Il aurait dû s'agir d'un vol de routine effectué dans de bonnes conditions hivernales assez classiques. Depuis qu'il avait déplacé son quartier général en France, il utilisait l'aérodrome de Toussus-le-Noble qui, en employant le système de nomenclature allié en usage depuis le débarquement de Normandie, était souvent appelé A-46. Il était exploité par l'Armée de l'air des États-Unis, l'*US Army Air Force* (USAAF), et pour eux, il était connu sous l'appellation *AAF station 384*. C'était avant tout une base de transmission et de liaison, mais, de temps en temps, les chasseurs opérationnels s'en servaient pour se ravitailler en carburant.

Ce matin-là, l'avion personnel de Ramsay était prêt pour le vol. Un Lockheed *Hudson* V, numéro de série AM550 ; cet avion avait été mis

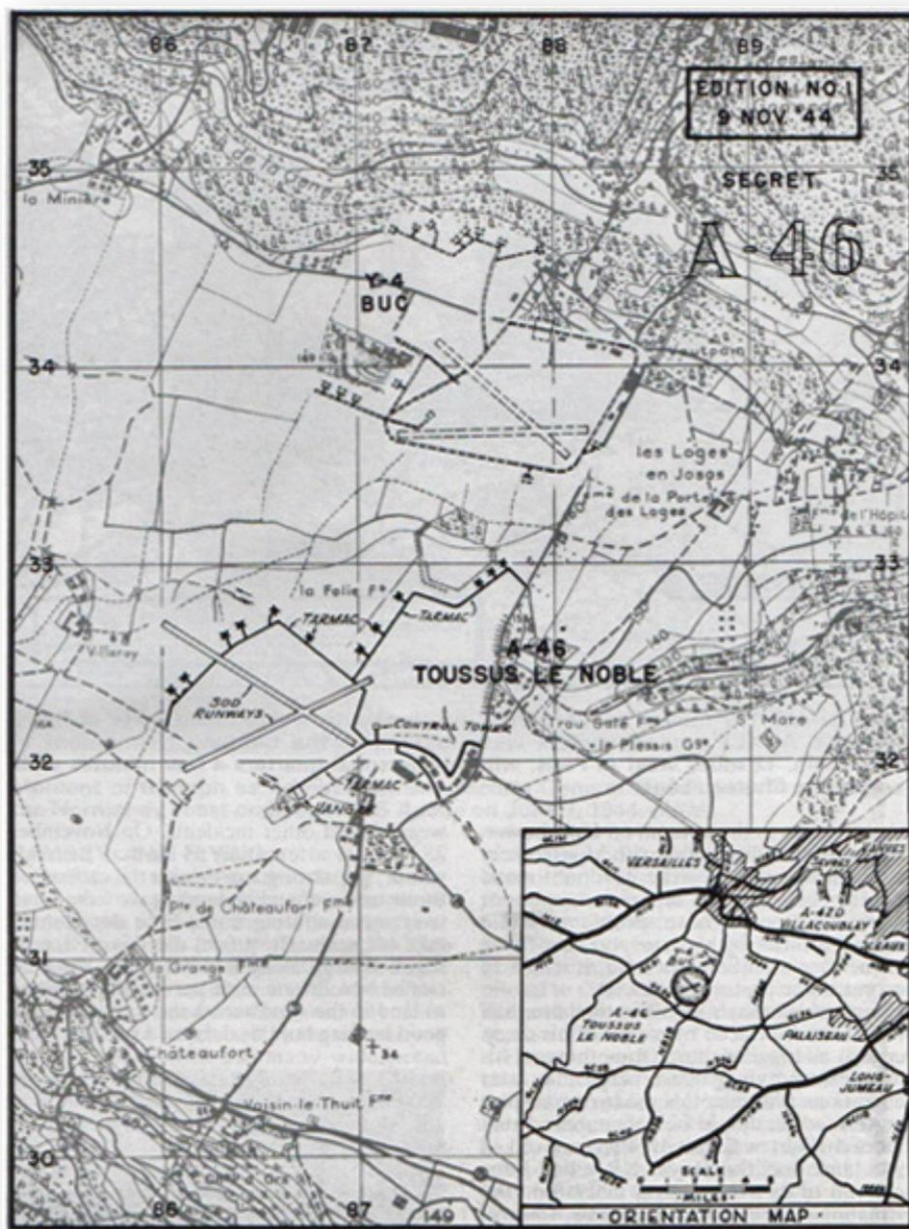
L'amiral Ramsay a utilisé un *Hudson* V de l'Aéronautique navale britannique (*Fleet Air Arm*) du détachement *X Flight* de la 781^e escadrille basée sur le terrain d'aviation A-46 (Le « A » pour *American*) à huit kilomètres au sud de Versailles à Toussus-le-Noble. Il s'agit bien ici de l'avion utilisé le 2 janvier, numéro de série AM550. L'*Hudson* était un monoplan à voilure basse, bimoteur et à roulette de queue dont les origines se trouvaient dans l'avion de ligne Lockheed 14 *Super Electra*. Cet avion a été initialement commandé par l'Armée de l'air britannique (RAF) en juin 1938. Conçu à l'origine comme un appareil d'entraînement à la navigation aérienne, il a été rapidement reconverti pour servir d'avion de patrouille maritime et s'est avéré extrêmement utile, étant disponible bien avant que des avions plus performants, comme les *Sunderlands* et *Liberators*, soient mis en œuvre en nombre suffisant. Au début de la guerre en 1939, deux escadrons de l'Armée de l'air britannique (*Royal Air Force*) le 224^e (dans lequel l'AM550 a volé plus tard) et la 233^e, étaient affectés respectivement à Leuchars et à Bircham Newton ; le 224^e escadron prétend être le premier en service au Royaume-Uni, à avoir abattu un aéronef allemand : lors d'une patrouille en mer du Nord le 8 octobre 1939, un hydravion Dornier *Do 18* fut détruit. Cependant, en 1945, l'*Hudson* a été remplacé par des avions plus modernes et plus puissants et, de nombreux *Hudson* ont été reconvertis à d'autres fonctions, comme à la formation et au transport. (IWM)

à la disposition de l'amiral depuis la mi-1944, date à laquelle il est fait une première mention de cet avion dans son journal quotidien par un vol à bord de cet avion piloté par le capitaine de corvette par intérim Sir G. J. E. Lewis, Bt. des réserves de la *Royal Navy* Ce 2 janvier. Lewis devait piloter l'*Hudson*. L'avion appartenait à la 781^e escadrille, qui était affectée à Lee-on-Solent dans le Hampshire. Lewis avait été commandant de l'escadrille plus tôt, mais il était maintenant employé comme le pilote personnel de Ramsay qui l'avait fait détacher à son service. Basé à Toussus c'était un échelon de la 781^e escadrille connu sous le nom de détachement X de la 781^e escadrille, soit le 781 *X flight*. Ce détachement, dont la tâche principale était la mise en œuvre de De Havilland *Dominie* et Beechcraft *Traveler*, avait deux pilotes (Albert Bret et John Sharp), un membre d'équipage et 14 marins et quartiers-maîtres encadrés par un officier marinier, mécanicien d'aéronautique de 4^e classe et un enseigne de vaisseau de 1^{re} classe breveté énergie aéronautique des réserves de la *Royal Navy*. Une charge supplémentaire pour ce détachement 781 *flight X* était le soutien apporté aux avions de passage comme des *Oxford* ou des *Expediter* et dans le cas présent à l'*Hudson* de Ramsay.

Cet avion avait d'abord été pris en charge par l'Armée de l'air britannique (*Royal Air Force*) en avril 1941. En tant qu'avion de surveillance maritime de zone, il avait fait un premier tour en première ligne avec le 224^e escadron de mai 1941 à septembre 1942. Après une révision générale il est revenu en première ligne à l'automne 1943. Il fut gravement endommagé dans un accident

deux mois plus tard. Une fois réparé, il est reconverti en avion de transport, et reversé administrativement à l'Armée de l'air des États-Unis (USAAF) en février 1944. Le 3 juin, il est affecté au commandement naval allié de la force expéditionnaire (ANCXF) et le capitaine de corvette Lewis, accompagné de John Sharp, ont expérimenté l'*Hudson* pour la première fois en le convoyant à partir de l'aéroport d'Heathrow (souvent écrit alors sous le nom de Heath Row) le même jour. Sharp assistera au décollage de Toussus en janvier 1945. Au début de son utilisation par Ramsay, il a été parfois piloté par le lieutenant de vaisseau Bret, qui a ensuite commandé le détachement 781 *X Flight*. À ce titre, lui aussi était à Toussus quand Ramsay partit pour son dernier vol.

Avant de passer aux événements du 2 janvier, il serait utile de dire quelques mots supplémentaires tant sur le lieu que sur l'aéronef. Toussus-le-Noble, situé à 20 kilomètres au Sud-Ouest de Paris et à environ seize kilomètres au sud-est du quartier général de Ramsay à Saint-Germain-en-Laye, avait deux pistes terrestres alignées au NE- SO et au NO-SE. En décollant vers le Sud-Ouest, comme cela s'est produit le 2 janvier, il n'y avait aucun obstacle sur la trajectoire de montée et le sol descendait doucement au-delà de l'extrémité de la piste de 1100 mètres : à 800 mètres, le sol était à 10 mètres au-dessous du niveau de la piste, menant vers la vallée boisée de la Mérantais à un peu plus d'un kilomètre et demi en distance. Dans ces circonstances un *Hudson* à pleine charge est capable de décoller en 800 m par vent nul. Avec cinq nœuds de vent de l'Ouest-Sud-Ouest,



Toussus-le-Noble a été l'un des premiers aérodromes à être établis dans la région parisienne, étant utilisé par les frères Farman dans les premiers jours de l'aviation française. C'était encore un aérodrome en terre engazonnée lorsqu'il a été libéré des Allemands le 24 août 1944, le plan schématisé du Service de l'infrastructure des États-Unis, l'*US IX Engineer Command*, de novembre de la même année montre deux pistes terrestres : la plus longue s'étendant NO-SE de 1100 mètres et le NE-SO à 1000 mètres. Il y avait des stationnements pour 75 avions et, bien qu'il y ait eu des réservoirs de carburant allemands de 80 mètres cube, il semble, d'après les spécifications américaines, que ce stockage n'a pas été utilisé et que le ravitaillement se faisait à l'aide de tonnes sur roues. Le matin du 2 janvier 1945, le vent soufflait à cinq nœuds de l'Ouest-Sud-Ouest, la piste opérationnelle étant le NE-SO.

comme ce 2 janvier, la longueur de piste aurait dû être plus que suffisante. Il y avait un peu de brouillard et la visibilité était de 1800 mètres. La température était juste en dessous de 0°C.

À Toussus ce mardi matin, la préparation pour le vol de l'Hudson vers Bruxelles a été lancée. Lors des précédents déploiements sur aérodrome, un mécanicien d'aéronautique accompagnait le pilote et l'équipage, mais ce mécanicien n'était pas présent ce jour-là. De même, le détachement 781 X Flight ne possédait ni les manuels ni l'outillage relatifs à l'Hudson et la visite journalière devait être faite en se basant sur l'expérience plutôt que des connaissances confirmées. Bien que cela puisse sembler de la négligence selon les normes modernes, c'était

probablement assez courant pendant la Seconde Guerre mondiale car de nombreux types d'aéronefs étaient mis en œuvre sur des aérodromes relativement petits tels que Toussus. Mais peut-être, et sans doute le plus important est que les avions d'alors (y compris l'Hudson) étaient d'une part moins complexes mais avaient aussi des caractéristiques communes qui rendaient acceptable un soutien par du personnel non spécialisé. En tout cas, avec une exception possible décrite plus loin, il n'a jamais été suspecté qu'une préparation et une visite avant vol inadéquates ou négligentes aient contribué à l'accident.

En plus du reste de la visite journalière, un certain nombre de membres du personnel de piste a passé

plus de temps à dégager le givre et la neige des surfaces de l'avion ; celui-ci était resté stationné à l'extérieur dans les conditions de neige occasionnelle par des températures sous zéro pendant le Nouvel An. Le nettoyage avait commencé vers 8 h 30 et a duré environ deux heures. C'était une tâche qui repose sur du travail manuel utilisant des outils simples comme des balais. Cela a été considéré comme achevé de façon satisfaisante comme toutes les autres vérifications et visites. Peu après 10 h, l'officier énergie aéronautique, l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe H. Tolley, des réserves de la Royal Navy, s'est mis au poste de pilotage de l'Hudson pour effectuer les points fixes. Il était en train de les faire lorsque le pilote, le capitaine de frégate Lewis, est entré dans le cockpit et a pris le relais en déclarant qu'il (Lewis) avait plus d'expérience que lui des moteurs Pratt and Whitney à double étoile. Lewis a également dit à Tolley de ne pas continuer de les monter en régime car il le ferait avant le décollage. Plus tard, lorsque ces montées en régime furent faites, Tolley ne remarqua ni n'entendit rien d'anormal.

Peu avant 11 h, l'amiral Ramsay arriva dans sa voiture ; il était accompagné pour ce vol par le capitaine de frégate George Rowell, officier d'état-major chargé de la planification, du lieutenant de vaisseau Derek Henderson, des réserves volontaires de la Royal Navy, son officier adjoint. La cinquième personne à bord de l'avion était un armurier volant télégraphiste, le second maître volant David Morgan. Avant de monter à bord, Ramsay donna ses consignes à Bret et à quelques autres. Il tendit sa canne et son cahier de notes à Henderson, retira son duffle coat et passa une veste de vol en cuir. Il semblait être tout à fait à l'aise. L'amiral. Rowell et Henderson montèrent ensuite dans l'avion.

L'Hudson roula jusqu'à l'extrémité Est de la piste. Alors qu'il s'éloignait quelques taches blanches se révélèrent sur ses ailes. Plusieurs observateurs furent témoins de son décollage, certains étaient des pilotes dont quelques uns avaient de l'expérience sur Hudson. Le lieutenant de vaisseau Bret et l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Sharp ont été déjà mentionnés, comme l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Tolley, l'officier énergie aéronautique. Étaient également présents avec une vue dégagée le capitaine Michael Adams, commandant de l'aérodrome, et le capitaine David Martin, pilote, tous deux de l'Armée de l'air des États-Unis (USAAF) ; il y a une quasi-unanimité dans leurs rapports sur ce qui s'est passé.

En premier, l'avion parut être très lent à monter en vitesse pour le décollage. Bret considéra qu'au point où l'avion aurait dû rouler à 70 nœuds, il dépassait à un peu plus de 40 nœuds. Cependant lui et les autres n'ont pas eu l'impression d'une défaillance des moteurs mais que ceux-ci n'étaient pas en pleine puissance. Sharp, à une certaine distance le long de la piste, eut le sentiment à l'oreille que les deux moteurs fonctionnaient de façon satisfaisante. Cependant il remarqua aussi qu'au décollage, l'Hudson oscillait bord sur bord et semblait instable. D'autres ont remarqué qu'avant de quitter enfin le sol, l'aéronef souleva d'abord une roue puis l'autre.

Dans le rapport d'Adams, il sauta et bondit à peu

près à trois reprises avant de finalement se détacher du sol. Tous les observateurs ont noté que l'avion prit son envol en position trois points, sans que l'arrière ne soit soulevé. De plus, cet envol anormal se produisit tout près de l'extrémité Ouest de la piste.

Bret se sentit soulagé que l'avion ait pris l'air mais il remarqua que la montée était très faible et que le train d'atterrissage était resté sorti. Adams, un étage plus haut dans le bâtiment de l'administration, a pensé que l'avion était dans ce qu'il a appelé une position de second régime de vol. À moins de 900 mètres de l'extrémité de la piste, l'aile gauche s'abaissa lentement, position de laquelle l'avion n'est jamais sorti. Bret estime que l'avion devait avoir atteint 200-300 pieds, mais Adams pense que c'était plutôt 100 pieds. Avec 10 degrés d'inclinaison, Bret pensa que l'*Hudson* tentait un virage par la gauche. Cependant, bien qu'il ne sache pourquoi, il, n'a pas aimé l'aspect que prenait cet éventuel virage. Puis l'avion abaissa encore son aile gauche et descendit en spirale jusqu'au sol. Certaines parties de l'avion, comme les moteurs, se détachèrent et furent projetées à une certaine distance. Le fuselage était relativement intact mais il y avait une cassure dans la structure à peu près à trois hublots de l'arrière. Des incendies avaient démarré et, bien que les équipes de pompiers et de secours soient rapidement arrivées sur les lieux, il était évident que tous ceux qui étaient à bord étaient morts sur le coup, ou très peu de temps après.

C'est ainsi que décéda l'officier devenu le plus ancien en service dans la *Royal Navy* pendant la Seconde Guerre mondiale. La marine et la nation britanniques ont eu la grande chance d'avoir été tant de fois et si magnifiquement servis par Ramsay, ses services les plus notables ont été Dunkerque et le débarquement de Normandie ; à plus petite échelle mais non moins notable, l'Escaut. On ne peut que regretter qu'il n'ait pas vécu plus longtemps pour profiter d'une retraite plus méritée que pour la plupart et pour jouir des plaisirs de famille, qu'il appréciait tant.

LES CAUSES DE L'ACCIDENT

Ce qui s'était passé n'était que trop évident ; mais la cause et le déroulement des faits n'étaient pas si clairs dans l'instant. Comme il est normal dans de tels cas une enquête a été menée par le Bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité des vols (*Board of Enquiry*). Les premiers enquêteurs ont fait un rapport au début de février et les seconds se sont réunis vers la fin du même mois.

Il y avait trois grandes pistes pour l'enquête :

- (a) une panne de structure ou mécanique ;
- (b) des erreurs dans la préparation de l'*Hudson* ;
- (c) une erreur du pilote

La première de ces pistes était la plus facile à rejeter. Les examens effectués après l'écrasement n'ont révélé aucun signe de défaut ou de défaillance structurelle. Les deux moteurs ont été démontés sous surveillance et n'ont pas révélés d'avarie autres que celles causées par l'impact sur le sol.



Le départ a été filmé méthodiquement par *Paramount News* - le caméraman ne savait pas qu'il enregistrerait les dernières minutes de la vie de l'amiral et de son équipage. À droite, le lieutenant de vaisseau français Albert Bret, commandant le détachement 781 X flight.



L'officier adjoint de Ramsay, le lieutenant de vaisseau Derek Henderson, l'aide à enfiler une veste de vol en peau de mouton le protégeant des températures inférieures à zéro. (IWM)



La contribution de Ramsay au débarquement réussi en Normandie est inestimable, mais, comme le général (air) Trafford Leigh-Mallory, le commandant des forces aériennes alliées qui était toujours porté disparu lors d'un vol vers l'Extrême-Orient en novembre 1944 (voir *After the battle* n° 39), l'amiral ne devait pas assister à la victoire finale. (IWM)



La glace ou la neige se distinguent bien sur l'extrados du plan principal de l'avion lorsque l'Hudson vire à droite pour prendre l'extrémité Est de la piste. À ce moment-là, le caméraman s'arrête de filmer et ne prend pas la peine d'enregistrer le décollage proprement dit. (IWM)



Hormis la nouvelle piste goudronnée, c'est la vue qu'auraient eu les témoins oculaires depuis la tour de contrôle dans des conditions météorologiques très similaires.



Peut-être qu'après s'être détourné du décollage, le caméraman avait déjà commencé à ranger son matériel. Peut-être se dirigeait-il déjà vers son véhicule quand soudain l'on entendit le bruit affreux de l'avion qui s'écrasait au sol. Se précipitant vers cet emplacement au-delà de la limite ouest de l'aérodrome où s'élevait une colonne de fumée, il s'approcha du lieu du drame. (IWM)



Une autre cause possible était une pollution du carburant. Mais cet événement paraît improbable pour deux raisons : la tonne à carburant sur roues qui avait servi pour l'*Hudson* avait avitaillé récemment quelques 40 avions de différents types sans que ne soit fait mention d'aucune difficulté. Secondairement, la preuve vint de plusieurs témoignages et, pour certains d'entre eux, de pilotes dont plusieurs avaient l'expérience de l'*Hudson*, que l'on n'avait pas entendu d'anomalie fonctionnelle des moteurs. Certains estimaient cependant que les moteurs n'étaient peut-être pas à pleine puissance pendant la course au décollage et la courte montée, mais aucun n'avait détecté des signes d'à-coups ou de perte de puissance de l'un ou l'autre des moteurs. Une panne structurelle ou mécanique pouvait donc être écartée comme cause de l'accident.

Le manque de documentation et d'outillage, ainsi que le manque d'expérience sur l'*Hudson* au sein de l'équipe au sol furent examinés ; bien que le niveau requis dans ces domaines ne soit pas atteint, cela ne pouvait être considéré comme la cause de l'accident. Cependant il fut recommandé que des mesures soient prises pour éviter qu'une telle situation se reproduise. Le formulaire A700 d'autorisation de vol (*Flight Authorization Sheet*, en France la formule 11) qui était à bord de l'avion avait été correctement remplie par l'équipe au sol. Cependant Lewis avait oublié de le signer à plusieurs endroits comme l'exige la réglementation.

Les éléments de preuve présentés au Bureau indiquent clairement que l'équipe de piste du détachement 781X *Flight* a passé beaucoup de temps à essayer de dégager la neige, la glace et le givre de l'avion. En effet, ce fut sans doute la partie la plus laborieuse de la préparation du vol. Le stationnement de l'avion à ciel ouvert pendant la période du Nouvel An par temps froid avait conduit à une accumulation de givre sur les ailes comme ailleurs. Cependant, une connaissance relativement

faible du risque de givrage de la cellule, associée à un équipement de nettoyage primitif constitué en grande partie des balais et des chiffons, peut avoir eu comme résultat que, même si beaucoup d'efforts ont été consacrés à cette tâche, elle n'a peut-être pas été totalement achevée ou suffisamment menée à bout. De toute façon, le l'opération de nettoyage a été arrêtée quelque temps avant que l'avion ne décolle et ce délai d'environ une heure à des températures inférieures à zéro peut avoir permis à du givre de se former à nouveau sur les ailes. Même si le nettoyage relevait de l'équipe de piste, la responsabilité de déclarer que l'avion était bon pour le vol relevait, comme c'est toujours le cas, du commandant d'aéronef, c'est-à-dire Lewis.

Mais la question sur la présence ou non de givrage sur la cellule au décollage et savoir dans quelle mesure cela a contribué à cet accident ne pourront jamais être déterminés avec certitude. Il y a cependant une bonne probabilité que ce soit le cas car, par chance, il y avait une équipe des films Paramount ce matin-là à Toussus qui a filmé Ramsay embarquant dans l'avion, le roulage initial et les résultats de l'écrasement au sol. Les photos de ce film ont été vues par le Bureau d'enquête et elles montrent clairement des zones blanches sur le plan principal. Le Bureau d'enquête a conclu que l'avion avait en effet du givre blanc sur les ailes. Toutefois, ce sujet devait être repris après que le Bureau d'enquête ait achevé ses investigations, déposé ses conclusions et ses recommandations.

Enfin en ce qui concerne le commandant d'aéronef, il peut être utile de jeter un coup d'œil sur la carrière de Lewis comme pilote. Avocat possédant une licence de pilote civil, il s'était engagé dans les réserves de la *Royal Navy* au début de la guerre. Quelques mois plus tard il avait obtenu son macaron de pilote de l'Aéronautique navale britannique. Il avait passé toute sa carrière à la 781^e escadrille dans différentes fonctions, accumulant 2500 heures de vol sans accident. Bien qu'il ait pris le commandement

de l'escadrille, il n'avait jamais reçu de formation complète sur bimoteur ni subi de contrôle de qualification en vol sur l'*Hudson* pour lequel il avait signé lui-même son propre certificat de qualification de commandant d'aéronef. Ceci étant dit, il était dans une certaine mesure le produit de l'Aéronautique navale britannique qui avait dû monter en régime rapidement pour répondre aux exigences de la guerre et d'un service qui n'avait que récemment été dissocié de l'Armée de l'air britannique.

Le résultat probable de tout cela est que Lewis avait laissé s'installer dans son pilotage des erreurs que personne n'avait jamais corrigées. La principale était sa tendance à décoller sans mettre au maximum le régime moteur, la puissance et la poussée, et de continuer à faire monter les avions à une vitesse inférieure à la vitesse de sécurité. Sur un bimoteur cette vitesse est définie suffisamment élevée pour pallier la panne d'un moteur. Ce fâcheux comportement de Lewis qui n'avait jamais été formellement corrigé avait été remarqué par plusieurs pilotes. En 1943 un instructeur en vol qualifié avait volé avec Lewis à bord d'un *Beaufighter* et avait remarqué qu'il avait fait monter cet avion difficile à une vitesse bien inférieure à 100 nœuds, alors que celle-ci aurait dû être beaucoup plus élevée. Plus tard, certains ont remarqué que Lewis avait le même comportement en *Hudson* et apparemment n'avait pas compris le concept de la vitesse de sécurité. Quelques jours seulement avant l'écrasement, le lieutenant de vaisseau Bret, lui aussi, avait vu Lewis piloter l'avion de façon similaire et avait été troublé d'apprendre que Lewis utilisait beaucoup moins de puissance que nécessaire pour un vol sans danger.

Les éléments dont il est fait état du décollage de Lewis le 2 janvier, sont tout à fait cohérents avec cette erreur. En n'utilisant pas toute la puissance pendant la course au décollage, il a effacé toute la longueur de piste. En s'agrippant à peine à l'air,





Tous les passagers et l'équipage n'ont pas survécu ; Les membres du personnel de la Royal Navy s'éloignent de l'épave accidentée, laissant le personnel américain éteindre les flammes. (IWM)

il n'a pas pu soulever la queue pour assurer le plein contrôle de l'avion. Les consignes au pilote de l'*Hudson* V indiquent clairement que la queue doit être soulevée en quittant la position trois points au sol au plus tôt pendant la course au décollage pour garder l'avion sous contrôle.

Elles disent :

« Dès que l'avion a commencé à prendre de la vitesse, la roue du compensateur de profondeur doit être mise sur l'avant pour lever l'arrière le plus tôt possible. Lorsque l'avion est en pleine charge, il peut être soulagé du sol à 60 nœuds, vitesse air indiquée, mais en pratique il peut être souhaitable d'attendre une vitesse d'au moins 65 nœuds. Dès que l'aéronef est en vol, le manche doit être légèrement poussé vers l'avant et l'aéronef doit rester à la même hauteur jusqu'à ce que la vitesse de 100 nœuds soit atteinte ; puis à cette vitesse la montée peut débuter. »

« Noter ce qui suit :

i. [utilisation des freins pendant le roulage initial]
ii. Si l'avion rebondit en l'air à faible vitesse, il faut être prudent dans l'usage des ailerons pour maintenir l'assiette latérale. Si une aile s'affaisse à faible vitesse, il faut utiliser la commande de roulis pour la remonter. La course au décollage doit être menée de façon à réduire la possibilité de rebond dans l'air à basse vitesse.

Dès que l'avion a ENFIN quitté le sol, la commande du train d'atterrissage doit être placée en position haute. »

Ce point a été particulièrement souligné par le lieutenant-colonel (air) Roland Falk, de l'Armée de l'air britannique, pilote d'essai en chef au Centre royal d'essai en vol de Farnborough. Dans une communication adressée à l'officier chargé de l'enquête un peu plus d'un mois après l'écrasement, il a écrit :

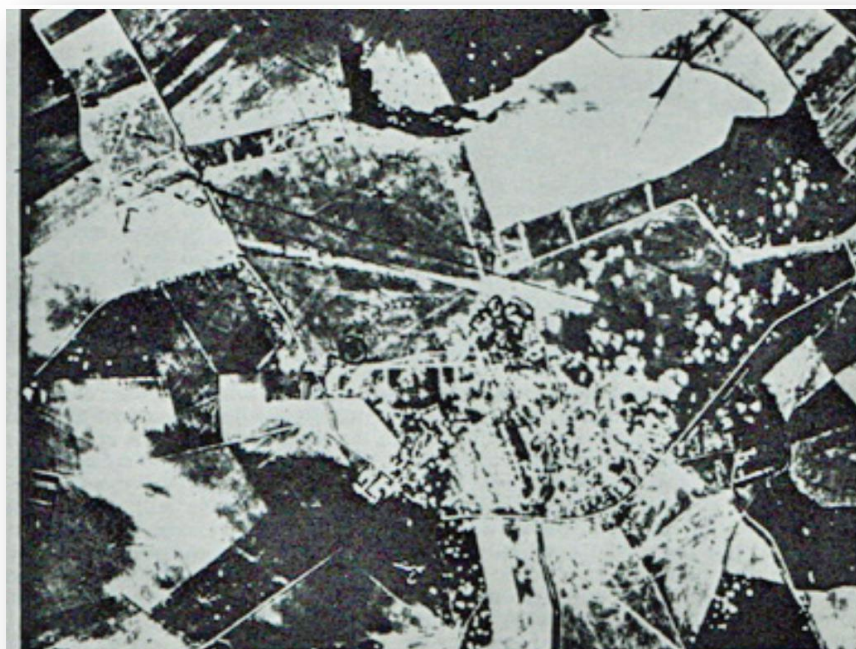
« J'ai moi-même expérimenté l'effet du givre sur les ailes d'un *Hudson* au décollage. L'effet le plus perceptible a été d'une part l'allongement de la course au décollage puis la perte de contrôle latéral après l'envol. Je n'étais pas satisfait de devoir m'éloigner en montée alors que je devais garder l'avion à faible hauteur pour gagner beaucoup de vitesse. »

Alors que Lewis volait à une vitesse trop basse pour la sécurité, il a paru engager un virage vers la gauche. Les preuves produites à l'enquête suggèrent même qu'une couche assez mince de givre aurait pu accroître la vitesse de décrochage de l'aile de l'*Hudson* de plus de 10 nœuds. Si Lewis avait utilisé toute la puissance de ses moteurs pour atteindre la vitesse de sécurité ou gagner plus de hauteur avant d'entamer un virage, il aurait pu éviter la vrille qui a suivi l'envol ou au moins s'en sortir.. Bien que les

ailes auraient dû être nettoyées du givre avant le décollage, il semble mauvaises pratiques récurrentes de pilotage de Lewis depuis des années qui furent la cause de l'écrasement de l'*Hudson*

Ci-dessous, cette photographie, grossièrement annotée dans la marge, a été présentée à la commission d'enquête montrant la position de l'écrasement. Le film de Paramount, à partir duquel ces photos ont été prises, a également été pris en compte lorsqu'on a tenté d'établir la cause de l'accident. (PRO)

*
X
crash



Bien qu'il n'ait jamais commandé une flotte de combat conventionnelle majeure, Ramsay fut l'un des dirigeants les plus efficaces et les plus importants de la Seconde Guerre mondiale. Cependant, il ne reste rien pour marquer l'endroit où il est mort, à quelques mètres d'une nouvelle route près du hameau de Mérantais, et aucune stèle ou mémorial n'indique qu'ici est tombé l'un des plus grands fils de la Royal Navy.

NOTA du traducteur : sur une suggestion du commandant de la Base d'Aéronautique navale (BAN) Toussus le Noble, le maire de Toussus-le-Noble fit réaliser et ériger une stèle sur laquelle figure le nom de l'amiral Sir Bertram Ramsay et des autres marins de la Royal Navy décédés dans cet accident, placée en mai 1995 à côté du monument aux morts et de la mairie de ce village. L'amiral Sir Bertram Ramsay, titulaire des plus prestigieuses décorations britanniques, était grand officier de la Légion d'honneur.

Une recommandation de la commission d'enquête prévoyait une demande de mesure disciplinaire à l'égard de l'AA4 pour négligence professionnelle. Cependant, près avoir entendu les témoignages du lieutenant de vaisseau Bret, de l'enseigne de vaisseau Tolley et d'un officier photographe parmi d'autres, il a été décidé qu'il n'y avait pas de preuve concernant cette accusation et il n'a pas été donné suite à cette recommandation.

RAMSAY AUJOURD'HUI - MÉMORIAUX

Le 8 janvier 1945, Ramsay et les quatre autres personnes décédées dans l'écrasement de l'*Hudson*, ont été inhumés avec tous les honneurs militaires au cimetière de Saint-Germain-en-Laye. Parmi les personnes présentes aux obsèques : le général Eisenhower, l'amiral de la flotte Sir Andrew Cunningham, le premier Lord de la mer (chef d'état-major de la *Royal Navy*), le général Koenig, gouverneur militaire de Paris et M. Duft Cooper, ambassadeur de Grande Bretagne. Une garde fournie par le HMS *Excellent*, et la Musique de la Flotte française ont rendu les honneurs. Le même jour un service funèbre se déroula à Westminster Abbey.

Outre sa tombe en France, Ramsay est également commémoré dans un vitrail de la cathédrale de Portsmouth, qui lui est consacré ainsi qu'à ceux qui sont morts sous son commandement pendant les opérations à Dunkerque et en Normandie. Son nom est également mentionné dans le monument aux morts de la paroisse de Leitholm, ainsi que dans l'église du Christ à Duns, tous deux en Écosse près de sa maison familiale.

Sous une forme moins tangible, Ramsay a fait l'objet de deux biographies dans l'après-guerre. L'une de David Woodward, *Ramsay at War* (Londres, 1957), qui a récemment été décrite comme un traitement épique du sujet. L'autre, *Full Cycle: The Biography of Admiral Sir Bertram Home Ramsay* du contre-amiral W. S. Chalmers (Londres, 1959), qui a l'avantage d'avoir eu accès aux lettres et aux journaux de Ramsay. L'admiration de Chalmers pour Ramsay transparait à travers ce travail bien que, compte tenu de sa période et des conventions alors observées par les « biographes autorisés », il ait livré un portrait équilibré de l'amiral. Après cela, une interruption notable s'ensuivit, à l'exception de l'ouvrage *Churchill and the Admirals* du capitaine S. W. Roskill (Londres, 1977) qui place Ramsay à un niveau si élevé dans le contexte qu'il bénéficia de la confiance constante de Churchill avec cependant le léger regret car Ramsay ne commanda jamais une grande flotte à la mer.

Depuis lors, il y a eu des citations occasionnelles de l'amiral, en particulier dans les œuvres traitant de *Neptune*, mais peu d'œuvres substantielles sur Ramsay lui-même jusqu'aux années 1990. La décennie actuelle a cependant connu un regain considérable d'intérêt, bien qu'aucune biographie complète ne soit parue. Tout d'abord, *The Fighting Admirals* (Londres, 1991) de Martin Stephen apporte un récit très favorable de l'amiral. Ce travail, cependant, a été considéré comme controversé par certains, non pas en



Les corps ont été inhumés au nouveau cimetière communal de Saint Germain-en-Laye, rue Pereire. (ECPA)

raison de ses vues sur Ramsay, mais à cause de sa défense de deux amiraux généralement décriés -

Dudley Pound et Tom Phillips - et la dévalorisation d'un autre, Andrew Cunningham. L'ouvrage de Corelli Barnett, *Engage the Enemy More Closely : the Royal Navy in the Second World War* (Londres, 1991), repris par d'autres articles et discours de cet auteur, fait particulièrement l'éloge de Ramsay

Un autre livre contenant une appréciation de Ramsay est *Men of War: Great Naval Leaders of*

World War II, édité par Stephen Howarth (Londres, 1992). Enfin le journal quotidien de l'amiral pour 1944 a été publié sous le titre *The Year of D-Day*, édité par Robert W. Love Ir et John Major (Hull, 1994), donnant un magnifique aperçu de l'homme, de son caractère et des appréciations qu'il avait sur ses contemporains.



Un moment très pénible pour Eisenhower, à la tête des personnalités en deuil le 8 janvier - un an après avoir assumé le rôle de commandant suprême. (ECPA)



Cinquante ans après l'événement, il nous a semblé opportun de nous souvenir du décès de l'amiral Ramsay. Jean Paul Pallud a accompli un pèlerinage pour rechercher le lieu de l'accident à Toussus, tandis que Karel Margry se rendait au cimetière de Saint-Germain-en-Laye.



Toussus-le-Noble

Accueil

au carré de la Base d'Aéronautique navale de Toussus le Noble
de la famille de l'amiral Sir Bertram Ramsay
par son commandant, le capitaine de vaisseau Jacques Petit,
en présence du maire, M. Patrick Charles, des élus de la commune,
et du commandant de l'aéroport, M. Jacques Pageix



Comité pour le Centenaire de l'Aéroport de TLN Aériastory

REGIONS, PORTS ET BASES

PARIS

Hommage à l'amiral Ramsay

Le 2 janvier 1945, vers 11 h, décollait de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, au Sud de Versailles, un *Hudson V* de la Royal Navy ayant à son bord l'amiral Sir Bertram Ramsay, figure prestigieuse de la seconde guerre mondiale, commandant en chef des moyens navals alliés du débarquement de Normandie. L'avion dans lequel il avait pris place s'écrasa peu après le décollage. Les cinq occupants furent tués. Ils furent inhumés au cimetière de Saint-Germain-en-Laye.

Le 12 mars 1995, une cérémonie commémorative a eu lieu à Saint-Germain-en-Laye en présence de M. Mestre, ministre des Anciens combattants, de M. Péricard, député-maire de Saint-Germain, de M. l'ambassadeur de Grande-Bretagne SE Sir Chris-



Le major général (CR) Charles Ramsay se voit remettre une tafe de bouche par le CV Petit, commandant la BAN de Toussus-le-Noble, ainsi qu'un diplôme de citoyen d'honneur par M. Charles, maire de Toussus-le-Noble.
(photo CPGP / Marine nationale)

topher Mallaby, de M. Erignac, préfet des Yvelines, du général de division Loustalot-Forest, commandant d'armes, du contre-amiral Naguet-Radiguet représentant l'amiral Lefebvre, chef d'état-major de la Marine, du contre-amiral Garnette, commandant l'aviation embarquée britannique. Les honneurs étaient rendus par le 526ème RT et des détachements de l'HMS *Richmond* et de la BAN de Toussus-le-Noble.

Le lendemain, le général Charles Ramsay et M. David Ramsay, les fils de l'amiral, ainsi que M. et Mme Bret, sont venus sur les lieux de l'accident à Toussus-le-Noble. Edouard Bret, alors enseigne de vaisseau de 1^{re} classe au 781 Squadron de la Royal Navy, assista à l'accident. Il devait par la suite commander cette escadrille du Fleet air arm.

L'amiral Sir Bertram Ramsay

Adjoint du général Eisenhower et commandant en chef des forces navales alliées du débarquement, l'amiral Sir Bertram Ramsay demeure l'une des plus grandes figures de la deuxième guerre mondiale.

Chef de l'immense et légendaire armada du débarquement du 6 juin 1944, il meurt le 2 janvier 1945, avec des officiers de son état-major, dans un accident d'avion, près de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Né le 20 janvier 1883, Bertram Ramsay gravit d'une façon remarquable tous les échelons de la Marine britannique, pour devenir contre-amiral. Une divergence de vue avec l'amiral Sir Robert Blackhouse, qui commande la «Home Fleet», le conduit à démissionner en 1935. Churchill le rappelle en 1939, et le nomme vice-amiral, responsable de Douvres.

Le 19 mai 1940, au moment de la débâcle française, il devient responsable de l'évacuation des troupes alliées du continent. Grâce aux initiatives de l'amiral Ramsay, plus de 308 000 hommes sont ramenés en Angleterre à la date du 4 juin. Pour réussir cette opération qui porte le nom «Dynamo», Ramsay fait réquisitionner tous les moyens qui permettent de traverser la Manche. Les heureux résultats de cette opération le conduisent à

prendre la responsabilité de tout le planning de «Torch», projet du débarquement allié en Afrique du nord. Mais, à la demande des Américains, cette opération est placée sous les

ordres de l'amiral Cunningham.

Ses brillants résultats le placent en tête des amiraux qui se voient confier la tâche de mise au point du débarquement en Normandie. Churchill impose de

nouveau l'amiral Ramsay à ce poste, contre l'avis de l'amirauté britannique qui souhaitait désigner l'amiral Sir Charles Little. Lorsque toutes les opérations préliminaires du débarquement sont mises au point, Ramsay démissionne son état-major de Londres à Southwick House, près de Portsmouth. Le 6 juin 1944, c'est le couronnement de sa carrière : il lance une flotte de 5 000 navires sur le rivage français. Cette puissante armée résiste aux coups allemands. L'afflux en hommes et en renforts ne permet plus à la Reichwehr de rejeter l'assaillant à la mer. La bataille navale du «Jour J» est gagnée.

Après de nombreuses visites en Normandie, depuis le débarquement, l'amiral Ramsay s'installe à Granville, près d'Eisenhower. Puis, le 22 septembre 1944, il rejoint Saint-Germain-en-Laye, où son état-major est logé.

Le matin du 2 janvier 1945, l'amiral Sir Bertram Ramsay et son équipage montent à bord d'un avion *Lockheed Hudson*. Son pilote habituel Edward Bret est remplacé par Sir George Lemis. C'est ce dernier qui doit le conduire en Belgique où il est attendu pour une conférence. L'accident survient peu après le décollage de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, ne laissant aucun survivant. L'amiral Ramsay meurt à 62 ans.

La tombe de l'amiral Sir Bertram Ramsay au cimetière de Saint-Germain-en-Laye.
(photo CPGP / Marine nationale)

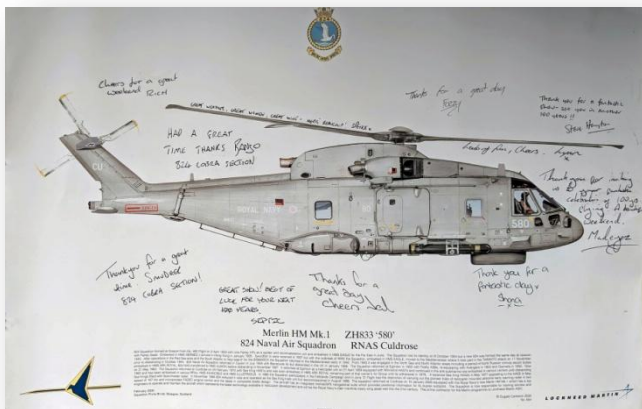


mai 1995

Photos Jacques Pageix



en présence de la *Royal Navy*



DAVID F. RAMSAY
74797 SOUTH COVE DRIVE INDIAN WELLS
CALIFORNIA 92210 U.S.A.
March 24th 1995

M. Jacques Pageix
Commandant de l'Aéroport
78117 Toussus-Le-Noble
FRANCE

Dear M. Pageix,

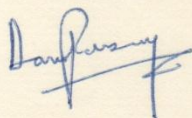
I would like to thank you for the welcome which you gave me during my all-too-brief visit to Toussus and the Airport last week. I greatly appreciated the opportunity of being shown round both the civil and naval sections of the Airport and I was much interested in the detailed research which Capitaine Petit had carried out into the airbase as it was at the time of my father's fatal accident in 1945 and he kindly showed us the exact site where the Hudson crashed. I had not previously realised the long and distinguished connection between Toussus and French aviation.

Together with my brother, I welcome and I am profoundly moved by the intention of the community of Toussus, civil and naval, to erect a memorial on the base honouring my father and those who died with him and to dedicate it on the fiftieth anniversary of VE-Day next May. This will further bind the links between our family and your community. We will arrange for our family to be represented on this important occasion.

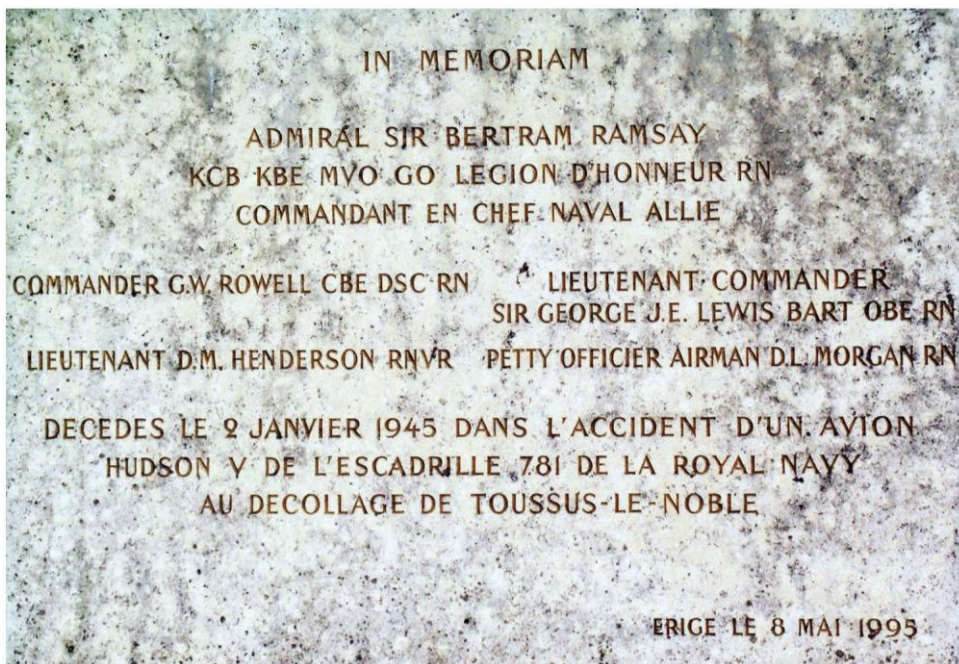
I will long remember my visit to Toussus and once again I thank you for your warm reception.

With my best wishes,

Yours Sincerely,



Stèle à la mémoire de l'amiral Sir Bertram Ramsay et des autres marins décédés le 2 janvier 1945 dans l'accident de l'*Hudson V* au décollage de Toussus-le-Noble



Projet de jumelage

Duxford - Toussus-le-Noble

Délégation de Duxford à Toussus-le-Noble

Étude du jumelage entre :

la ville de Duxford (Cambridgeshire ; Grande-Bretagne) et la commune de Toussus-le-Noble (Yvelines ; France).

Arrivée en juin 2009 de la délégation anglaise pour l'étude de la faisabilité du projet.

Cette idée a été initiée par le capitaine de vaisseau Philip Stonor, attaché militaire de l'Ambassade de Grande Bretagne à Paris, et par la participation de la *Royal Navy* au Centenaire de l'Aéroport de Toussus en 2007.

En vidéo sur la chaîne *youtube* Aériastory:

<https://youtu.be/xOIQVlwVhaA>



Délégation Toussus-le-Noble à Duxford

Retour de visite à Duxford de la délégation de Toussus-le-Noble afin de poursuivre l'étude du projet de jumelage, à la suite de la venue de la délégation de Duxford à Toussus-le-Noble en juin 2009.

Une nouvelle entente cordiale se met en route.

En vidéo sur la chaîne *youtube* Aériastory :

<https://youtu.be/457tAdinfhg>



Délégation de Toussus-le-Noble dans le cadre de l'étude du jumelage avec Duxford,

Visite du *Imperia! War Museum* à Duxford en janvier 2010.

En vidéo sur la chaîne *youtube* Aériastory :

<https://youtu.be/1O-loHUoKGU>

