

## **Terrain d'Aviation de Houplin La Pouillerie 1915-1917**

Les unités aériennes en appui de la 6<sup>ème</sup> armée allemande se sont dispersées sur un certain nombre de terrains d'aviation en arrière de la ligne de front. Celle-ci contourne en 1914 Armentières par l'est et La Bassée par l'ouest. En 1918 la ligne de front passe par Bailleul. Un premier cercle de terrains ont été construit autour de Lille avec Lambersart, Lomme, Hallennes, Lesquin, Ronchin, Hellemmes et Wasquehal. Les autres plus au Sud avec Santes, Houplin, Ennetières et Pont à Marcq. Pour finir on trouve Gondecourt, Phalempin et Tourmignies. A l'est de Lille les terrains sont situés à Ramegnies-Chin, Marquain et Mouchin., Autour de ces terrains construits avec des bâtiments en bois ou en dur on trouve une quarantaine de terrains sommairement aménagés ou de secours.

Houplin est choisi et voit arriver en mars 1915 une unité de reconnaissance aérienne : celle-ci est Bavaroise comme la majorité des unités de la 6<sup>ème</sup> Armée dirigée par le fils du Roi de Bavière.

Sur un front de 100 km allant de la hauteur de Menin en Belgique à Cambrai au sud, la 6<sup>ème</sup> Armée est forte de 100 000 hommes , elle entre dans Lille le 19 octobre 1914. L'occupation durera 4 ans.

La Bavière, royaume indépendant, jusqu'à la fin de la guerre ne rejoindra la République fédérale d'Allemagne qu'en 1949. Jusqu'en 1918 le royaume de Bavière incluait le Palatinat.

Pourquoi Houplin La Pouillerie : la logistique aérienne de la 6<sup>ème</sup> Armée était prise en charge par le « Flugpark N° 6 » basé à Valenciennes La Briquette. On peut penser que les officiers du « Flieger Bau Bataillon » en charge de trouver et de construire les terrains d'aviation avaient pris en compte les faits suivants : une grande ferme avec de nombreux logements, une plaine de 50 hectares facilement aménageable car sans obstacle majeur, un clocher d'église comme amers avec une base rectangulaire du clocher donnant les 4 points cardinaux, de grosses fermes et même de petits châteaux, 2 routes pavées : l'une allant vers le centre de Houplin, la seconde allant vers la route d' Ancoisne.

Cette unité bavaroise s'appelle le « Feldfliegerabteilung 5b » . Fin décembre 1916, elle changea de nom dans le cadre d'une réorganisation et porta le nom de « Fliegerabteilung Artillerie 292b ».

C'est au début une petite unité de 4 avions qui fait des vols d'observation et des photos aériennes.

Elle va évoluer à 6 avions et prendra en charge la reconnaissance et les cibles d'artillerie et la conduite des tirs. L'armement des avions verra aussi l'apparition de grenades et bombes jetées par dessus la carlingue sur les positions ennemies. L'évolution des matériels volants fut très rapide : moteur plus puissants, caméras performantes, armement, appareil de transmission air-sol et équipement de vol.

L'unité de Houplin aura en charge de positionner la batterie Krupp SLK/45 de calibre 380mm et ayant pour nom le Max. Elle se situe au milieu du village de Santes avec un important dispositif ferroviaire. . Son chef, le Lieutenant de vaisseau Lossnitzer fera de nombreux vols de reconnaissance avec les pilotes de Houplin.

L'unité de Houplin comprend un chef d'Unité avec le rang de Capitaine avec un secrétaire, un comptable, un photographe au sol, une douzaine de sous officiers d'encadrement, 2 chefs d'atelier et plus d'une centaine de mécaniciens, secrétaires et ouvriers. On trouvait aussi un service de radio TSF avec une douzaine de personnes.

Les aviateurs étaient au nombre de 6 pilotes et 6 observateurs pour moitié officiers et sous officiers. Les officiers avaient au plus haut grade celui de lieutenant .

Les pilotes ou observateurs étaient souvent issus de famille nobles ou bourgeoises.

Les avions de cette unité étaient tous des biplaces : à l'avant un pilote et à l'arrière un observateur.

Ces aviateurs avaient été formés dans des écoles : une près de Munich, l'autre dans la Palatinat. Les observateurs avaient leur propre école et ils furent renvoyés en formation pour mettre en place les appareils de transmission avec le sol fin 1916.

La tradition voulait que les pilotes portent le prénom de Emil et les observateurs de Franz.

Une centaine d'aviateurs passèrent à Houplin. Leur moyenne d'âge était de 25 ans.

La grande majorité fut tuée par accident, panne mécanique ou mitraillage depuis le sol. Certains reposent dans les cimetières allemands de Seclin, Wavrin, Annoeullin ou Billy-Berclau.

Au début les avions étaient abrités sous de grandes toiles de tente ensuite des abris en bois furent édifiés au nombre de 6. Un hangar servait d'atelier pour la réparation des avions et des moteurs.

Chaque pilote était assisté de 2 à 3 mécaniciens.

De plus la tradition voulait que les pilotes aient un chalet pour eux : « Die Starthäuschen ».

A la limite du terrain on avait construit aussi un petit chalet en souvenir de la Bavière : « Villa Rosa am Tegernsee ». Autre tradition était de personnaliser son avion : couleur des ailes et du fuselage et souvent un

insigne. Le bleu et la blanc couleur de la Bavière étaient fort appréciés des pilotes. Un pilote de Houplin du nom de Otto Fuchs avait peint sur son avion un renard courant vers un coq.

L'Administration, les tirages de photos et les cartographes occupaient une grande ferme de Houplin nommée « Die Kanzlei ». La ferme de la Pouillerie abritait tous les services techniques. Les pilotes et autres officiers avaient à disposition deux maisons cossues pour leur cantine, bureaux et logements : une portait le nom de « Villa die Wahnsinn » et l'autre « Villa auf dem Balkon ». Certains aviateurs dormaient répartis dans des habitations autour des ces propriétés.

En juin 1916 l'unité quitta provisoirement Houplin pour rejoindre une autre unité à Douai sur le terrain de la Brayelle. En effet c'était le début de l'aviation de chasse et on commençait à entraîner les meilleurs pilotes vers ces unités. A la Brayelle une unité de pilotes de chasse était en cours de création. Elle était issue d'une unité Prussienne le FFA 62. De plus cette unité voyait partir une partie de ses avions et pilotes vers le front russe. Les Bavarois les remplacèrent.

En parallèle aux unités de reconnaissance et d'appui, les premiers avions de chasse firent apparition dans le ciel des Flandres avec la création d'escadrille structurées : les Jastas. Certains pilotes Bavarois quittèrent donc l'unité pour entrer dans la chasse. Les avions portaient des noms célèbres : les Albatros, les Fokker ou les Pfalz.

La grande révolution fut le tir par l'avant quasiment indispensable pour un avion monoplace. Son inventeur fut un pilote français très connu : Roland Garros. (1888-1918).

Son invention fut vite repris par un hollandais Anthony Fokker qui fabriquait des avions pour les Allemands.

Pendant ces quelques mois à Douai, ils eurent à enterrer le 18 juin un prestigieux pilote : Max Immelmann. Il avait 26 ans et fut un des premiers pilotes à imaginer des figures aériennes. Max Immelman fut le premier pilote allemand à recevoir la médaille « Pour le Mérite ». Décoration créée par le Roi de Prusse et qui fut pendant la guerre la décoration la plus prestigieuse. En sa mémoire les pilotes parlèrent du Blauer Max car la médaille en forme de Croix de Malte était bleue.

Ensuite avec plus de joie ils fêtèrent le premier pilote Bavarois décoré de « Pour le Mérite » mi juillet 1916. C'était Max von Mulzer, brillant pilote aux 10 victoires.

Une magnifique photo le montre avec tous les aviateurs de Houplin sur le perron d'un château dans les environs de Douai.

Et puis le 26 septembre leur ami Max von Mulzer se tua, il avait 23 ans, il pilotait un nouvel avion vers le terrain d'aviation de Valenciennes.

Et peu de temps avant que les bavarois quittent La Brayelle un autre grand nom de l'aviation se tua : Oswald Boelcke. Il avait 25 ans. C'était le pilote aux 40 victoires qui fut le créateur de la première escadrille de chasse sur le front ouest : la Jasta 2. A sa mort cette escadrille prit son nom. Ainsi était fait la vie de ces pilotes qui pour la plupart sont morts.

L'unité revint sur Houplin fin octobre 1916 pour le quitter définitivement en Juillet 1917 vers Ennetières. Elle y resta jusqu'à la fin de la guerre.

Il ne reste rien du terrain d'aviation sauf un bunker servant de soute à munitions. La majorité des lieux où ont vécu cette unité existent encore de nos jours.

De nombreuses archives existent en Europe et aux USA sur l'aviation Bavaroise dans les Flandres.

Les pilotes allemands avaient aussi une tradition : avoir leur album photos. C'est à partir de leurs photos que l'on peut retrouver les endroits où ils ont vécu et fait la guerre.

Sur la commune de Houplin-Ancoisne rares sont les documents d'archives trouvés et en particulier rien sur le terrain d'aviation.

Cet article sur l'unité Bavaroise de Houplin ne peut se terminer sans au moins évoquer leurs adversaires. Les troupes sur le front en face de Houplin étaient issues du Commonwealth.

Et un des plus célèbres fut Albert Ball le pilote anglais aux 44 victoires. Il se tua en mai 1917 à l'âge de 21 ans. Les pilotes allemands dont ceux de Houplin l'enterrèrent dans leur cimetière à Annoeullin. Il y repose toujours au milieu des tombes allemandes.

Le terrain de Houplin ne fut pas abandonné, il servit de base à plusieurs escadrilles de chasse jusqu'en Aout 1918. Les terrains d'aviation allemands près de Lille furent l'objet de puissants bombardements par des escadrilles anglaises et australiennes à partir de Aout 1918.

Feldfliegerabteilung 5b : Unité de campagne d'aviateurs n° 5

Fliegerabteilung Artillerie 292b » : Unité d'Aviateurs d'appui à l'artillerie n° 292

Flugpark N°6 : parc d'aviation : dépôts de matériel, d'avions et atelier de réparation.

Flieger Bau Bataillon : bataillon de construction pour l'aviation

Die Starthäuschen : le pavillon des pilotes : cartes, habillement, détente

Villa Rosa am Tegernsee : du nom d'un lac Bavarois

Villa die Wahnsinn : Maison Folie : ancienne propriété Lamblin

Villa auf dem Balkon : ancienne propriété Plouvier détruite à la seconde guerre mondiale

Die Kanzlei : de nos jours la Ferme de l'environnement

Villa Wisky : dépendances de la propriété Plouvier

Jagdstaffel : escadrille de chasse

# Embarquement immédiat pour le terrain d'aviation d'Houplin

En mars 1915, une unité de reconnaissance aérienne bavaroise installait un terrain d'aviation à Houplin (on ne parlait pas encore d'Houplin-Ancoisne). C'était à la Pouillierie, aujourd'hui un simple champ labouré.



**PAR CHARLÈS HENRIER**  
seclin@lavoxdunord.fr

**HOUPLIN-ANCOISNE.** Jérôme Grosse est un retraité de l'aéronautique. Et un passionné d'histoire. Comme, en outre, il possède des racines allemandes, on comprend son intérêt pour les deux guerres mondiales et leurs répercussions dans son village. À Houplin-Ancoisne, on parle peu de l'occupation allemande et on en trouve peu de traces. Ses informations, M. Grosse les a trouvées en contactant les services d'archives à Munich, à l'université de Dallas et dans une poignée de livres.

**QUELQUES DATES**

- 20 mars 1915 : les Allemands arrivent à Houplin, où ils installent un terrain d'aviation, à la Pouillierie, presque en face de la ferme devenue Maison de la nature et de l'environnement.
- Juin 1916 : le partent pour La Brayelle, près de Douai, rejoindre une unité prussienne, dont ils remplacent une partie de l'unité.
- Fin octobre 1916 : retour à Houplin.
- Juillet 1917 : départ pour Ennetières (près d'Availles). Le site d'Houplin fut utilisé jusqu'en août 1918 par d'autres unités allemandes.

Au début de la Première Guerre mondiale, les unités aériennes, en appui de la 6<sup>e</sup> armée allemande, se sont dispersées sur un certain nombre de terrains d'aviation, en arrière de la ligne de front, nous rappelle-t-il. Un premier cercle autour de Lille, à Lambersart, Loosme, Hallennes, Lesquin, Ronchin, Hellemmes et Wasquehal ; un deuxième plus au sud à Santes, Houplin, Ennetières et Post-la-Marcq, puis Gomdecourt, Phalempin et Tournignies (et d'autres encore, plus à l'est).

Pourquoi le site d'Houplin a-t-il été choisi ? « On ne le sait pas avec exactitude », répond Jérôme Grosse. Les Allemands devaient chercher des étendues de plaines, sans obstacles et avec des possibilités de se loger. Ici, on avait une zone de 50 ha, deux voies privées, la grande ferme de la Pouillierie et de belles demeures, presque de petits châteaux, comme l'ancien château Ploevier, où les officiers avaient

**« Certains reposent dans les cimetières allemands de Seclin, Wavrin, Annœullin ou Billy-Berclau. »**

JÉRÔME GROSSE  
leurs quartiers... » Aujourd'hui, subsistent les ruelles pavées et la ferme de la

Pouillierie, devenue la Maison de la nature et de l'environnement, alors appelée « die Kiesel ». L'ancien terrain d'aviation n'est plus qu'un champ labouré. Le 20 mars 1915, une unité de reconnaissance aérienne bavaroise s'installe donc à cet endroit. La Feldfliegerabteilung 5b de vièndres, fin 1916 la Fliegerabteilung Artillerie 292b. Cela représente 150 personnes et 6 avions biplaces (un pilote, un observateur-photographe). « En 1915-1916, les Bavarois se contentent de vols d'observation et de photos aériennes. Par la suite, leur unité s'est armée : mitrailleuses, grenades et bombes sous le fuselage, et leurs missions s'étendaient à la conduite des tirs d'artillerie sur leurs ennemis », c'est-à-dire les Anglais, souligne encore l'ancien ingénieur. Après leur départ, en juillet 1917, le site fut utilisé jusqu'en août 1918 par d'autres unités allemandes. Une cinquantaine d'aviateurs, dont la moyenne d'âge était de seulement 25 ans, passèrent ainsi par la base d'Houplin (lire ci-dessous). Comme les observateurs, les aviateurs étaient généralement issus de familles nobles ou bourgeoises. La grande majorité fut tuée par accident, ou à cause de pannes mécaniques, voire par des mitraillages depuis le sol. Certains reposent dans les cimetières allemands de Seclin, Wavrin, Annœullin ou Billy-Berclau. ■



Jérôme Grosse montre le champ où se trouvait, de 1915 à 1917, la piste d'atterrissage du terrain d'aviation allemand. Au fond, la ferme de la Pouillierie.



Le chalet des aviateurs ; une cinquantaine d'aviateurs passèrent par la base d'Houplin.

À droite, une scène photographiée allée des Marronniers.