Juin
2021

17 INFO

© photo Collection particulière Maignen

Edito

Chères amies, chers amis,

bien que le contexte sanitaire soit toujours aussi complexe, l'actualité de l'ABSA 39-45 est toujours aussi riche.
Elle commence par une très bonne nouvelle pour notre association. Découvrez également l'histoire de courageux aviateurs ainsi que celle du bombardement oublié de Saint-Brieuc, le récit d'une sympathique journée à Binic-Etables sur Mer, un portrait insolite, le témoignage d'un habitant de Trégomeur ainsi que des photos retrouvées aux archives de Dinan.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Benoît Paquet

© photo © Famille Cattermoul

Au sommaire

3 **L'ABSA 39-45 reconnue d'intérêt général !**
Une bonne nouvelle pour notre association
par ***Benoît Paquet***

4 **Une journée à Binic … à la mémoire de William J. Atkinson !**
77 ans après, des passionnés se mobilisent
par ***Benoît Paquet***

6 **« Frank Cattermoul, a finer chap ! »**
pilote anglais tombé à Plouay (56)
par ***Frédéric Hénoff***

9 **Un bombardement oublié à Saint-Brieuc**
Les civils face aux attaques aériennes dans les Côtes-du-Nord
par ***Jimmy Tual***

13 **René EPERT, 92 ans, se souvient !**
Le dernier vol de Klaus P. Klinkauf, le 31 décembre 1943
par ***Jean-Michel Martin***

16 **Portrait : Philippe Morini,**
le Bourbonnais chasseur d'épave !
par ***Frédéric Hénoff*** *et* ***Benoît Paquet***

17 **Les archives de l'aérodrome de Dinan (22)**
Les Écoles Élémentaires de Pilotage (EEP)
par ***Benoît Paquet*** *avec la complicité de* ***Christian Kermoal*** *et* ***Yves Donjon***

22 **Il est passé par l'E.E.P. n° 24 à Dinan (22)**
Le parcours de Roger Derreumaux
par ***Benoît Paquet*** *avec la complicité de* ***Patrice Laverdet***

23 **Hervé Bougault, pilote Rennais,**
tombé le 17 mai 1940
par ***Benoît Paquet*** *avec la complicité d'****Étienne Maignen***

25 **Mais aussi**
- **En bref**
- cérémonie à Pont-Saint-Martin
- 2 maquettes sinon rien
- le dernier livre de Luc Braeuer
- Cambriolage du Club de Maquettes de Châteaubriant (44) !
- **Bienvenue à …**
- **Soutenez l'ABSA 39-45**

Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189
44146 Châteaubriant Cedex
Association reconnue d'intérêt général
info.absa.3945@gmail.com

L'ABSA 39-45 reconnue d'intérêt général !

Par Benoît Paquet *(photos ABSA 39-45)*

Nous commençons notre lettre d'information par une **formidable nouvelle** : c'est à l'issue d'une longue démarche de plusieurs mois que la Direction Régionale des Finances Publiques vient d'accorder le 2 avril 2021 à l'ABSA 39-45 le statut de, je cite, **« organisme d'intérêt général exerçant à titre principal une activité revêtant un caractère culturel au sens des articles 200-1-b et 238 bis-1-a du CGI permettant la délivrance de reçus fiscaux au titre des dons** ».

Au-delà de cet aspect fiscal, cette décision est aussi et surtout la reconnaissance, du bien fondé de notre activité. **Tous les adhérents et toutes les adhérentes de l'ABSA 39-45 peuvent aujourd'hui être fiers et fières de contribuer à ce devoir de mémoire.** Qu'ils apportent une contribution financière, ou qu'ils s'impliquent activement dans nos actions, ils agissent pour que des aviateurs mais aussi des civils sortent de l'inconnu. **C'est donc avec une grande joie mais aussi beaucoup d'émotion que je les en remercie.**

L'ABSA 39-45 a été fondée en 2004, il y a 17 ans ; 17 ans qu'un petit groupe de passionnés s'est lancé dans les recherches, les fouilles, les interviews de témoins, la rédaction de biographies, l'organisation de commémorations avec les collectivités, les interventions dans les lycées et collèges, les expositions etc…

C'est d'ailleurs sur ces différents points que dans un long courrier de 4 pages, la Direction des finances a souligné l'intérêt de :

- rendre hommage aux aviateurs par l'organisation de commémorations.

- rechercher des témoignages.
- apporter de l'information aux familles et aux descendants
- mettre à disposition le fruit de nos travaux sur notre site internet pour porter l'histoire à la connaissance de tous.

- faire connaître ces histoires d'hommes et de femmes dans les expositions, les écoles ou par nos publications
- d'accompagner les communes et villages dans la reconstitution de leur patrimoine historique.
- de participer à des projets comme le film Shelburn ou le projet Procraft.

Je ne dois pas non plus oublier de **vous remercier aussi, vous, les lecteurs et lectrices de notre lettre d'information.** Car vous êtes aujourd'hui plus de 200 à recevoir nos informations, mais en plus vous êtes les premiers à nous envoyer chaque mois de nouveaux lecteurs et de nouvelles lectrices. Et **je remercie enfin la ville de Châteaubriant** pour son indéfectible soutien depuis de nombreuses années.

Pour terminer, sachez que nos projets sont encore très nombreux. Nous en parlerons dans nos prochaines lettres d'information. La reconnaissance d'organisme d'intérêt général était une étape, et notre ambition à termes est de pouvoir exposer aux yeux de tous, dans un espace pérenne, le fruit de toutes nos recherches. **Nous le devons à ces hommes et femmes qui se sont sacrifiés pour que nous soyons libres aujourd'hui. Nous sommes des passeurs de mémoire.** ■

Une journée à Binic … à la mémoire de William J. Atkinson !

Par Benoît Paquet *(photos Benoît Paquet sauf mention contraire)*

© Australian War Memorial - Photo P11016.008

En mai 1988, un chalutier du port du Légué (St-Brieuc - 22) ramène dans ses filets un morceau d'aile d'avion. Après avoir mené l'enquête, l'ABSA 39-45 a identifié cette pièce comme étant le longeron de l'aile d'un **Spitfire Mk VII** tombé au large de Saint-Brieuc le 1er juin 1944. L'avion était piloté par le **Warrant Officer William James Atkinson (photo)**, un pilote Australien affecté au No 131 Squadron de la RAF. Ce fait d'histoire serait tombé dans l'oubli sans l'initiative collective de quelques passionnés, soucieux de rendre hommage à ce jeune pilote de 21 ans mort à plus de 15 000 kms de chez lui.

Mais qui sont ces passionnés ?

Commençons tout d'abord par **Monsieur Bertrand Chaudet** : passionné d'histoire et de mécanique, il a eu la bonne idée de conserver cette pièce d'avion depuis son repêchage en 1988. Puis **l'équipe municipale de Binic - Etables-sur- Mer**, qui souhaite exposer un jour cette pièce d'avion au cœur de la commune afin de rendre hommage à cet aviateur disparu. Vient ensuite **l'ABSA 39-45**, et notamment **Jean-Michel Martin** qui avait initié les premières rencontres dès 2013 avec la DRASSM Bretagne. Enfin, le **laboratoire Arc'Antique** de Nantes, investi de la mission de rechercher des solutions de protection du patrimoine aéronautique de la seconde guerre mondiale dans le cadre du fameux **projet européen Procraft**.

*De gauche à droite : **Bertrand Chaudet**, **Jean-Michel Martin**, **Pierre Mahé**, **Yves Genachte Le Bail**, **Benoît Paquet** (ABSA 39-45) et **Pierre Hérissard** (Délégué aux Associations et au Sport à la Mairie de Binic - Etables-sur-Mer)*

*L'équipe **Arc'Antique**, de gauche à droite : **Gilles Baron, Louis Bouquet, Arnaud Urbain.***

Comment empaqueter un longeron d'aile de Spitfire en trois photos ?

Le longeron d'aile conservé 33 ans par Bertrand Chaudet

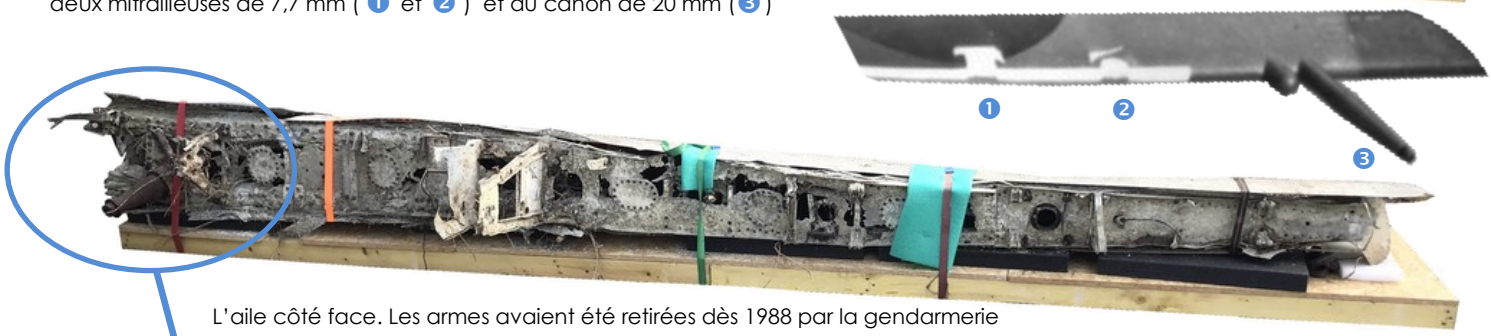
L'équipe Arc'Antique prépare le support

Toute l'équipe s'est mobilisée pour soulever le longeron et le poser sur son support.

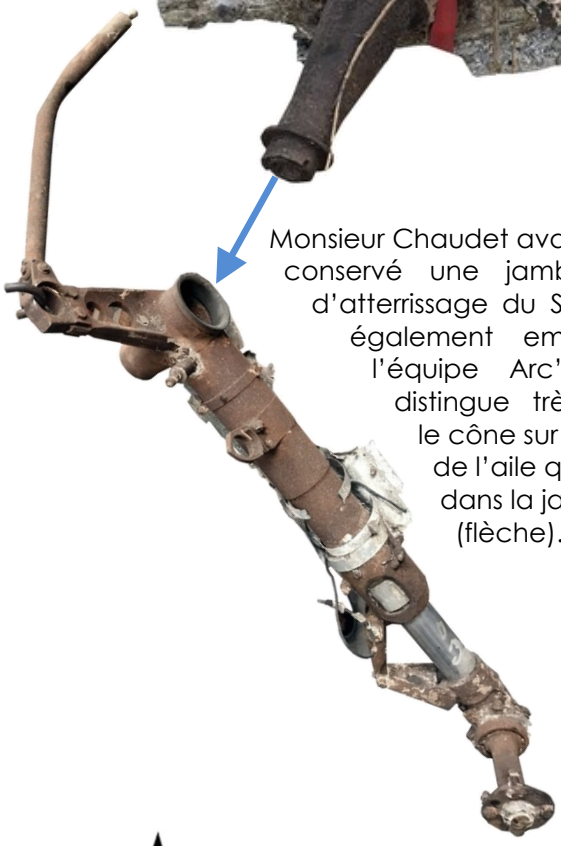
Une journée à Binic … à la mémoire de William J. Atkinson !

Par Benoît Paquet *(photos Benoît Paquet sauf mention contraire)*

L'aile côté pile, harnachée et prête à partir. On voit nettement l'emplacement des deux mitrailleuses de 7,7 mm (❶ et ❷) et du canon de 20 mm (❸)



L'aile côté face. Les armes avaient été retirées dès 1988 par la gendarmerie



Monsieur Chaudet avait également conservé une jambe de train d'atterrissage du Spitfire qui fut également emportée par l'équipe Arc'Antique. On distingue très nettement le cône sur l'emplanture de l'aile qui s'emboîtait dans la jambe de train (flèche).

Tout ce petit monde s'est donc retrouvé à Binic le 22 avril dernier pour préparer le morceau d'aile et le charger dans un camion, en direction du laboratoire Arc'Antique, à Nantes (44). L'ambiance était très conviviale et l'accueil par l'équipe municipale de Binic-Etables-sur-Mer et par **Monsieur Gilbert Bertrand**, Maire délégué, extrêmement chaleureux.

Les prochaines étapes sont donc maintenant pour Arc'Antique d'analyser et de traiter le longeron. Ce travail sera long et méticuleux, car la pièce est composée de matériaux différents. Ensuite, il est envisagé que l'aile revienne à Binic - Etables-sur-Mer pour y être installée et exposée de manière pérenne dans le but de rendre hommage à William James Atkinson. Ce lieu de mémoire sera bien entendu répertorié et référencé par l'ABSA 39-45 dans son site internet.

En tout cas une très belle journée où un sentiment de fraternité a été ressenti par tous ses acteurs, engagés dans ce devoir de mémoire

Dans notre prochaine lettre d'information, prévue fin août 2021, Jean-Michel Martin (référent pour les Côtes d'Armor à l'ABSA 39-45) nous rappellera le parcours de ce jeune pilote australien jusqu'à cette mission fatale de juin 1944. ■

« Frank Cattermoul, a finer chap* ! »

Par Frédéric Hénoff *(photos © famille Cattermoul sauf mention contraire)* *(* « Frank Cattermoul, un chic type ! »)*

En préparation au débarquement allié à venir, des attaques sur les nœuds ferroviaires et les ponts ont été menées de façon spasmodique tout au long du mois de mai et jusqu'au 4 juin. Une journée se distingue parmi les autres - le 21 mai 1944 – aujourd'hui connu sous l'appellation appropriée de "Chattanooga Day", en référence à une chanson populaire de l'époque, "Chattanoga Choo Choo". Au total, 500 chasseurs ont localisé et mitraillé le type d'objectif qui leur avait été assigné. Les pilotes ont revendiqué ce jour-là 46 locomotives détruites, 11 probablement détruites, 21 endommagées ainsi que 30 trains détériorés à des degrés divers.

Tout au long de ces missions à hauts risques, des avions alliés ont été perdu car les allemands ne sont pas restés passifs, ayant depuis longtemps équipés gares et convois de batteries de Flak. On peut noter dans le secteur de Quimper le leichte Flak-Abteilung 955 (ETr.)[1] qui défendait les convois en insérant parmi ceux-ci des wagons découverts porteurs de Flak légère dénommés Geschützwagen. Cette unité sur voie ferrée appartenait au Flak-Regiment 159 (ETr.) dont l'état-major se trouvait à Paris-Neuilly, un régiment au score impressionnant puisqu'il comptabilisait au moins 300 avions alliés abattus au 14 juin 1944.

La mission Rhubarb[2] du 1er juin 1944 que mène une section de quatre avions du No.1 Squadron entre dans la cadre de ce plan qui vise donc à perturber les voies d'approvisionnement de l'ennemi. Elle est menée par le **F/O Frank H. Cattermoul (photo ▼)** - surnommé avec affection "Pussy" par tous ses coéquipiers au Squadron, avec 4 Spitfire Mk IX LF[3] qui ont décollé vers 17h00 de la RAF Station de Predannack en Cornouailles.

Extrait de l'ORB[4] :

"La section Red a effectué une mission Rhubarb au départ de Pontusval[5] - Landerneau - Châteaulin - Quimper - Kerlin-Bastard[6] et jusqu'à Plouescat. Elle a franchi la côte à Pontusval en volant à une altitude de zéro pied. Juste au nord de Quimerc'h[7], elle a attaqué un train de marchandises sur une voie d'évitement au milieu des arbres ; les quatre avions ont fait feu, les coups ont été observés partout sur la locomotive et les wagons. Le train a été quitté entouré de fumée et de vapeur."

Supermarine Spitfire Mk IX LF - Photo source inconnue

Quatre Spitfires volant en file indienne, chacun dotés de deux canons de 20 mm et quatre Brownings, peuvent faire d'énormes dégâts, mais jusqu'à ce que l'on aperçoive les troupes sortir en masse par les fenêtres pour échapper à la grêle de feu du train qui roule toujours, on ne pense pas que des vies sont en jeu. C'est loin de là un risque à sens unique car le train comporte souvent un wagon de Flak légère. Ce ne fut pas le cas lors de cette attaque.

" La section a poursuivi jusqu'aux environs de Quimper où elle a rencontré une Flak violente et le Red Leader, le F/O Cattermoul a été touché au niveau moteur. Il a contacté le F/O Wyllie pour lui signaler qu'il allait effectuer un atterrissage d'urgence. Red Leader a été aperçu pour la dernière fois alors qu'il se dirigeait vers un terrain dégagé et on pense qu'il n'est pas blessé. Les autres équipiers ont mis le cap sur la base, toujours à zéro pied, et ont essuyé des tirs depuis une tour de Flak à l'ouest de Daoulas. Red 2, le F/O Town s'est dirigé sur elle et l'a attaquée avec succès. La visibilité était bonne, avec des nuages de 8/10e à 3 000 pieds. La section s'est posée à 18h40."

Touché après Quimper et le moteur du Spitfire ayant commencé à perdre du glycol, "Pussy" Cattermoul signale très vite que son moteur a serré puis qu'il doit atterrir en urgence, ce qu'il réalise parfaitement au milieu d'un grand champ, train d'atterrissage relevé. Le F/Lt Cattermoul s'est posé près de **Plouay, dans le Morbihan,** mais que s'est-il passé durant les heures qui ont suivi son atterrissage ? Personne ne le sait jusqu'à

[1] ETr. = Eisenbahn-Transport

[2] Mission Rhubarb - sections de chasseurs ou de chasseurs-bombardiers à la recherche de cibles d'opportunité telles que des locomotives, du matériel roulant, des avions au sol, des troupes ennemies et des véhicules ennemis sur les routes.

[3] LF pour Low altitude Fighter

[4] ORB Operational Record Book, journal des opérations

[5] situé près de Brignogan-Plage

[6] Lorient

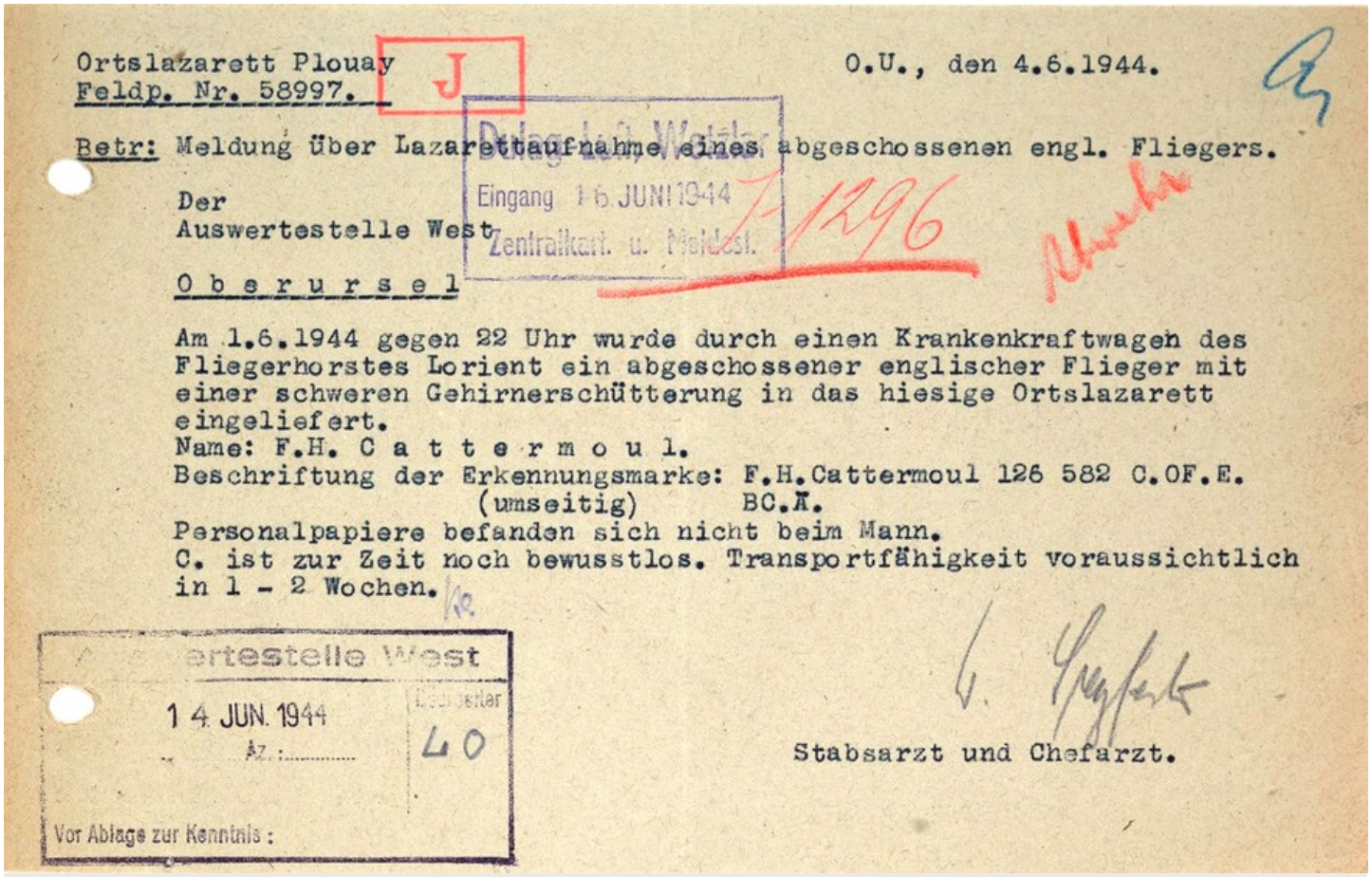
[7] entre Landerneau et Châteaulin

« Frank Cattermoul, a finer chap ! »

Par Frédéric Hénoff *(photos © famille Cattermoul sauf mention contraire)* *(* « Frank Cattermoul, un chic type ! »)*

ce qu'un document d'origine allemande **(ci-dessous)** nous donne quelques détails. Ce court rapport indique que le 1er juin 1944, vers 22 heures, une ambulance de la base aérienne de Lorient a transporté vers l'hôpital local[8] un aviateur anglais abattu - Frank H. Cattermoul - souffrant d'une grave commotion cérébrale en indiquant qu'il est pour le moment toujours inconscient et qu'il ne sera transportable probablement que d'ici 1 - 2 semaines. Le pilote décède le 9 juillet 1944. Il sera inhumé dans cette ville, au cimetière de l'Est ou il repose toujours aujourd'hui. Frank Harold Cattermoul avait 22 ans, il était bien jeune mais était déjà un vieux pilote ayant une longue expérience des opérations de guerre.

Il était rentré dans la RAF après ses 18 ans, l'âge minimum requis pour pouvoir s'engager. Après une période d'instruction de près de 18 mois, dont une partie effectuée au Canada, dans l'état du Saskatchewan au No.32 Service Flying Training School de Mosse Jaw où il avait obtenu ses ailes, il avait rejoint le No.57 Operational Training Unit basé à Hawarden dans le Flintshire[9] et volé sur un avion devenu anglais, sans doute encore inconscient, va être tout de même transporté vers Rennes car c'est là qu'il



Ortslazarett Plouay
Feldp. Nr. 58997.

O.U., den 4.6.1944.

Betr: Meldung über Lazarettaufnahme eines abgeschossenen engl. Fliegers.

Der
Auswertestelle West

O b e r u r s e l

Am 1.6.1944 gegen 22 Uhr wurde durch einen Krankenkraftwagen des Fliegerhorstes Lorient ein abgeschossener englischer Flieger mit einer schweren Gehirnerschütterung in das hiesige Ortslazarett eingeliefert.
Name: F.H. C a t t e r m o u l.
Beschriftung der Erkennungsmarke: F.H.Cattermoul 126 582 C.OF.E.
(umseitig) BC.Ä.
Personalpapiere befanden sich nicht beim Mann.
C. ist zur Zeit noch bewusstlos. Transportfähigkeit voraussichtlich in 1 - 2 Wochen.

Eingang 16. JUNI 1944
Zentralkart. u. Meldest.

Auswertestelle West
14. JUN. 1944
Az.:
40
Vor Ablage zur Kenntnis:

Stabsarzt und Chefarzt.

Traduction du document :
Hôpital local de Plouay *Lieu de cantonnement, le 4.6.1944.* *Secteur postal n° 58997.*
Objet : Rapport sur l'hospitalisation d'un aviateur anglais abattu.
Le centre d'évaluation Ouest
O b e r u r s e l
Le 1.6.1944, vers 22 heures, une ambulance de la base aérienne de Lorient a transporté vers l'hôpital local un aviateur anglais abattu, souffrant d'une grave commotion cérébrale.
Nom : F.H. C a t t e r m o u l.
Inscription sur la plaque d'identification : F.H. Cattermoul 126 582 C.OF.E. *(au verso) B.C.Ä.*
Les papiers personnels n'étaient pas en possession du soldat.
C. [Cattermoul] est pour le moment toujours inconscient. Aptitude au transport probablement d'ici 1 - 2 semaines.
Capitaine et médecin-chef.

[8] hôpital militaire allemand installé près de Plouay, au château de Kerdreho (route de Lanvaudan), appartenant à Mme La Baronne de Bronac de Vazelhes. Occupé de novembre 43 au 6 août 44.

[9] près de Chester, une ville au sud de Liverpool

« Frank Cattermoul, a finer chap ! »

Par Frédéric Hénoff *(photos © famille Cattermoul sauf mention contraire)* *(* « Frank Cattermoul, un chic type ! »)*

North American Harvard Mk II*, No.32 SFTS, Moose Jaw, Canada*

mythique, le Spitfire. De là, il avait été affecté en escadron opérationnel, le No.165 Squadron, avec qui il allait connaitre les opérations sur Dieppe en août 1942. Une affectation durant laquelle il allait épouser Mavis Violet née Goodchild, un des moments heureux de sa vie. Il était ensuite muté au No.126 Squadron en novembre 1942 et allait combattre les allemands à Malte. De retour au pays en juillet 1943, il se retrouvait instructeur au No.59 Operational Training Unit implanté à Milfield dans le Northumberland. Là il allait partager son expérience des combats avec les futurs jeunes pilotes et voler sur Hurricane et Typhoon. En janvier 1944 il retrouvait une unité de première ligne, le No.1 Squadron équipé de Typhoon mais qui allait être très vite transformée sur Spitfire, un fidèle compagnon que Frank ne connaissait que trop bien. Ce sera là sa dernière affectation.

5 jours avant le jour "J", il était abattu par la "Flak"

Dans une lettre écrite à son frère, datée du 31 mai 1944, il écrit qu'il attend et désire ardemment que le grand jour arrive (…le Jour "J"), mais il était condamné à ne pas y prendre part car le lendemain de cette lettre, soit 5 jours avant le jour "J", il était abattu par la "Flak".

"Pussy" avait bien conscience des risques, dans une autre lettre à son frère n'écrivait-il pas : *"J'ai réussi à m'en tirer sans encombre jusqu'à présent, bien que nous ayons encore effectué un Sweep hier soir, juste avant la tombée de la nuit, et que la "Flak" ne se soit rapprochée d'un peu trop près à mon goût. Un obus a explosé juste derrière ma queue et a un peu secoué dans les airs le vieux "Spit". Cependant, aucun éclat n'a touché l'avion, alors… tout va bien "*.

Le souvenir de Frank Harold Cattermoul est encore toujours bien présent, pour sa fille Christine (née après son décès) mais aussi pour toute sa famille. ■

Fred *(frère),* ***Queenie*** *(sœur) et* ***Frank Cattermoul***

Merci à mon ami Jonathan Ives pour son aide toujours précieuse .

La tombe du ***F/Lt Frank Cattermoul*** *au cimétière de l'Est à Rennes (35)* ►
Photo © Frédéric Hénoff

Un bombardement oublié à Saint-Brieuc

Par Jimmy Tual (ABSA 39-45) *(avec la complicité de Frédéric Hénoff)*

Les civils face aux attaques aériennes : une mémoire négligée dans les Côtes-du-Nord

Le département des Côtes-du-Nord échappe aux tueries des bombardements aériens massifs. Pensons par exemple aux 300 morts (estimations) du 8 mars 1943 à Rennes (dont trois briochins de passage), premier bombardement en altitude de l'U.S.A.A.F. sur la métropole rennaise. Plus parsemées dans les Côtes-du-Nord, les "victimes civiles" des attaques aériennes y sont souvent oubliées voire négligées. Elles font partie de ces "oubliés de l'Histoire", une Histoire qui valorise les actions combattantes sans forcément creuser leurs impacts sur les civils.

Saint-Brieuc a été visée par de nombreuses opérations aériennes. Mais c'est le bombardement du 4 avril 1943 qui a causé le plus de dégâts et de victimes : huit tués et huit blessés, le plus meurtrier pour la région briochine.

Lockheed Ventura Mk I - No. 21 Squadron RAF, Methwold, Norfolk, Février 1943. Photo © IWM CH 8885

La mission du 4 avril 1943

Le 4 avril 1943, onze bombardiers Ventura Mk I et Mk II des SQN 21 (RAF) décollent avec vingt-six bombes de 500 lb et trente-six de 250 lb[1]. La cible de l'opération est la gare de triage et le dépôt des machines[2]. Les bombardiers sont escortés par quarante-six chasseurs Spitfire des Sqn 310 & 312 (escorte rapprochée), et 65 & 602 (escorte éloignée). Deux appareils ne peuvent bombarder, l'un en raison d'une panne de moteur et l'autre pour déficience des équipements de vol[3].

Ce 4 avril est un dimanche. Les habitants vaquent à leurs occupations. Renée ROUXEL témoigne en 2004 : "*C'est un beau dimanche de Printemps. Il fait chaud. Je suis allée me promener avec maman, et nous nous sommes assises quelques instants place Du Guesclin (...). Nous avons vu les bombes tomber : probablement c'était le dépôt S.N.C.F. qui était visé*[4]". Le préfet des Côtes-du-Nord, Jacques FESCHOTTE rédige un premier résumé le 5 avril à destination de la Sureté Générale : "*L'attaque s'est produite vers 16h55. L'alerte a été donnée ; mais il s'est écoulé un temps extrêmement court (peut-être deux minutes) entre l'alerte et le bruit d'explosion des bombes. De suite, des fumées se sont élevées de divers points de la ville. Je me suis rendu immédiatement au commissariat de Police et ai donné mes premières instructions. En même temps, le délégué départemental du Secours National, M. DUAULT, m'avait rejoint et se rendait sur les lieux avec les pompiers et le chef de la Défense Passive*.

Ouest-Éclair du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

On put croire au début que les dégâts étaient surtout matériels. En effet, un certain nombre de bombes incendiaires qui avaient été lancées en pleine ville, rue S[ain]t-Gouéno, près de la chapelle S[ain]t-Augustin, rue vicairie, ne déclenchèrent que des incendies partiels et de suite localisés ; mais des incendies plus étendus se révélèrent bientôt dans un certain nombre de hangars et de derrières de maisons dans le quartier qui avoisine l'hôpital, et, surtout, les dégâts produits par les bombes explosives se révélèrent considérables, de nombreux immeubles étant atteints et endommagés, et dix complètement détruits". Les dix immeubles détruits se répartissent ainsi : cinq rue de Quintin, trois boulevard Laënnec et deux à La Ville Berno. La centrale électrique n'est pas touchée mais des coupures électriques ont lieu du fait des incendies[5]. Le préfet essaie d'évaluer le nombre

[1] et [3] Roland BOHN, Raids aériens sur la Bretagne durant la Seconde Guerre mondiale, tome 2 - Les Ailes de l'Espérance, de la Souffrance et de la Liberté (1942-1944), Imprimerie de Bannalec, Brest, 1997.

[2] ADCA 2W93.

[4] Gérard FARLAY, Saint-Brieuc, le rond-point d'Aberystwyth, mai 2005, témoignage de Renée ROUXEL recueilli le 29 décembre 2004, page 36.

[5] *Ouest-Éclair* du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

Un bombardement oublié à Saint-Brieuc

Par Jimmy Tual (ABSA 39-45) *(avec la complicité de Frédéric Hénoff)*

d'appareils et de bombes : *"On peut estimer dès à présent qu'au moins cinquante bombes explosives, généralement de fort calibre (étant donnés la dimension des entonnoirs et les effets d'écroulement des maisons) ont dû être lancées. Le nombre de bombes incendiaires a dû être au moins égal. Les bombardiers anglo-américains, qui se sont livrés à l'agression, devaient être une dizaine en deux groupes de cinq. Leurs jets de bombes ont eu lieu quasi simultanément*[6]".

L'AVIATION ANGLO-AMERICAINE BOMBARDE SAINT-BRIEUC

On déplore 8 morts dans la population civile, seules victimes de cette attaque

Après Lorient, Brest, Saint-Nazaire, Morlaix, Rennes et d'autres villes, notre cité a subi dimanche, à son tour, une attaque de l'aviation anglo-américaine. Et comme en tant d'autres lieux, les bombes n'ont frappé que d'innocentes victimes, en dehors de tout objectif militaire.

L'alerte fut donnée vers 16 h. 45, et quelques minutes après on entendait le ronronnement des moteurs. Les avions allaient accomplir leur œuvre de mort et de destruction, semant leurs engins explosifs et incendiaires aq petit bonheur et de haute altitude sur plusieurs quartiers de la ville. On évalue à une centaine le nombre de projectiles ainsi lancés.

Nous avons parcouru dimanche soir les secteurs atteints et qui s'échelonnent sur près de 2 kilomètres. Une école a été touchée, d'où heureusement, à cette heure-là, les élèves étaient absents. Neuf bombes sont tombées sur cet établissement et ses dépendances, creusant d'énormes entonnoirs, défonçant les toitures, ment détruits, 10 autres endommagés, dont 3 gravement.

Tous les sauveteurs : troupes d'occupation, sapeurs-pompiers, sous les ordres du capitaine Etesse et du lieutenant Bodez, présents partout à la fois, agents de la police, sous les ordres de M. le commissaire Charpentier, gendarmes, sous les ordres de leurs officiers et gradés, membres de la défense passive, infirmières de la Croix-Rouge, auxiliaires bénévoles, ont rivalisé de dévouement et d'activité.

Dimanche soir, nous avons remarqué sur les lieux : M. le Feldkommandant, entouré de plusieurs officiers allemands et de MM. Feschotte, préfet des Côtes-du-Nord ; Chrétien, maire de Saint-Brieuc ; M. le chanoine Duchesne, curé-archiprêtre de la cathédrale, représentant Mgr Serrand et M. le chanoine Hidri, directeur de l'Enseignement libre ; Le Du, premier adjoint ; Pottier, président de la section locale du Secours Ouvriers Immédiat ; Quinlou, directeur des travaux de la ville, et de nom-

Ouest-Éclair du 6 avril 1943, édition Rennes

Le bilan humain du bombardement

Le compte-rendu de la "Défense Passive" répertorie huit personnes tuées : sept aux 43-45 rue de Quintin, au Nord-Ouest de la gare et à quelques centaines de mètres au Nord du dépôt S.N.C.F., une autre à La Ville Berno située face au dépôt S.N.C.F.

Au 43 rue de Quintin

Eugène LEMASSON et Hélène QUINTIN se marient le 11 juillet 1942 à Trégueux et s'installent au 43 rue de Quintin à Saint-Brieuc. Leur fils Henri Eugène Pierre naît le 24 mars 1943. Le jour du bombardement, Augustin MAHÉ et son épouse Marie ANDRÉ sont venus en visite chez les LEMASSON puisque Marie est la marraine du petit Henri. Une bombe touche la maison du 43 rue de Quintin. Les LEMASSON sont tués. Augustin et Marie MAHÉ sont grièvement blessés, secourus et évacués à l'hôpital des capucins. Augustin y décède le soir même à vingt heures sans avoir repris connaissance. L'état de Marie est grave. Elle a les cotes fracturées mais elle survit.

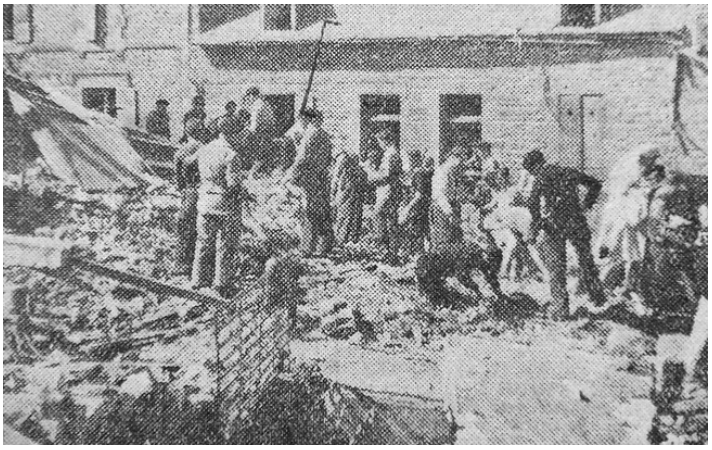
Augustin MAHÉ - Photo © famille Mahé

Au 45 rue de Quintin

Une bombe détruit également la maison située au n°45 de la rue de Quintin. Louis BEAUCAMPS, ancien militaire, est tué avec son épouse Jeanne GHYS et leur fille Simone. D'autres membres de la famille sont blessés.

À La Ville Berno

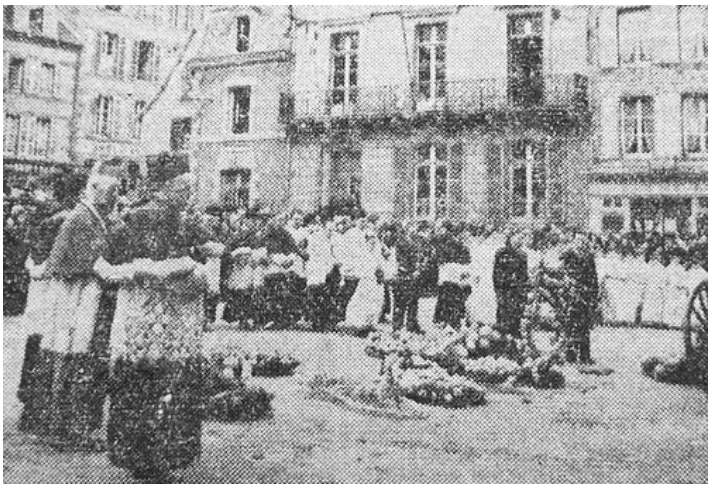
Un autre décès est à déplorer. Il s'agit de celui d'Euphrasie LE PEUCH dont l'habitation de La Ville Berno est détruite.



Ouest-Éclair du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

Les obsèques

Des obsèques solennelles sont célébrées à la cathé-



Ouest-Éclair du 10 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

[6] Ouest-Éclair du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

Un bombardement oublié à Saint-Brieuc

Par Jimmy Tual (ABSA 39-45) *(avec la complicité de Frédéric Hénoff)*

présence de l'évêque monseigneur François-Jean-Marie SERRAND. Il a été convenu que l'évêque sera le seul à prononcer un discours.
La cérémonie commence à 10h30. Le Feldkommandant est présent avec une délégation de l'armée allemande pour remettre une couronne. Le cortège officiel se divise dès la sortie de la cathédrale. Trois victimes sont conduites au cimetière de l'Ouest, une au cimetière Saint- Michel, une à Trégueux et les trois dernières à Yffiniac.

La propagande

La presse officielle rivalise de vocabulaire pour souligner les destructions présentées comme "aveugles", omettant ainsi de rappeler la présence stratégique des installations ferroviaires. L'article du journal régionaliste (mais pas autonomiste) et collaborationniste **La Bretagne** est un modèle du genre : "*Les aviateurs anglo-américains devaient être impatients de donner aux Briochins un échantillon de leur savoir-faire*". Le rédacteur insiste particulièrement sur les dégâts ("*monceaux de pierres et de gravats qui encombrent les rues*") et les incendies ("*les colonnes de fumées vinrent obscurcir le bleu du ciel, d'une exceptionnelle pureté*")[7].

la bretagne

Les réactions du monde après la chute de TOBROUK

DANS UN IMPORTANT DISCOURS M. Pierre LAVAL invite les ouvriers français à se solidariser avec les prisonniers

Les cours de breton dans les écoles sont subventionnés par l'Etat

Le général Rommel est nommé feldmaréchal

Une partie de Sébastopol est aux mains des troupes allemandes

Les troupes du général Rommel ont fait à Tobrouk 28.000 prisonniers

Après l'occupation des îles Aléoutiennes LES JAPONAIS poursuivent leurs attaques contre le continent américain

Prise de Kiska aux îles Aléoutiennes

Un exemple du Journal La Bretagne datant de juin 1942. Domaine public

L'**Ouest-Éclair** va dans le même sens : "*Partout, c'est la dévastation, les mobiliers éventrés, les pans de murs noircis ou effondrés*"[8]. Les victimes sont fortement utilisées par les rédacteurs : les parents et leur jeune enfant, symboles de la famille détruite. La famille étant l'un des piliers de l'idéologie du Régime de Vichy. "*Une vieille demoiselle*"[9], symbole du non-respect des anciens... La mort d'un ancien commandant est utilisée pour toucher les sphères des Anciens Combattants de 1914-1918. Le journalisme de propagande précise donc que le corps a été décapité puis projeté cinquante mètres plus loin dans un arbre. Ces détails sordides sont présents dans l'Ouest-Éclair[10] mais aussi dans Le Nouvelliste[11]. Détails morbides qui doivent marquer l'opinion publique et inscrire dans les esprits l'idée que les barbares ne sont pas les nazis qui ont aidé les sinistrés mais les Alliés responsables de cette attaque. La conclusion de La Bretagne sur "*l'agression de la R.A.F.*" est d'ailleurs explicite : "*Après Brest, Lorient, Saint-Nazaire, Rennes, Morlaix, pour ne citer que les centres importants, Saint-Brieuc inscrit son nom sur la liste des cités bretonnes victimes de la sauvagerie aveugles des Anglo-Saxons*"[12].

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DES CÔTES-D'ARMOR

ST BRIEUC

Notre Rédaction briochine : 2, place Baratoux. — Téléphone : 119.
Notre dépositaire : 13, boulevard Hérault

Saint-Brieuc durement bombardé par l'aviation anglo-américaine

8 morts — 4 blessés graves
dégâts matériels importants

Dimanche après-midi, des appareils anglo-américains, volant à très haute altitude, ont lâché, à 16 h. 50, sur notre ville, une centaine de bombes, dont 40 explosives et 50 incendiaires, tuant 8 personnes et en blessant grièvement 4 autres.

Ces bombes ont, en effet, détruit 10 immeubles et en ont endommagé 10 autres dont trois sérieusement.

Dans la liste des tués, nous relevons le nom du commandant Beaucamp, octogénaire, qui fut décapité et projeté à une assez grande distance de son épouse et de sa fille, dont le cadavre, à l'heure où nous écrivons ces lignes, n'a pas encore été retiré des décombre; M. Eugène Lemasson, né le 21 juillet 1920, à Tréguieux, Mme Hélène Lemasson, née le 9 mars 1917 à Tréguieux, et leur bébé, âgé de 12 jours; Auguste Mahé, né le 29 octobre 1898 à Tréguieux; Mlle Euphrasie Le Peuch, née le 2 mars 1881, à Saint-Brieuc.

Parmi les blessés graves, les seules personnes dont l'état-civil a pu encore être donné sont : Mme Marie Mahé, née le 3 janvier 1898 à Tréguieux, et Mme Pellerin.

Peu de temps après le bombardement, sont arrivés sur les lieux, M. le Feldkommandant, accompagné de plusieurs officiers; M. Feschotte, préfet des Côtes-du-Nord; M. Chrétien, maire de Saint-Brieuc; M. Le Du, adjoint au maire; M. le Curé de la Cathédrale, représentant S. Exc. Mgr Serrand; M. le chanoine Hydrio, directeur de l'Enseignement libre; M. Quinio, directeur des travaux de la ville; M. Pottier, président de la section briochine du C. O. S. I.

Un groupe de soldats allemands participa au sauvetage, en liaison avec les pompiers de Saint-Brieuc, sous les ordres du capitaine Etesse, les membres des services de la Défense Passive et une équipe de jeunes volontaires dont nous ne saurions trop louer la conduite.

M. le délégué départemental et l'assistante principale du Secours National a distribué vivres, secours et vêtements aux sinistrés.

Ce bombardement est le plus grave que nous ayons subi depuis la guerre et montre une fois de plus le mépris des aviateurs anglo-saxons pour la vie des populations civiles.

Ouest-Éclair d'avril 1943

7 et 9 La Bretagne du 6 avril 1943.

8 Ouest-Éclair du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

10 Ouest-Éclair du 7 avril 1943, édition Saint-Brieuc.

11 Le Nouvelliste du 6 avril 1943.

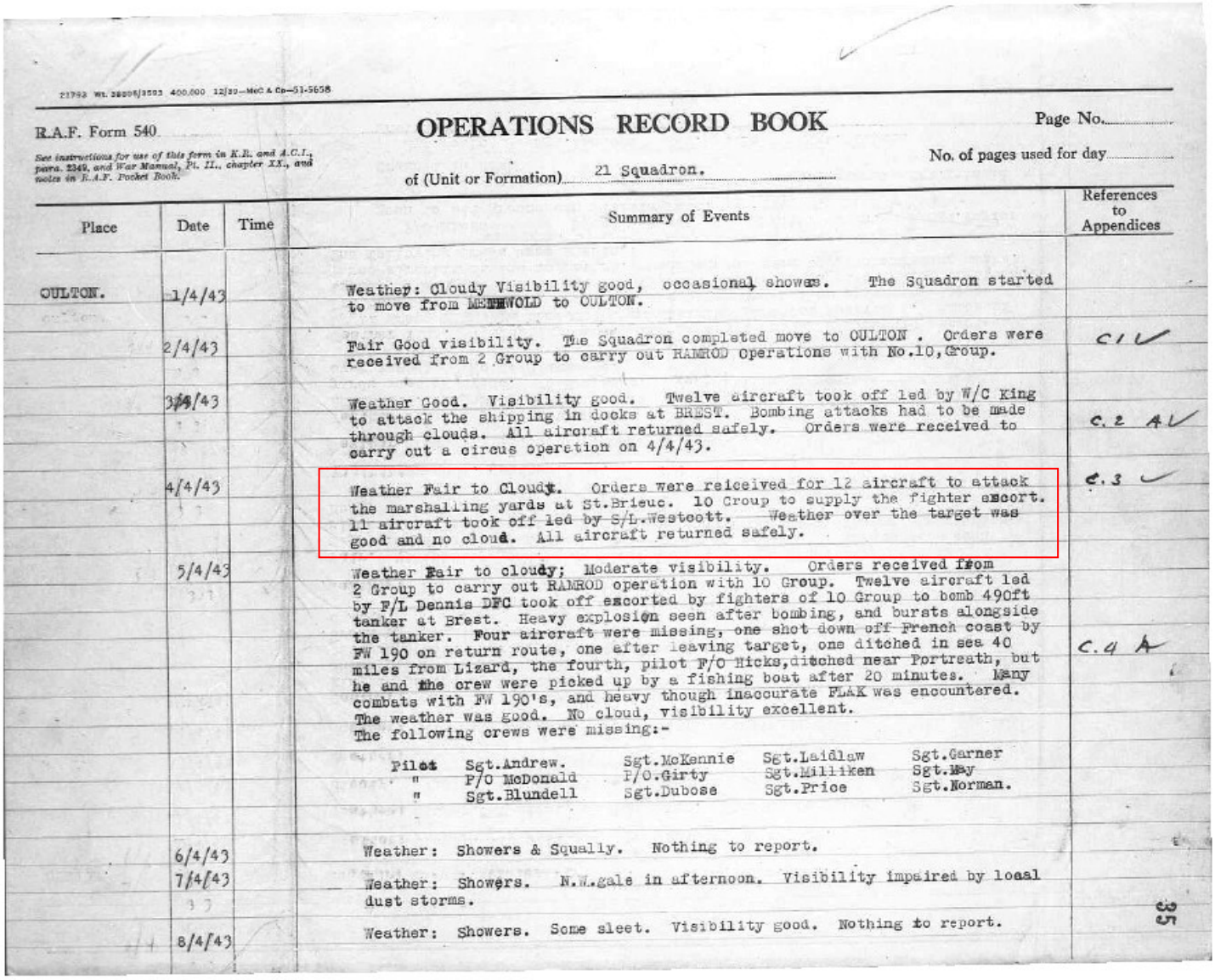
12 La Bretagne du 6 avril 1943.

Un bombardement oublié à Saint-Brieuc

Par Jimmy Tual (ABSA 39-45) *(avec la complicité de Frédéric Hénoff)*

La mémoire

Cette attaque aérienne est aujourd'hui tombée dans un certain oubli. C'était un beau dimanche ensoleillé d'avril 1943... Mais veillons à ce que certains oublis ne se transforment pas en amnésie. ■



21792 Wt. 28896/3593 400,000 12/39—McC & Co—51-5658

R.A.F. Form 540

See instructions for use of this form in K.R. and A.C.I., para. 2349, and War Manual, Pt. II., chapter XX., and notes in R.A.F. Pocket Book.

OPERATIONS RECORD BOOK

of (Unit or Formation) 21 Squadron.

Page No.

No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
OULTON.	1/4/43		Weather: Cloudy Visibility good, occasional showers. The Squadron started to move from METHWOLD to OULTON.	
	2/4/43		Fair Good visibility. The Squadron completed move to OULTON . Orders were received from 2 Group to carry out RAMROD Operations with No.10, Group.	C1
	3/4/43		Weather Good. Visibility good. Twelve aircraft took off led by W/C King to attack the shipping in docks at BREST. Bombing attacks had to be made through clouds. All aircraft returned safely. Orders were received to carry out a circus operation on 4/4/43.	C.2 A
	4/4/43		Weather Fair to Cloudy. Orders were reiceived for 12 aircraft to attack the marshalling yards at St.Brieuc. 10 Group to supply the fighter escort. 11 aircraft took off led by S/L.Westcott. Weather over the target was good and no cloud. All aircraft returned safely.	C.3
	5/4/43		Weather Fair to cloudy; Moderate visibility. Orders received from 2 Group to carry out RAMROD operation with 10 Group. Twelve aircraft led by F/L Dennis DFC took off escorted by fighters of 10 Group to bomb 490ft tanker at Brest. Heavy explosion seen after bombing, and bursts alongside the tanker. Four aircraft were missing, one shot down off French coast by FW 190 on return route, one after leaving target, one ditched in sea 40 miles from Lizard, the fourth, pilot F/O Hicks, ditched near Portreath, but he and the crew were picked up by a fishing boat after 20 minutes. Many combats with FW 190's, and heavy though inaccurate FLAK was encountered. The weather was good. No cloud, visibility excellent. The following crews were missing:-	C.4 A
			Pilot Sgt.Andrew. Sgt.McKennie Sgt.Laidlaw Sgt.Garner " P/O McDonald P/O.Girty Sgt.Milliken Sgt.May " Sgt.Blundell Sgt.Dubose Sgt.Price Sgt.Norman.	
	6/4/43		Weather: Showers & Squally. Nothing to report.	
	7/4/43		Weather: Showers. N.W.gale in afternoon. Visibility impaired by local dust storms.	
	8/4/43		Weather: Showers. Some sleet. Visibility good. Nothing to report.	

Extrait du registre des opérations du Squadron 21 de la RAF pour la journée du 4 avril 1943 :

« Temps clair à nuageux. Des ordres ont été reçus pour 12 avions pour attaquer la gare de triage de St. Brieuc. Le Group 10 fournit l'escorte de chasseurs. 11 avions ont décollé sous la direction du S / L Westcott. Le temps au-dessus de la cible était bon et pas de nuages. Tous les avions sont revenus sains et saufs.

René EPERT, 92 ans, se souvient ! (témoignage du 23 février 2021)

Par Jean-Michel Martin *(photos Jean-Michel Martin)*

Le recueil de témoignages est toujours un moment d'émotion intense. Jean-Michel Martin, fidèle membre de l'ABSA 39-45 en a beaucoup recueilli dans les Côtes-d'Armor. Mais 78 ans après des faits, recueillir un témoignage devient un évènement exceptionnel. C'est pourtant ce que Jean-Michel a réussi à faire en rencontrant le 23 février 2021 ***René EPERT****, 92 ans, à Tregomeur (22) où il réside.*

René EPERT et Jean-Michel MARTIN

Vendredi 31 décembre 1943, Tregomeur, Côtes du Nord, chute du Me Bf 109 de Klaus P. Klinkauf.

« Nous étions en pleine guerre .les allemands étaient partout. J'avais 15 ans. Je vivais chez mes parents. Notre maison familiale se situait au village de la Ville Daniel. C'était le début de l'après-midi. Il faisait un temps magnifique, avec un ciel bleu sans nuage. L'air était frais. J'étais dans notre jardin avec mon père et un oncle qui, prisonnier, venait juste d'être libéré par les allemands. Soudain on entendit dans le ciel un vacarme énorme.

« … ça ferraillait dur ! »

Le bruit venait de la direction de Saint Quay-Portrieux, situé au nord-ouest. On aperçut tout d'abord des avions qui virevoltaient dans le ciel. Les ailes brillaient dans le soleil. Un combat aérien se déroulait sous nos yeux mais malgré tout un peu éloigné. Ça « ferraillait dur ! ». Le bruit des mitrailleuses était incessant. Il y avait de plus en plus d'avions dans le ciel. Surpris par un tel spectacle nous n'avions même pas pensé à nous protéger des balles qui auraient pu venir se perdre jusqu'à nous. Cela durait depuis un bon moment quand soudain, dans le lointain, venant de la direction de Paimpol - Saint-Quay, l'on vit un des chasseurs qui venait dans notre direction. C'est du moins ce qui nous semblait. Il perdait de plus en plus d'altitude. On remarqua que son train d'atterrissage n'était pas sorti. Un filet d'huile noire faisait une traînée en arrière de l'avion. L' aviateur avait sans doute voulu sauter en parachute. Il pendait sur le côté gauche, attaché par des cordages dont certains étaient enroulés à l'antenne placée sur le dessus et en arrière du cockpit. D' autres cordages étaient accrochés à l'empennage. Il perdait toujours de l'altitude. L'aviateur ne se débattait pas. Était il mort ? On ne vit plus l'appareil, très bas, caché par un rideau d'arbres mais on entendit un grand fracas. Il s'était écrasé dans un ***champ en pente prés du village de Cocantin (photo)****.*

Sur site, deux pommiers furent arrachés. On apprit que le corps du pilote qui s'était détaché de l'appareil, fut retrouvé dans un champ prés du village de Buhard. Les allemands, arrivés rapidement sur les lieux, nous interdirent l'accès au site du crash mais de loin, cachés derrière un talus, on put apercevoir la carcasse disloquée. Le corps du pilote fut déposé 24 heures dans la dépendance d'une maison au village de Cocantin. Les allemands l'emmenèrent le lendemain. L'épave de l'avion fut enlevée dans les jours qui suivirent. »

Monsieur EPERT raconte également qu'un jour où il travaillait dans un champ en compagnie de son père, un Mosquito (bimoteur de la Royal Air Force) largua ses deux réservoirs annexes de carburant à quelques centaines de mètres d'eux. Ils s'en approchèrent avec méfiance car vu leur forme, ils pensèrent à des bombes. Très vite, vu l'odeur d'essence, ils découvrirent que c'était des réservoirs. Les quelques litres qui s'y trouvaient encore furent récupérés. C'était si rare d'en trouver à cette époque.

René EPERT, 92 ans, se souvient ! (témoignage du 23 février 2021)

Par Jean-Michel Martin *(photos Jean-Michel Martin)*

Les points de chute du pilote, de l'avion, et le lieu où habitait le témoin du crash, René EPERT (15 ans à l'époque)

Remerciement à Monsieur René EPERT pour son témoignage .
Merci à Messieurs EPERT père et fils, pour l'accueil qu'ils m'ont réservé.
Merci également à ***Yves LEMOINE (photo ►)*** *pour avoir organisé cette rencontre.*
Merci enfin à Yves GENACHTE LE BAIL et Frédéric HENOFF pour leur aide.

Jean Michel MARTIN
ABSA 39-45 - Février 2021 ■

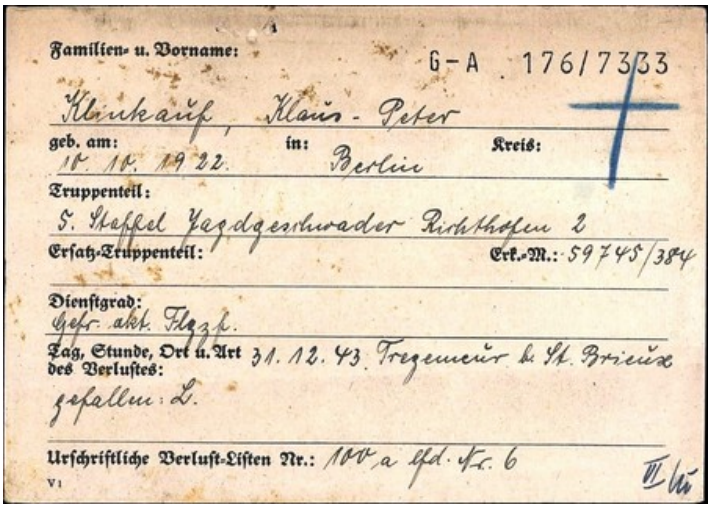
Jean-Michel MARTIN et Yves LEMOINE

Le dernier vol de Klaus P. KLINKAUF, le 31 décembre 1943

***Par Jean-Michel Martin**, avec la complicité de Frédéric Hénoff et Yves Genachte Le Bail (photo J.M. Martin - Profil Jean-Marie Guillou)*

Le Gefreiter **Klaus Peter KLINKAUF,** Caporal Pilote de la Luftwaffe (Armée de l'Air Allemande), était engagé au 5ème Staffel de la Jagdgeschwader 2 Richthofen (*5e escadrille de la 2e escadre de chasse*) en mai 1943. Il était né le 10 octobre 1922 à Berlin. Âgé de 21 ans, cette mission du 31 décembre 1943 lui fut fatale. Ce dernier jour de l'année 1943, au sein du groupe de chasse, il décolla vers 14 heures de l'aérodrome de Creil dans l'Oise. Il pilotait un Messerschmitt Bf 109 de type G6 Werknummer 15383 (*numéro de construction usine*). La mission avait pour objectif l'attaque de 200 bombardiers américains de l'US Army Air force de type Boeing B-17 qui revenaient de mission de bombardement sur les aérodromes de Bordeaux Mérignac en Gironde, mais également la Rochelle en Charente -Maritime. Les chasseurs américains et anglais, venus en protection et accompagnement des lourds quadrimoteurs, encadraient les escadrilles. Ce même jour, 87 bombardiers B-24 revenaient aussi de bombarder l'aérodrome de Saint-Jean d'Angély en Charente-Maritime. Ils furent aussi les cibles des chasseurs allemands. Un coéquipier du même escadron, pilotant le même type de chasseur, tomba sur **Kertugal en Saint-Quay-Portrieux**, touché lui aussi par les chasseurs alliés. Le combat se déroula aux dessus des îles au large de Saint-Quay. Le sergent pilote **Günther REGGENTIN** fut grièvement blessé au bassin et aux jambes. Il décéda en 1946.

Klaus Peter KLINKAUF repose au cimetière allemand de Lesneven dans le Finistère (**photos ▼ ►**). ■


Familien- u. Vorname: G-A 176/7333
Klinkauf, Klaus - Peter
geb. am: 10. 10. 1922 in: Berlin Kreis:
Truppenteil: 5. Staffel Jagdgeschwader Richthofen 2
Ersatz-Truppenteil: Erk.-M.: 59745/384
Dienstgrad: Gefr. akt. Flgzf.
Tag, Stunde, Ort u. Art des Verlustes: 31. 12. 43 Tregemeur b. St. Brieux
gefallen: L.
Urschriftliche Verlust-Listen Nr.: 100a Lfd. Nr. 6

Acte de décès de Klaus Peter KLINKAUF
Nom de famille et Prénom : *Klinkauf Klaus—Peter*
Né le *:10.10.1922* ***à*** *Berlin* ***Arrondissement - Canton :***
Unité *: 5. Staffel Jagdgeschwader Richthofen 2*
Unité de réserve : ***Matricule :*** *59745/384*
Grade : Gefreiter Aktiv Flugzeugführer (pilote)
Jour, heure, lieu et cause du décès : *31.12.43 Tregemeur bei St Brieux décédé*
N° liste originale des pertes : *100a numéro d'ordre 6*

Tombe de Klaus Peter KLINKAUF

Messerschmitt Bf 109 G-6 de la 5./JG 2 *(WNr. 20776) piloté par Günther REGGENTIN.*
Klaus Peter KLINKAUF *pilotait le même type d'avion au sein de la même unité.*
Profil © Jean-Marie Guillou

Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189
44146 Châteaubriant Cedex
Association reconnue d'intérêt général
info.absa.3945@gmail.com

Portrait : Philippe Morini, le Bourbonnais chasseur d'épave !

*par **Frédéric Hénoff** et **Benoît Paquet** (photos Philippe Morini sauf mention contraire)*

*Dans le petit milieu des passionnés de l'histoire de l'aéronautique de la seconde guerre mondiale, tout le monde se connaît. Pourquoi vous parler aujourd'hui de **Philippe Morini**, qui n'est pas Breton (certains diraient "qui n'a pas la chance d'être Breton") et qui sillonne les terres de France à la recherche d'épaves et de vestiges d'avions ? Pour deux raisons : la première est que nous le connaissons et que nous savons que Philippe Morini a comme nous, la vertueuse ambition de reconstituer l'histoire d'aviateurs disparus et oubliés, et la seconde, c'est pour saluer le courage d'un homme qui a choisi de combattre la maladie par la passion.*

Philippe Morini (photo) a 57 ans (*« très bel âge ! »*). La passion des avions remonte à son enfance (*« tiens, lui aussi !?! »*), lorsqu'en 1975 il assiste à l'inauguration de l'aéroport Lyon-Satolas (St-Exupéry aujourd'hui) et voit passer le Concorde. Mais absorbé par sa vie professionnelle de cuisinier, la passion tombe en sommeil jusqu'en 2004 (*« tiens tiens, année de création de l'ABSA 39-45 ! »*) lorsqu'un ami lui indique qu'il connaît l'endroit où est tombé un avion dans le Puy-de-Dôme. Ni une ni deux, Philippe part avec du matériel et retrouve … les restes d'un Heinkel He 111 H11 : 80 kg d'histoire sortis de terre plus de 60 ans après !

Heinkel He 111 - Photo © Bundesarchiv, Bild 101I-647-5211-33 / Wilzek / CC-BY-SA 3.0

C'est le point de départ de 17 années de recherches et d'investigation qui conduiront Philippe Morini à travailler sur pas moins de 60 affaires dont 40 furent résolues et 20 sont encore des énigmes.

Son médicament, c'est sa passion !

Mais 2004 est aussi l'année où l'on diagnostique à Philippe une sclérose en plaques. Notre ami ne se décourage pas pour autant. Il ne va pas se laisser abattre : son médicament, c'est sa passion. Il décide de continuer plus que jamais à aller sur le terrain, à effectuer ses recherches dans diverses archives … « Faire de l'exercice, faire travailler ses méninges, ça entretient la forme et c'est bon pour le moral ». Le mental, c'est son secret face à la maladie.
En janvier dernier, Philippe Morini était à la une du journal « La Montagne » à travers la plume de Seher Turkmen (journaliste). Retrouvez cet article sur le blog de Philippe : http://crashavionallemand39-45.over-blog.com.

Faire parler des « bouts de ferraille » dans le but de raconter l'histoire des hommes est une passion commune entre Philippe et les adhérents de l'ABSA 39-45.

Bravo l'ami, et merci ! ■

Les archives de l'aérodrome de Dinan (22)

*par **Benoît Paquet** avec la complicité **de Christian Kermoal et Yves Donjon** (photos : archives de l'aérodrome de Dinan)*

En 1936, le Front Populaire créa les « SAP » (Sections d'Aviation Populaire) afin de démocratiser l'apprentissage du pilotage d'avions légers. En 1938, face aux tensions montantes en Europe, une « Instruction Ministérielle » (n° 1547—1/M-RS/EMAA en date du 18 novembre 1938) décrète un plan de regroupement des « SAP » afin de constituer les **Ecoles Elémentaires de Pilotage (EEP)**, parmi lesquelles certaines sont identifiées comme « mobilisables ». Ces EEP avaient pour vocation de former des sous-officiers et hommes de troupe aux techniques militaire de base au vol. A l'issue de cette formation, 20 à 30% des effectifs perfectionnaient leur formation de pilote dans les Ecoles Auxiliaires de Pilotage (EAP) tandis que les autres étaient envoyés vers les filières d'apprentissage des autres catégories de navigants.

Christian Kermoal, auteur du livre « *Des ailes dans les jambes* » consacré à André Courval (cf notre lettre d'information n°17) et infatigable chercheur de l'histoire de la Bretagne, nous a récemment déniché dans les archives de l'aérodrome de Dinan (22) huit magnifiques photos des **EEP n° 24 et 34** prises en 1939 et 1940. Il est précisé dans l'Instruction Ministérielle de 1938 que l'EEP n°34 regroupait à Dinan les SAP de Dinan, Béthune et Lille tandis que la n°24 regroupait à Montpellier les SAP de Montpellier, Nîmes et Marseille. Nous sommes en mesure de penser que l'école n°24 fit mouvement en 1939 de Montpellier à Dinan. ■

Nous vous laissons découvrir ces photos. Tout complément d'information relatif à celles-ci (identification d'avions ou de personnes) est bien évidemment bienvenu. Contactez-nous !

Des élèves de l'EEP n°24 devant ce qui ressemble étrangement à un Caudron C. 275 Luciole ▼

Début octobre 1939- Ecole pilotage n°24 - Dina bel air
Départ du lieutenant Picard et de l'Aspt Ogilvie

Les archives de l'aérodrome de Dinan (22) (suite)

*par **Benoît Paquet** avec la complicité **de Christian Kermoal** et **Yves Donjon** (photos : archives de l'aérodrome de Dinan)*

27 septembre 1939-dinan bel air -ecole de pilotage n°34
De gauche à droite: Sgts Decaix- Raulé- (la mascotte) Nourry- Barraud- Cotin Monier- Aumond- Leduc- chef pilote civil Mary- Aspt Ogilvie

Octobre 1939- terrain Dinan bel air : »le bar mess »

Les archives de l'aérodrome de Dinan (22) (suite)

*par **Benoît Paquet** avec la complicité **de Christian Kermoal** et **Yves Donjon** (photos : archives de l'aérodrome de Dinan)*

27 septembre 1939- dinan bel air :Ecole de pilotage n°34
De gauche à droite
Debout:Sgt-Baroud-hommes: Languille- Jenvrin- Hamon- Bizien- Lejeune-Jouan-Moges- Cosnier- Voisin- Coty- Bougaud- Foreau- Vivier-
À genoux:Grandmoulin- Bonnet- Hus- Thébert

Janvier 1940 -Dinan bel air :le »bar mess » sous la neige

Les archives de l'aérodrome de Dinan (22) (suite)

*par **Benoît Paquet** avec la complicité **de Christian Kermoal** et **Yves Donjon** (photos : archives de l'aérodrome de Dinan)*

Terrain Dinan bel air - octobre 1939

Cantonnement St-jacques de la Lande -Terrain de Rennes
De gauche à droite :
Debout :Foreau - Jouan -Thébert -Wenger-Choffard- Le Gliou-Aumont-Barraud
Roulé-Bizien-Vivier
Accroupis:Grandmoulin-Brioud-Roger

Les archives de l'aérodrome de Dinan (22) (suite)

*par **Benoît Paquet** avec la complicité **de Christian Kermoal** et **Yves Donjon** (photos : archives de l'aérodrome de Dinan)*

Novembre 1939-Dinan bel air -devant le « club house »
De gauche à droite : sergents Devos- Leduc- Aumond- Delpech- LttColombier Noury- De la Meste- Barraud- Monier

Maurice Halna du Fretay, est né le 8 mai 1920 à **Saint-Igneuc** (rattachée aujourd'hui à Jugon-les-Lacs) dans les **Côtes d'Armor**. Le 17 octobre 1937, il s'inscrit à la Section d'Aviation Populaire de l'aéro-club de Dinan. Il obtient son brevet de pilote d'avion privé le 10 mars 1939. Le 2 octobre, après plusieurs tentatives pour s'engager, il finit par signer un pré-engagement d'élève pilote dans l'Armée de l'Air à **Rennes**. Il commence donc comme élève à l'**Ecole Elémentaire de Pilotage n° 24 à Dinan,** puis en avril 1940, comme élève radio navigant à Aulnat (63). Pour que les Allemands ne confisquent pas son avion à Dinan, lors d'une permission, il le démonte avec des camarades et le cache dans les pièces et bâtiments de la propriété familiale, chaque morceau étant soigneusement étiqueté et graissé. Refusant la défaite, il remonte son Zlin et, sous le nez des Allemands proches, décolle le 15 novembre pour l'Angleterre. Il rejoint les FAFL (n° 30 658) et le Général de Gaulle le décore le 1er février 1941 de la Croix de la Libération. Il est affecté au No 607 SQN puis au No 174 SQN. Il est tué en mer le 19 août 1942 aux commandes d'un **Hawker Hurricane Mk IIc** lors du débarquement Canadien à Dieppe. ■

Il est passé par l'E.E.P.[1] n° 24 à Dinan (22)[2]

*par **Benoît Paquet** avec la complicité de **Patrice Laverdet** (photos : C.F.P.N.A 1943-1946 sauf mention contraire)*

Comme beaucoup d'entre nous, tout a commencé pour **Roger Derreumaux** en lisant à 17 ans St-Exupéry et Mermoz. Il s'inscrit, sans le dire à son père, dans une Section d'Aviation Populaire pour 10 francs par mois. Il effectue son 1er vol le 19 avril 1939 sur un Salmson « Cri-Cri » au terrain de Flers Breucq (59).

En septembre 1939, il souscrit un Engagement Volontaire pour la Durée de la Guerre (E.V.G.D.). **Il est alors dirigé vers l'école de pilotage n° 24 à Dinan**. Premier vol militaire le 10 octobre 1939 sur « Luciole » et lâché le 27 novembre. Son premier « voyage » sera **un vol « Dinan - St-Brieuc »** le 20 avril 1940. Le suivant sera **« Dinan - Rennes - Dinan »**. Il enchaînera ensuite des vols d'entraînement pour le brevet autour de St-Brieuc et des atterrissages sur la plage de « Casson ».

Roger Derreumaux est démobilisé le 14 août 1940. Il décide de partir en A.F.N. en avril 1941 et se retrouve à Alger après une traversée sur le « Ville d'Oran ». Souhaitant voler de nouveau, il réintègre l'Armée de l'Air et se retrouve à la base de Blida. Mais pas d'avions, pas d'essence donc pas de vol. Après le débarquement américain de novembre 1942 en Algérie et au Maroc, la décision est prise de créer des Centres de Formation de Personnel Navigant (C.F.P.N.A.) aux USA. Il se porte volontaire et reçoit le matricule n°366. Le 16 juillet 1943, il embarque à Casablanca sur le « Queen Elisabeth » à destination de Newport News (Virginie).

***Aux USA** - **Debout de gauche à droite** : Jean Hannion, René Paris, Jean-Paul Bocognano, Romain Zimmer. **Assis de gauche à droite** : **Roger Derreumaux**, William Canetti, Jean-Marie Demetz.*

Aux Etats-Unis, Roger sera affecté avec 104 autres élèves pilotes à différentes écoles en Alabama : la Prlmary School (Tuscaloosa) où il volera sur **Boeing PT-17**. Puis à la Basic School de Gunter Field, en octobre 1943, où il volera sur **Vultee BT-13**. Enfin à l'Advanced School de Craig Field. De décembre 1943 à mars 1944, il volera sur **North American AT-6**. Il est breveté pilote monomoteur le 8 février 1944 (brevet n° 76 aux CFPNA, n° 30213 dans l'Armée de l'Air). En mars, il passe enfin sur monoplace **Curtiss P-40**. C'est en avril 1944, en O.T.U.[2], qu'il effectue un 1er vol sur **P-47 Thunderbolt**. Il sera officiellement transformé sur P-47 le 21 juillet 1944. En août, il rejoint Casablanca, puis Alger. Il est affecté au GC 3/3 « Ardennes » qu'il rejoindra à bord d'un DC 3 Dakota à Salon de Provence en octobre. Le GC 3/3 rejoindra Lyon puis Ambérieu. La 1ère mission de Roger Derreumaux aura lieu le 4 novembre 1944 : un vol vers Mulhouse. Il enchaînera les missions jusqu'à sa 58e et dernière le 1er mai 1945, une mission d'attaque au sol dans le secteur Bregenz, Lustenea et Feldkirch. Roger retourne à la vie civile en juin 1946. ■

***Norfolk, juillet 1944** - **Debout de gauche à droite** : Raymond Galibert, Guy Dubarry de la Salle, Camille Duchange, Louis Rigaud, Henri Ballereau, Jacques Decagny, Jacques Derivière, Roger Neys, André Denelle, **Roger Derreumaux**, Georges Sarrabayrouse, Jean Montastier, Lucien Lejeune, Pierre Chanoine, Maurice Dussel, Robert Barbou. **Assis de gauche à droite** : Jean SaintJean, Michel de Coutray de Pradel, moniteurs US (Green, Cregg, Glass, Whytley, Griffin), Hubert d'Irumberry de Salaberry (Commandant d'Armes), Jean Melchior, Roger Guillaume, Jean-Jacques Deschepper.*

***Roger Derreumaux** devant son P-47 Thunderbolt*

[1] Ecole Elémentaire de Pilotage

[2] Informations tirées du journal de Roger Derreumaux publié sur C.F.P.N.A 1943-1946

Hervé Bougault, pilote Rennais, tombé le 17 mai 1940

*par **Benoit Paquet** avec la complicité d'**Étienne Maignen** (photos Collection particulière Maignen sauf mention contraire)*

Le monde est petit, dit-on ! Cherchant récemment des informations sur la libération d'Orgères (35) pour le compte de la municipalité de cette commune du sud de Rennes, je fus amené à entrer en contact avec **Étienne Maignen**, auteur de « *1er - 4 août 1944, l'étrange libération de Rennes* » et de « *Rennes pendant la guerre - Chroniques de 1939 à 1945* » (ainsi que d'un livre sur la guerre d'Algérie « *Les Piliers de Tiahmaïne* »). Quelle ne fut pas ma surprise, lors de nos échanges, d'apprendre que Monsieur Maignen fut réfugié pendant la guerre à 150 m de chez moi, à Soudan, en Loire-Atlantique (à l'époque Loire-Inférieure). En continuant notre discussion, il m'informa que l'un de ses parents, un cousin éloigné, fut tué en mai 1940, aux commandes d'un **Lioré et Olivier 451**.

Ce pilote était breton, il s'appelait Hervé Bougault.

Je décidais donc de remercier Monsieur Maignen et de rendre hommage à Hervé Bougault et à son équipage, en mettant ces aviateurs à l'honneur dans notre lettre d'information.

Hervé Jean Bougault (photo) est né le 2 février 1917 à Rennes (35). Il était le fils de Georges Emile Joseph Bougault, avocat, et de son épouse Germaine Marie Dupré. Il effectue sa scolarité à l'institution Saint-Martin, à Rennes. Il obtient son baccalauréat en mathématiques en juillet 1935. En mai 1936, il s'inscrit auprès de la société des avions Caudron à Rennes - Saint-Jacques afin de passer son brevet de pilote de tourisme. Son moniteur sera le chef-pilote de l'aéro-club d'Ille-et-Vilaine, Pierre Gilet, tué lui aussi aux commandes d'un LéO 451. Hervé Bougault sera breveté pilote le 3 juin 1936 (brevet de tourisme 1er degré n° 5740). En mai 1937, il intègre l'aéroclub d'Ille-et-Vilaine. Le 18 octobre 1937, il effectue son dernier

Caudron C 600 Luciole *- Photo © G. Garitan*

vol civil sur un Caudron Luciole, après avoir volé également sur Farman 200 et 451, Caudron C 410 et **Caudron C 600**. Le 20 octobre, il est incorporé comme élève pilote à Istres (13) au Bataillon de l'Air n°125. En décembre, il vole sur Morane Saulnier MS 230. Il sera breveté pilote militaire le 5 mars 1938 (brevet n° 26176). Il devient Caporal en avril 1938 puis Sergent

*Bombardier français **Lioré et Olivier LeO 20**, 1928. - Photo © Peyot*

dès le mois de juin. Le 20 septembre 1938, il est lâché sur **LéO 20**. Il est ensuite affecté à la Base Aérienne de Tours le 23 octobre 1938 (31e Escadre Aérienne). Il est affecté au **Groupe de Bombardement I/31** le 7 novembre 1938. Il est mobilisé le 2 septembre 1939 et rejoint le Bataillon de l'Air de Toulouse le 16 du même mois. Il est nommé Sergent-Chef le 9 avril 1940.

Hervé Bougault, pilote Rennais, tombé le 17 mai 1940 (suite)

*par **Benoit Paquet** avec la complicité d'**Étienne Maignen** (photos Collection particulière Maignen sauf mention contraire)*

Lioré et Olivier 451 *- Photo domaine public - source : National Archives and Records Administration NARA 342-FH-3A28529-77888AC*

L'ultime vol d'Hervé Bougault

Le GB I/31 rejoint le terrain de Persan-Beaumont (Val d'Oise) le 16 mai 1940. Le lendemain, 17 mai, **Hervé Bougault** pilote le Lioré et Olivier LéO 451 n°61. Le reste de l'équipage est composé du **Sous Lieutenant Rigourd** (Chef de Bord), de l'**Adjudant-chef Fourneau** (mitrailleur) et du **Sergent Halma** (radio). Avec les LéO 451 n° 122 et n° 74, ils bombardent des colonnes blindées sur la route Chimay (Belgique) - Trelon (Nord, France). Les trois avions sont malheureusement abattus en flammes par la chasse allemande. Le n°61 d'Hervé Bougault s'écrase à Floyon (59). L'équipage est tué. Le n°122 s'écrase à Esqueheries (Aisne) ; seul le Sergent-chef Le Guellec (canonnier) s'en sortira indemne après avoir sauté en parachute. Le n° 74 s'écrase près de la Fère (Aisne) : les quatre membres d'équipage seront blessés. ■

Hervé Bougault (flèche) *et ses camarades devant un **Lioré et Olivier LéO 451***

En bref ...

Par Benoît Paquet *(photos Pierre Mahé)*

Cérémonie à Pont-Saint-Martin (44)

L'Association pour la Recherche d'Epaves Aéronautiques, basée à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et présidée par Jérôme Batard, a organisé le 8 mai dernier une cérémonie en hommage aux équipages de deux avions anglais tombés en 1941 à Pont-Saint-Martin :

- le **Handley Page Hampden Mk I** AD750 (code ZN-?) tombé le 4 février 1941 après avoir attaqué l'aérodrome de Château Bougon. Les quatre membres d'équipage, du n°106 Sqn de la RAF ont été tués et sont enterrés au cimetière du Pont du Cens à Nantes (44) : **Georges H. F. INNISS** (24 ans), **William K. B. THOMAS**, **Frederick A. COLSON** (18 ans), **Jack L. FRANCO** (21 ans).

- le **Vickers Wellington Mk Ic** R1374 (code JN-G) abattu le 8 mai 1941 à l'occasion d'un raid sur Saint-Nazaire. Tous les membres d'équipage, du n° 150 Sqn de la RAF sont enterrés au cimetière du Pont du Cens à Nantes : **Frederick H. SAVAGE**, **John M. FULFORD** (22 ans), **Leonard F. HARRIS** (23 ans), **Wray W. HEYWOOD**, **Peter V. READ** (20 ans), **John L. HART** (22 ans).

Pierre Mahé *habille le « mannequin » d'un uniforme RAF*

Pierre Mahé *(3e à partir de la gauche)*

Un « mannequin » Vivant !

A cette occasion, notre ami et adhérent Pierre MAHÉ, expert en uniforme, se fit un plaisir de fournir une tenue d'aviateur de la RAF issue de sa collection pour habiller un jeune passionné. Il nous a fait parvenir quelques photos de la cérémonie. ■

En bref ...

Par Benoît Paquet *(maquettes Yannick Guedes - photos Benoît Paquet)*

Deux maquettes sinon rien !

Traditionnellement, nous avons pour habitude de saluer l'arrivée de nouvelles maquettes représentant des avions tombés dans notre région dans le cadre du projet de diorama piloté par le club de maquettes de Châteaubriant. Cette fois-ci ce n'est pas une mais 2 maquettes qui viennent d'être réalisées, qui plus est par un maquettiste breton, **Yannick Guedes**, des Côtes-d'Armor. Les maquettes réalisées sont celles du North American Mustang P-51B s/n 43-6770 tombé à Cuguen (35) le 18 juin 1944 et du de Havilland Mosquito NF Mk XXX MM708.

Merci à l'ami Yannick qui nous a déjà régalé en mai 2019 avec la maquette d'un Liberator GR Mk V du n° 53 SQN (RAF) disparu le 7 juin 1944 au large de Poullan-sur-mer (29). Sa page Facebook :
https://www.facebook.com/yann.maquette/

● **De Havilland Mosquito NF Mk XXX MM708.**

Ce bimoteur anglais, bien que chasseur de nuit, était en mission de jour le 25 juillet 1944 sur Nantes lorsqu'il fut abattu au lieu-dit **« Les Cinq-routes »** à **Lusanger (44)**, à 17 kilomètres à l'ouest de **Châteaubriant (44).** Son équipage était composé du **Flying Officer Ralph Leslie Green** (pilote) et du **Flying Officer Arthur Woodley Hillyer**. Ils avaient respectivement 24 et 22 ans et appartenaient au n° 406 Squadron de la Royal Canadian Air Force. Ils avaient décollé de la base RAF Winkleigh, dans le Devon, en Angleterre. Ils auraient été abattus par un Messerschmitt Me 109 du I./JG27. En effet, le Leutnant Max Winkler et le Feldwebel Weise ont revendiqué chacun un Mosquito ce jour là, abattu entre 17h20 et 17h25. Ils sont enterrés au cimetière communal de Lusanger.

● **North American Mustang P-51B s/n 43-6770.**

Le 18 juin 1944, 2 Mustang du 335th FS/4th FG attaquent un convoi hippomobile près de **Combourg** (35), le P-51 s/n 43-6770 du 2nd Lt Robert W. Little est touché et commence à perdre du glycol. Cherchant un endroit pour atterrir. Il finira sa course après plusieurs rebonds dans un corps de ferme. À **Cuguen** (35). Indemne, le pilote fut capturé par les allemands. ■

2nd Lt Robert W. Little
Photo collection Joseph Anger

*Le **P-51B** du **2nd Lt Little** après son crash à Cuguen - Photos collection Joseph Anger*

Mosquito NF Mk XXX MM708
Maquette réalisée à l'échelle 1/48° par Yannick Guedes

Mustang P-51B s/n 43-6770
Maquette réalisée à l'échelle 1/48° par Yannick Guedes

En bref …

Par Benoît Paquet *(photos Luc Braeuer)*

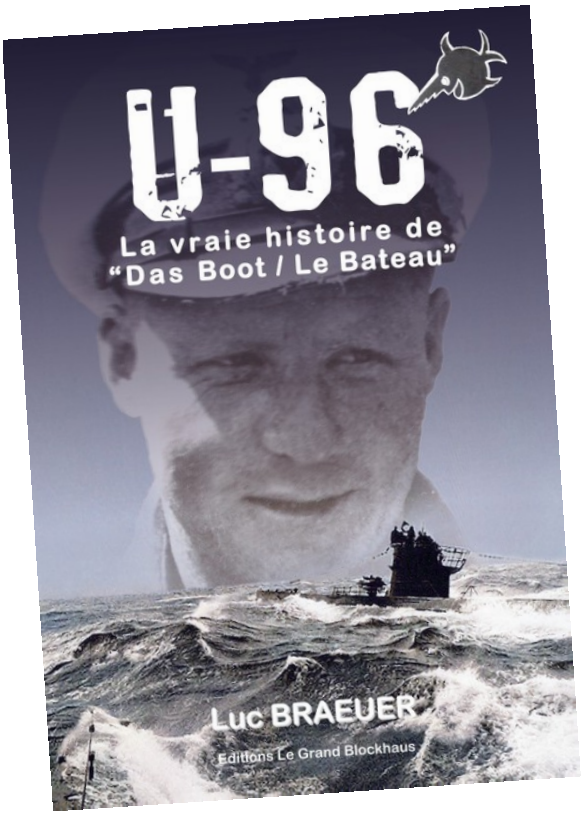
Nous avons évoqué dans notre lettre n°15 notre visite au Grand Blockhaus de Batz-sur-Mer où Philippe Laroyenne (neveu du Capitaine Rollier tué dans son Douglas A-24 le 22/09/1944), Frédéric Hénoff, et moi-même avions été chaleureusement accueilli par **Luc Braeuer (photo),** créateur avec son frère de ce musée ainsi que du Blockhaus Hôpital des Sables d'Olonne (85), et du Bunker de La Rochelle (17).

Luc est l'auteur de nombreux livres consacrés à l'histoire des ports de la côte Atlantique, ainsi que de biographies de commandants de sous-marins allemands.

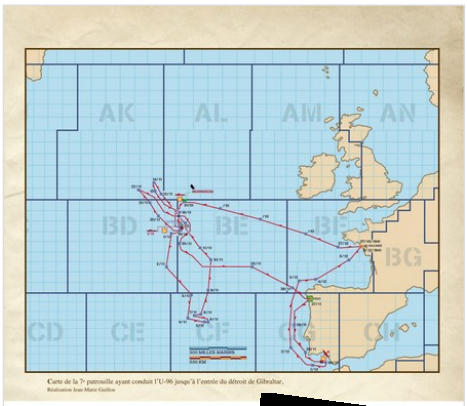
Il nous informe aujourd'hui de la sortie de son dernier livre **« U-96, la vraie histoire de « Das Boot/Le Bateau ».** On y découvre l'histoire de ce sous-marin basé à Saint-Nazaire, qui a survécu à 21 attaques maritimes ou aériennes, et la longue amitié entre le commandant, le reporter de guerre qui écrira le roman sur la 7e patrouille et une Résistante de La Baule.

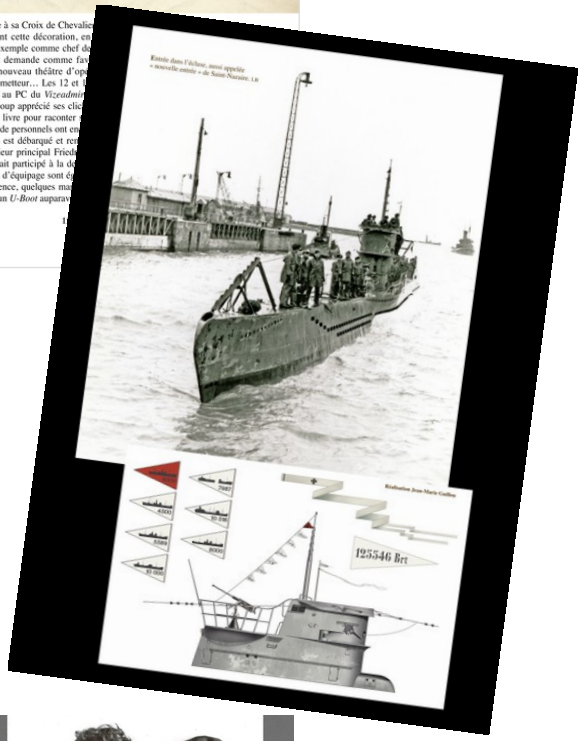
Ce livre est illustré par 500 photos, cartes et profils réalisés par notre ami et illustrateur breton, **Jean-Marie Guillou** (www.jm-guillou-avions-illustrations.fr).

Il est distribué par Coop Breizh. Vous pouvez aussi vous le procurer en contactant Luc Braeuer à : grand-blockhaus@wanadoo.fr. ■



Quelques pages extraites du livre consacré au U-96





*Le livre fait référence au **B-17 s/n 41-24501** «Daisy's Coffee Shop» abattu par la Flak le 3 janvier 1943 et dont 4 membres d'équipage furent tués et 6 autres capturés après avoir sauté en parachute et atterri sur l'aérodrome de La Baule occupée par la Luftwaffe. On voit ici le mitrailleur **Robert L. Kingen** aidé par le reporter **Lothar-Günther Buchheim** et le Lieutenant pilote **James F. Ferguson** en discussion avec le pilote de Focke Wulf FW 190 l'Oberleutnant **Siegfried Schnell**.*

En bref …

*par **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet)*

Cambriolage du Club de Maquettes et de Modélisme de Châteaubriant (44) !

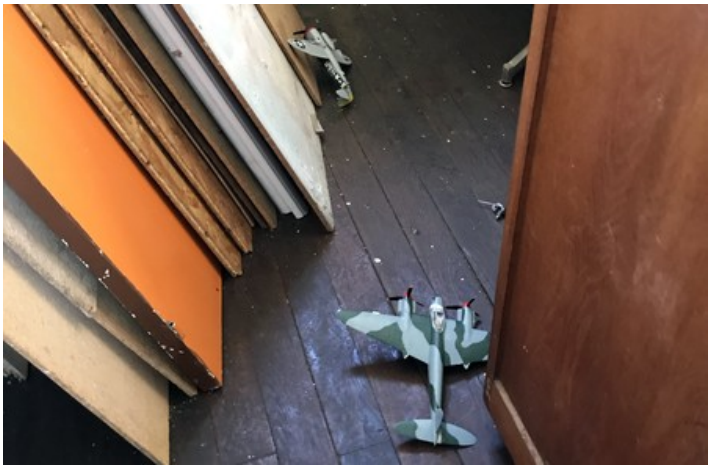
C'est avec beaucoup de tristesse et d'émotion que nous avons appris que le local de notre partenaire, le Club de Maquettes et de Modélisme du pays de Châteaubriant (CMMC) avait fait l'objet d'un cambriolage et d'actes de vandalisme courant mai.

Le local de la partie modélisme, totalement saccagé !

Le CMMC est hébergé dans un bâtiment qui abrite deux autres associations ; toutes ont été visitées. Outre le fait que du matériel et des équipements ont été volés (une scie circulaire, divers outils, des boîtes de maquettes non montées, …), de nombreux équipements et objets ont été saccagés.

En ce qui concerne les maquettes montées, que vous découvrez habituellement exposées sur le diorama, il semblerait que bon nombre d'entre elles aient été épargnées. Mais toutes n'ont pas eu cette chance et certaines ont malheureusement effectué leur premier et sans doute leur dernier vol comme en témoignent ces quelques photos.

*Un **Bristol Beaufighter** a fini sa course contre un radiateur !*



*Un **Mosquito** et un **P-47 Thunderbolt** se sont « crashés » !*

La tour de contrôle, pièce maîtresse du diorama, éventrée !

Un recensement précis des maquettes ayant survécu sera prochainement effectué, après que les forces de gendarmerie aient terminé leurs investigations. Une plainte a été déposée.

Toutefois, cet incident regrettable ne remet aucunement en cause notre projet de disposer un jour d'un espace commun d'exposition pérenne. Et les bonnes volontés pour continuer à monter les maquettes sont toujours les bienvenues. Vous pouvez pour cela continuer à contacter le président du CMMC, **Barthélemy Barré :**
bartheavronx611@gmail.com - 06 48 32 69 43

Un petit message spécial pour notre ami maquettiste breton Yannick, dont deux maquettes sont présentées dans cette lettre d'information, celles-ci sont fort heureusement sauves ! ■

Bienvenue à ….

*par **Benoît Paquet** (photos Pauline Vacher et Anne-Marie Jonneau)*

*L'ABSA 39-45 se féminise et c'est tant mieux ! Nous avons l'immense plaisir d'accueillir ce mois-ci dans notre association **Mesdames Pauline Vacher et Anne-Marie Jonneau.** Que les mauvaises langues qui disent que l'histoire de l'aviation est un truc de garçons se taisent.*

• La famille Détrait encore et toujours !

Dans la famille Détrait, nous avions les fils, le petit-fils, et voici que nous rejoint aujourd'hui pour notre plus grand plaisir la petite-fille de René Détrait, engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres pendant la guerre, navigateur du A-24 tombé le 22 septembre 1944 à Izernac (56). Pauline Vacher réside à Paris, où elle travaille pour une compagnie d'assurances. Elle est la mère de deux enfants, dont une fille étudiante à Manchester qui part prochainement pour un an en Jordanie.

Pauline a découvert, grâce au travail de recherche de l'ABSA 39-45 et de son frère Guillaume Détrait, tout un pan inconnu de la vie de son Grand-Père : *« J'avoue que jusqu'à ces travaux de recherches pour lesquelles vous avez accompagné mon frère, je ne me rendais pas compte de l'importance d'une telle association. Cela nous permet de découvrir une face de nos proches que nous ne connaissions pas, et de continuer à les faire vivre !*
Pauline. »

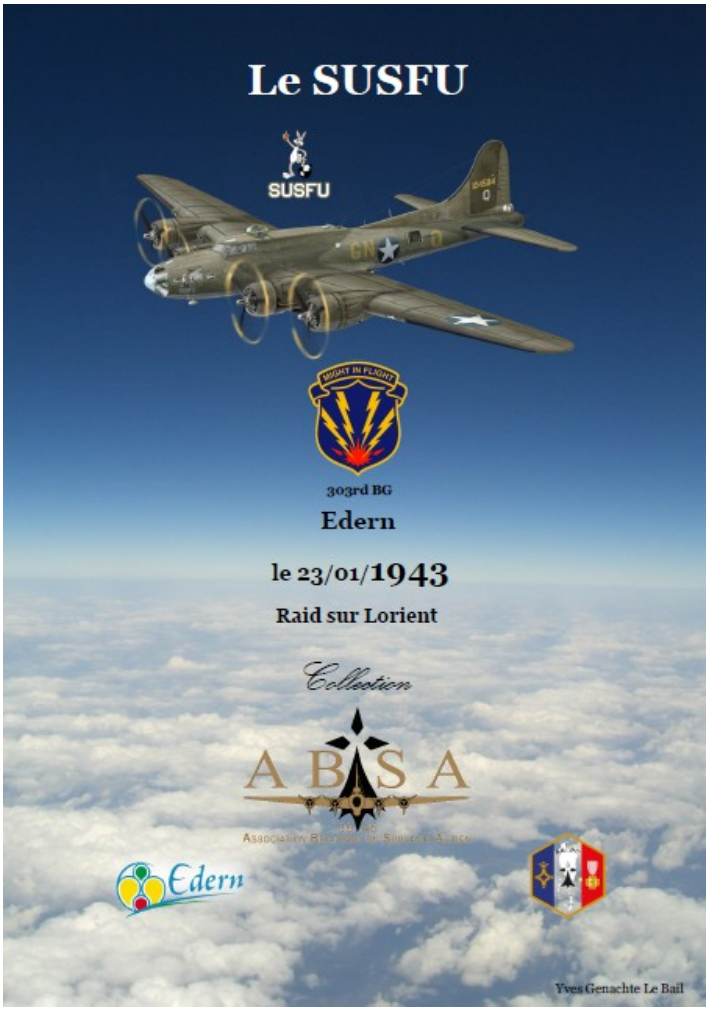
• De fils en mère !

Anne-Marie Jonneau a souhaité nous rejoindre pour apporter son soutien à l'ABSA 39-45, à son action … et à son président de fils. Qu'elle en soit remerciée ! ■

BROCHURE

'' Le SUSFU—Edern, le 23/01/1943 ''
par Yves Genachte Le Bail
32 pages - Format 21 x 29,7 cm

Les dernières minutes du Boeing B-17 « SUSFU » tombé à Edern (29) le 23 janvier 1943 à l'occasion d'un raid du 303rd Bomb Group sur Lorient. Vous vivrez également le périple du Sergent radio Sebastian Vogel, qui traversa la Manche pour rejoindre l'Angleterre



Prix :
- tarif adhérent ABSA 39-45 : 7 €
- tarif non adhérent : 9 €
- frais de port : 4 €

DVD

Nicolas Guillou, réalisateur du film **« Le réseau Shelburn »**, nous a confié quelques **DVD** de son film disponibles au prix spécial de**10 €** (+ 4 € de frais d'envoi).

ADHEREZ A L'ABSA 39-45

Vous vous intéressez à l'histoire de la deuxième guerre mondiale dans notre région, vous souhaitez participer à nos cérémonies et évènements, vous voulez contribuer à nos recherches ou tout simplement soutenir notre action, alors adhérez à l'ABSA 39-45.
La cotisation annuelle est de 32 €.

Pour commander la brochure, le DVD ou simplement adhérer à l'ABSA 39-45, contactez Benoit Paquet

b.paquet@orange.fr - **06 82 86 03 91**