Décembre 2021

20 INFO

Edito

Chères amies, chers amis,

Malgré une situation sanitaire toujours aussi compliquée, l'activité de l'ABSA 39-45 ne s'arrête pas, bien au contraire.

Découvrez notre actualité comme par exemple cette émouvante commémoration en l'honneur de deux aviateurs français ou la journée de travail Procraft à Toulouse.

Je remercie également les contributeurs, toujours plus nombreux, pour les passionnantes histoires et biographies qu'ils rédigent pour notre lettre d'information.

Je vous souhaite une bonne lecture et bien sûr, d'excellentes fêtes de fin d'année.

Prenez soin de vous et à l'année prochaine.

Benoît Paquet

Photo NARA 342-FH-3A11102-66873AC

Au sommaire

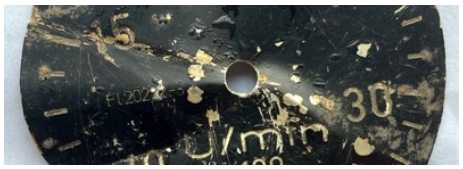
3 **De la chevalière mystérieuse à l'hommage aux aviateurs**
Commémoration le 27 novembre 2021 dans le Morbihan.
Par Benoît Paquet

5 **Le B-26 Marauder Miss Take ne répond plus**
L'épopée d'un équipage américain dans le secteur de Coësmes
Par Daniel Jolys

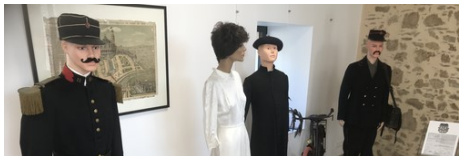
9 **Une journée Toulousaine**
Etat des lieux du projet européen Procraft
Par Benoît Paquet

10 **Nouvelles photos en provenance d'Allemagne**
La magie d'internet
Par Benoît Paquet

13 **Rodeo 65**
Des pièces de Messerschmitt 109 retrouvées en Bretagne
Par Gilles Collaveri



17 **Un 11 novembre à Orgères (35)**
Deux adhérents ABSA 39-45 exposent
Par Benoît Paquet



18 **11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)**
La suite de l'opération Pointblank au printemps 1944
Par Frédéric Hénoff

23 ▪ **En bref**
- Chapeau l'artiste ! L'incroyable talent du maquettiste Michel LARRALDE - ***Par Benoît Paquet***
- Samedi 28 Août 2021. "Le temps des hélices" - ***Par Jean-Michel Martin***
- Une lettre de la mairie de Soudan (44) - ***Par Benoît Paquet***
- Le Hawker Typhoon de Plélo (22) - ***Par Benoît Paquet***

25 ▪ **Bienvenue à ... Bernard Le Scouarnec**

▪ **Soutenez l'ABSA 39-45**

De la chevalière mystérieuse à l'hommage aux aviateurs

Par Benoît Paquet

Samedi 27 novembre 2021, un hommage émouvant fut rendu à Monterblanc (56), à l'Aspirant pilote Guy Frottier et au Sergent Isidore Andrei, aviateurs des forces aériennes de l'Atlantique, tués dans le crash de leur avion le 29 novembre 1944 à « Mongolerian », à proximité de l'aérodrome de Vannes-Meucon. A l'initiative de cette commémoration, la ***Mairie de Monterblanc,*** *le* ***Souvenir Français*** *et* ***l'association Bunker Archéo 56****, présidée par Mathieu Fromage.*

Tout commença il y a quelques années, grâce à Amaury Jubin, jeune membre de Bunker Archeo 56, qui, se promenant dans les collines de Mangolérian avec un ami belge, Hugo, fut attiré au détour d'un chemin par un objet brillant dans le sol. Il ramassa l'objet qui se révéla être une chevalière, sur laquelle étaient gravées 3 lettres : **GHF**. Intrigué, notre jeune ami, passionné d'histoire, se souvint du crash d'un avion dans le secteur.

La chevalière de Guy Henry Frottier
Photo © Bunker Archeo 56

Sans le savoir, il venait de découvrir la chevalière du pilote **G**uy **H**enry **F**rottier. C'était le point de départ d'un travail de recherche historique qui allait conduire à la cérémonie de ce 27 novembre 2021, en présence, entre autre, de Florence Saunders, nièce du pilote. C'est donc vers 10h, ce samedi matin, qu'une quarantaine de personnes se retrouvèrent aux Halles de Mongolérian, par un froid glacial. Parmi elles, notre ami et partenaire de longue date, Frank Bernard, président d'Air Mémorial, Frédéric Hénoff et moi-même. Rapidement, nous nous engouffrâmes dans la forêt voisine et suivîmes un chemin forestier abrupte jusqu'à retrouver, quelques dizaines de mètres plus loin, une **stèle en bois (réalisée par Bunker Archéo 56)**, couverte d'un drapeau français, représentant l'aile d'un Douglas A-24, érigée précisément sur le lieu de la chute de l'avion de nos malheureux aviateurs.

Les associations de la mémoire (de gauche à droite) : Benoît Paquet et Frédéric Hénoff (ABSA 39-45), Frank Bernard (Air Mémorial) et Mathieu Fromage (Bunker Archéo 56) - Photo Benoît Paquet

En route vers le lieu du crash - Photo Benoît Paquet

Plusieurs allocutions se succédèrent parmi lesquelles celle de **Monsieur Alban Moquet**, Maire de Monterblanc, de Mathieu Fromage ou encore celle, très

La stèle en forme d'aile d'A-24 Banshee en mémoire des aviateurs Frottier et Andrei - Photo Benoît Paquet

De la chevalière mystérieuse à l'hommage aux aviateurs

Par Benoît Paquet

émouvante, de **Florence Saunders**. **Amaury Jubin** intervint également pour rappeler les circonstances de sa découverte. Notons enfin le témoignage enregistré, très poignant, de Nathalie Andréi, petite-fille du mécanicien de l'avion.

Alban Moquet, Maire de Monterblanc et Florence Saunders, nièce du pilote Guy Frottier - Photo Frank Bernard (Air Mémorial)

Puis des gerbes furent déposées au pied de la stèle, dont une par Florence Saunders et un très jeune garçon, **Martin Teyssier**, déjà passionné d'histoire et sensible au devoir de mémoire. Puis retentit la sonnerie aux morts avant que ne soit chantée une vibrante Marseillaise par l'ensemble des participants.
A l'issue de cette émouvante cérémonie, brillamment organisée par **Jérôme Grosse** (Bunker Archéo 56) et le

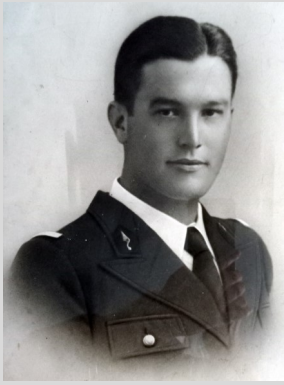
Amaury Jubin, Florence Saunders et Hugo. En médaillon, le choc des générations avec le jeune Martin Teyssier - Photos Benoît Paquet

Colonel Georges Guehenneux (Le Souvenir Français), la petite troupe arpenta de nouveaux les sentiers de « Mongolerian » avant de se rendre à la mairie de Monterblanc pour le traditionnel verre de l'amitié. ■

La traditionnelle photo de groupe en mémoire des aviateurs Frottier et Andréi - Photo Benoît Paquet

Remerciements à Mathieu Fromage, Jérôme Grosse et Frank Bernard.

29 novembre 1944, disparition de l'Aspirant Guy Frottier et du Sergent Isidore Andrei, aviateurs des forces aériennes de l'Atlantique (GCB I/18 Vendée), à bord d'un Douglas A-24 (s/n 254-748).



C'est lors d'un exercice de vol en patrouille, en terminant un vol à basse altitude après avoir survolé le terrain de Vannes-Meucon, que l'avion de l'équipage Frottier-Andréi semble s'être retrouvé hors de contrôle. L'avion se crasha en contrebas d'un ravin, dans le secteur de « Mangolérian ». Les deux membres d'équipage furent tués. Nous reviendrons dans une prochaine lettre d'information sur l'histoire de ces deux aviateurs disparus. ■

Le B-26 Marauder *Miss Take* ne répond plus

par Daniel Jolys, *Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)*

Depuis le 6 juin 1944, date du débarquement en Normandie, le *391st Bomber Group* (BG) basé au nord-est de Londres, enchaîne les missions de bombardement à l'ouest et au nord de l'hexagone. Ce groupe aérien dépend de la 9e Air Force américaine (USAAF) mise en action dès le début l'opération Overlord. Ses objectifs sont d'appuyer les troupes alliées au sol et de détruire tous les points stratégiques utilisés par l'ennemi.
Il y a 77 ans, les occupants du bimoteur B-26 Marauder *Miss Take* du 391st BG ont vécu une aventure peu commune sur le département d'Ille-et-Vilaine.

En début d'après-midi du samedi 8 juillet 1944, le lieutenant-colonel George W. Stalnaker, commandant le *575th Bomber Squadron* du *391st Bomber Group* de l'USAAF, a bien l'intention de profiter d'une permission de deux nuits à Londres. Un repos bien mérité, pense-t-il, après six semaines de missions continues dans le cadre de l'opération Overlord.
Mais vers 16 heures, la réalité de la guerre le rappelle dans la salle des opérations, pour reconnaître un nouvel objectif sur Nantes, précisément le pont de chemin de fer dit « de Pornic » enjambant la Loire. George Stalnaker est chargé de conduire une formation de 36 bombardiers **B-26 Marauder** prévus pour

Un Martin B-26 Marauder en 1944, avec les bandes d'invasion.
Photo USAAF - auteur Charles E. Brown - domaine public

cette mission. En tant que « leader », il examine avec attention le plan de vol imposé et s'inquiète du tracé en rouge le long de l'estuaire de la Loire. Cette indication détermine l'emplacement des nombreuses batteries de Flak de 88 mm pour la protection des installations allemandes disséminées dans la zone portuaire. L'officier ne peut s'empêcher de s'exclamer : « Quel est le type stupide qui a tracé cette route là ? ». Au même moment, gêné, il remarque derrière lui le général Herbert Thatcher, son supérieur, qui lui rétorque avec attention : « Ne vous tracassez pas maintenant George, nos chasseurs détruiront tous les canons de DCA sur la Loire ».
Au scepticisme de George Stalnaker s'ajoutent une météo défavorable et un horaire de départ tardif plutôt inhabituel. Vers 18 heures 30, il embarque à bord de l'avion leader B-26, codé O8-O sur le fuselage et au sympathique surnom de *Miss Take* (un jeu de mot avec *mistake* qui signifie erreur). Sept hommes d'équipage l'accompagnent : le second lieutenant Eugene R. Squier, copilote ; le capitaine Edgar G. Williams, navigateur ; les premiers lieutenants Francis J. Murphy, bombardier et Jim B. Clark navigateur ; le sergent technicien Stanley W. Miller, mécanicien mitrailleur et les sergents Richard B. Smith, radio mitrailleur et Lloyd V. Alexander, mitrailleur de queue.
Au poste de pilotage du B-26 Marauder Miss Take, George Stalnaker, dont c'est la 35e mission, est toujours soucieux. Est-ce un pressentiment ? Sur la piste d'envol de la base n° 166 de Matching Green, le troisième feu vert l'autorise à décoller.

Aux environs de 20 heures 30, les B-26 survolent Saint-Nazaire, le point initial prévu, à une altitude de 3 000 mètres. Les bombardiers sont dans les nuages. Jim Clark, le navigateur, définit le « bomb run » c'est-à-dire le cheminement obligatoire en ligne droite vers l'objectif. Les 36 bombardiers regroupés en deux « box » se dirigent vers la cible en formation serrée. Les puissantes batteries antiaériennes allemandes protégeant Saint-Nazaire se déchaînent sur les bimoteurs. « Un feu d'enfer » écrira plus tard George Stalnaker dans ses mémoires. Simultanément, les chasseurs d'accompagnement P-47 Thunderbolt percent les nuages pour mitrailler les postes de *Flak*. Mais les artilleurs allemands sont des experts : six obus de 88 devant la formation, six sur le côté et six derrière projetant dans les airs une multitude d'éclats métalliques à une cadence effrénée. Le navigateur décompte les minutes avant le largage des bombes. Stanley Miller, le mitrailleur, signale que le moteur droit est en feu, dégageant beaucoup de fumée. Puis le moteur gauche reçoit un ou deux coups « dans les narines » selon l'expression du pilote. Les éclatements d'obus de 88 deviennent de plus en plus serrés criblant de débris d'acier les flancs des B-26. George Stalnaker, avec l'énergie du désespoir, essaie de contrôler son bimoteur qui perd de l'altitude tout en restant dans le « bomb run ». Au-dessus de la cible, le lieutenant Francis Murphy, rivé sur son viseur Norden, ordonne le bombardement, provoquant des turbulences dues aux 1 000 kilos de bombes qui s'échappent de la soute.

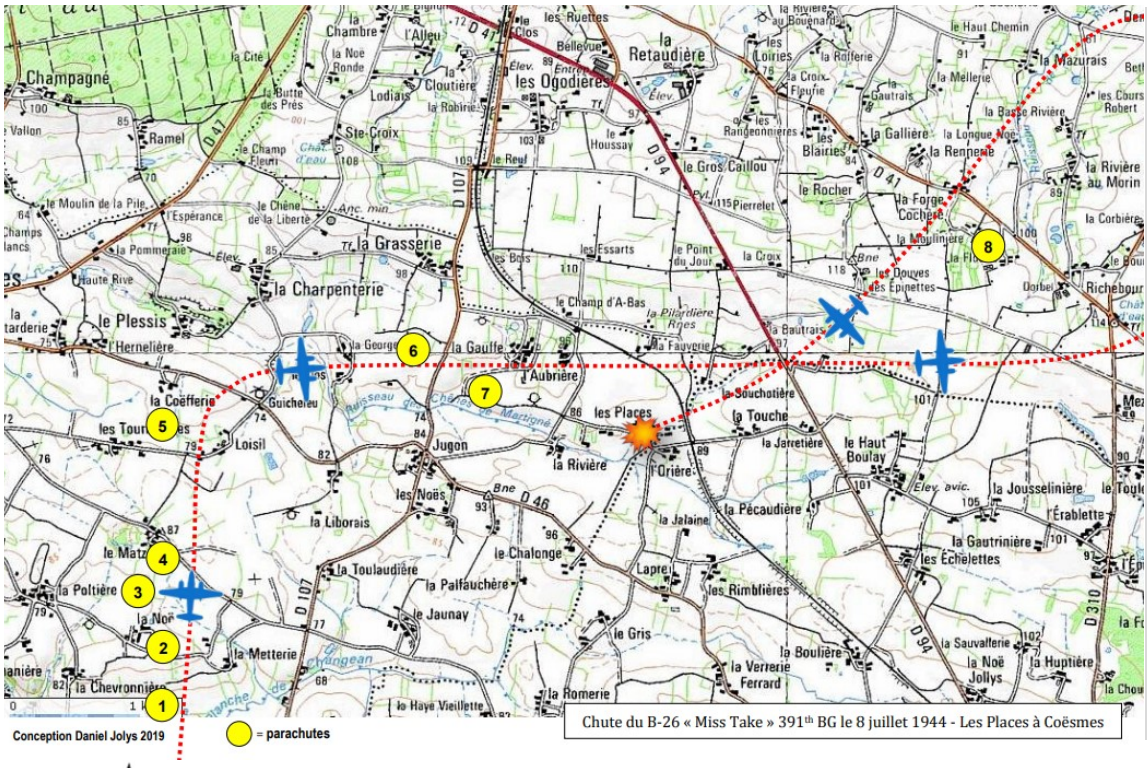
Le B-26 Marauder *Miss Take* ne répond plus

par Daniel Jolys, *Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)*

Le pont de Pornic bombardé le 8 juillet 1944
Photo - Archives Départementales de Loire-Atlantique

Le Martin B-26 Marauder « Miss Take » et son équipage, le 20 juin 1944 au retour de leur 100e mission.
De gauche à droite : Lloyd V. Alexander, Edgar G. Williams, George W. Stalnaker, Francis J. Murphy, Richard B. Smith, Stanley W. Miller, Eugène R. Squier.
Photo - NARA 342-FH-3A11102-66873AC (domaine public) via Barthélemy P. Barré

Maintenant George Stalnaker n'a qu'une idée en tête : virer au plus vite hors de cette zone infernale. Sur le trajet retour, il se conforme au plan de vol préétabli en direction de Châteaubourg et du Cotentin avec une partie de la puissance d'un moteur, espérant ainsi pouvoir atteindre un terrain d'atterrissage d'urgence dans la zone libérée de la Normandie. Le capitaine Edgar Williams, le navigateur, calcule une perte d'altitude de 150 mètres par minute et contredit rapidement cet espoir avec un humour de circonstance : « Colonel, avec un tel taux de descente, nous serons à 6 000 mètres au-dessous du sol quand nous arriverons en Normandie ». A cet instant, le B-26 Miss Take survole la région de Châteaubriant. Stalnaker prend rapidement la décision qui s'impose ; il contraint son équipage à quitter l'avion en perdition. En quelques secondes, sept parachutes atterrissent doucement sur les communes de Coësmes et de Retiers. Le pilote reste seul à bord avec la volonté d'équilibrer son appareil en direction de la forêt de La Guerche, en vain. Stalnaker n'a pas d'autre alternative que de sauter en parachute. Le pilote de l'unique chasseur



Chute du B-26 « Miss Take » 391th BG le 8 juillet 1944 - Les Places à Coësmes

1. S/Sgt Stanley W. MILLER, mécanicien mitrailleur, récupéré par des villageois, rejoint le groupe
2. Capitaine Edgar G. WILLIAM, navigateur
3. 1st Lt Francis J. MURPHY, bombardier
4. 1st Lt Jim B. CLARK, navigateur, blessé aux jambes, découvert par Joseph BODARD
5. T/Sgt Richard B. SMITH, radio mitrailleur
6. S/Sgt Lloyd V. ALEXANDER, mitrailleur de queue, prisonnier de guerre au Luftstalag 4 à Gross Tychow en Poméranie
7. 2nd Lt Eugene R. SQUIER, co-pilote, caché à Martigné-Ferchaud et chez Joseph Bodard à Coësmes jusqu'à la Libération le 4 août 1944
8. Lt-Colonel George W. STALNAKER, pilote, commandant le 575e escadron de bombardement. A quitté le B-26 en dernier

Le B-26 Marauder *Miss Take* ne répond plus

par Daniel Jolys, *Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)*

P-47 Thunderbolt escortant le bimoteur dans sa descente irréversible, d'un battement d'aile, souhaite bonne chance à son frère d'armes. Quelques secondes plus tard, le B-26 Miss Take livré à lui-même, déséquilibré, vire à 180 degrés au sud-est de Retiers puis chute en oblique vers le lieu-dit Les Places en Coësmes où il explose dans la cour de la ferme. Il est 21 heures. La famille Colin occupant les lieux, abasourdie par la déflagration, ne déplore aucun blessé. Le mirador d'observation allemand de la Luftwaffe (armée de l'air), de la 13e compagnie du district aérien de Rennes, installé sur le toit de la villa Bonne Brise à Martigné-Ferchaud, a suivi la trajectoire du B-26 endommagé et a aussitôt alerté son état-major.

Patriotes courageux

A peine arrivé au sol, vers le lieu-dit la Forge Cochère en Retiers, George Stalnaker est entouré de plusieurs personnes accourues pour lui venir en aide. L'une d'elle, Emile Soulas, ayant des notions d'anglais, lui demande d'enlever son gilet de sauvetage mae west et de le suivre rapidement car les Allemands ne vont pas tarder à arriver. A l'abri des regards, dans la maison de la famille Soulas au lieu-dit la Pommeraie à Coësmes, l'officier américain troque son uniforme contre des habits de paysan moins élégants. Sa bague de promotion de l'académie militaire de West Point lui est retirée et cousue dans le bas de son pantalon. Un peu déçu, il passe sa première nuit dans la cave de la maison. Il pense à ses camarades. Que sont-ils devenus ?

Stanley Miller a quitté l'avion en premier suivi d'Edgar Williams, Francis Murphy, Jim Clark et Richard Smith pour atterrir dans les environs du village de la Poltière à Coësmes. Jim Clark blessé aux jambes, après avoir heurté violemment un arbre, réussit toutefois à se cacher dans un buisson en attendant la nuit. Lloyd Alexander touche le sol plus au nord vers le village de Coëfferie sur la même commune. Eugene Squier, le copilote, se retrouve seul dans la nature quelque part entre Coësmes et Retiers. Jim Clark est finalement découvert par Joseph Bodard, un intrépide réfugié rennais, qui le conduit chez lui à la Poltière. Il y retrouve Francis Murphy et Edgar Williams cachés dans le grenier à foin. Joseph Bodard les informe qu'il ne peut les garder plus longtemps à cause des patrouilles allemandes qui sillonnent le secteur à la recherche des aviateurs. Les hébergeurs connaissent les risques encourus. Emile Soulas oblige George Stalnaker à se dissimuler au milieu d'un champ de blé pendant toute une journée. La nuit suivante, il est emmené vers Coësmes où il rejoint, à sa grande surprise, quatre membres de son équipage : Williams, Murphy, Clark et Smith regroupés par Joseph Bodard. Les cinq aviateurs ainsi réunis sont cachés dans une grange. Pas pour longtemps puisque leurs hôtes les déplacent dans la forêt du Theil, à un kilomètre au nord de Coësmes, où ils vont passer deux à trois jours. Une autre surprise les attend : Stanley Miller vient d'être récupéré par des villageois alors qu'il se déplaçait seul à bicyclette avec la ferme intention de rejoindre l'Espagne, appliquant tout simplement la procédure inculquée en cas de chute en France occupée. Voilà donc l'équipage du B-26 Miss Take presque complet. George Stalnaker n'a toujours pas de nouvelle d'Eugene Squier et de Lloyd Alexander.

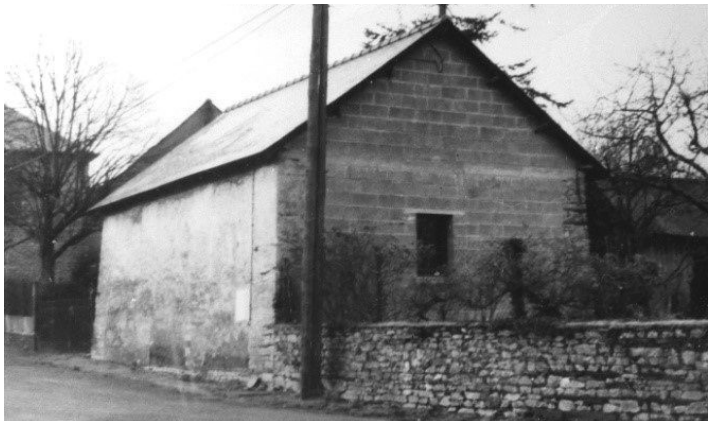
Dans la soirée du 12 juillet, deux résistants originaires de Poligné, Joseph Jochault alias Antoine et André Raton alias Victor, arrivent dans la forêt du Theil-de-Bretagne à bord d'une voiture Renault. Sans détour, ils informent les aviateurs : « Nous allons vous conduire vers autre lieu plus sûr ». Serrés dans l'automobile, les huit hommes arrivent à l'entrée de Poligné, bourgade située au nord de Bain-de-Bretagne. Par prudence, le groupe se faufile entre les arbres pour atteindre leur nouveau refuge, une grange appartenant à la famille Olivo. Sollicité par la Résistance, le couple Olivo, gérant un commerce d'alimentation dans le centre de la petite ville, a accepté sans hésiter d'héberger les six aviateurs américains.

Le B-26 Marauder *Miss Take* ne répond plus

par Daniel Jolys, *Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)*

Leurs quatre enfants, Marinette, Marcel, Auguste et Camille ont été mis dans la confidence.

Séjour à Poligné



La grange à Poligné - *Photo collection particulière*

La grange, qui n'a rien d'un hôtel de luxe, est aménagée sommairement : un coin toilettes, des matelas bourrés de foin, des couvertures de laine et un petit poste radio pour capter la radio anglaise BBC. Les jours suivant, les enfants et bien souvent Marinette, apportent les repas aux fugitifs. Très rapidement, une certaine familiarité s'installe entre la famille Olivo et ses nouveaux « six grands garçons ». Bien entendu, pas question pour eux de sortir de leur cache, de jour comme de nuit, cela serait trop risqué. L'approvisionnement en nourriture de ces jeunes gaillards tombés du ciel exige une organisation stricte et une certaine discrétion en cette période de rationnement.
Comptant sur la complicité de quelques agriculteurs, Marinette Olivo se déplace à vélo dans les fermes achetant l'essentiel pour assurer les repas. Lors de leur arrivée à Poligné, les six Américains apparaissaient très fatigués par les épreuves des jours précédents. L'accueil chaleureux et le dévouement de **la famille Olivo** les a requinqués malgré l'absence de liberté. Les deux résistants, Antoine et Victor, viennent régulièrement prendre des nouvelles de leurs protégés. Ils recommandent à George Stalnaker et à ses hommes de rester dans la grange aussi longtemps qu'il le faudra et de bien écouter les informations de la BBC afin de suivre la progression américaine en Normandie.

En ce mois de juillet 1944, les réfugiés fuyant les grandes villes comme Rennes et Nantes en raison de l'intensité des bombardements aériens, affluent dans les campagnes.

A Poligné, cette nouvelle population inquiète la famille Olivo et les résistants. Pourvu que leurs pensionnaires ne soient pas découverts dans leur abri. Il faut donc redoubler de prudence. Le bourg de Poligné est également traversé par la route nationale 137 de Rennes à Nantes, un axe très emprunté par les convois allemands. Parfois des soldats s'arrêtent pour consommer dans un bistrot situé non loin de la grange. Un jour, un incident avec un client et des soldats a failli dégénérer. Antoine et Victor décident de déplacer les aviateurs à Saint-Ganton, commune située au sud-est de Pipriac, à environ 20 km de Poligné.

Les aviateurs et la famille Olivo dans la grange - *Photo coll. particulière*

(à suivre…)

Procraft : une journée Toulousaine

Par Benoît Paquet *(photo Arc'Antique et Benoît Paquet)*

L'ensemble des partenaires du projet Procraft, tout sourire, parmi lesquels Jean-François Le Clerc 1 et Benoît Paquet 2
Photo © Arc'Antique

Dans le cadre du projet européen Procraft, consacré à la protection du patrimoine aéronautique de la 2nde guerre mondiale, projet piloté par **Arc'Antique**, une journée de travail s'est tenue à Toulouse le 13 septembre dernier. C'était pour tous une joie de pouvoir se réunir enfin après cette période de précaution sanitaire. Cette réunion s'est tenue au cœur de la zone aéroportuaire de la ville rose, à deux pas du musée **Aeroscopia** et du site de l'association les **Ailes Anciennes**. J'ai eu le privilège de participer à cette réunion en compagnie de Jean-François Le Clerc, notre ami président de l'Aéroscope Atlantique.

Photo © Benoît Paquet

Une séance plénière, suivie d'ateliers de travail, a permis de faire le point sur l'avancement du projet :
- la démarche permettant d'identifier les épaves d'avions se formalise, facilitant ainsi la collecte de données
- des morceaux d'avions, récupérés auprès des partenaires du projet (34 avions de 6 pays différents) ont été analysés. Les alliages et revêtements protecteurs ont été identifiés, permettant ainsi de mieux comprendre les processus de corrosion.
- une prochaine étape va consister à développer des techniques de nettoyage des structures corrodées ou peintes. L'aile du Spitfire de Binic (voir lettre d'information n°18 de juin 2021) servira dans ce but.
- les premiers tests de revêtements protecteurs ont été effectués. Des évaluations vont être menées par des techniques de vieillissement accéléré.
- les 1ères démarches de conservation préventive, en fonction des données météorologique et de pollution, sont également lancées.
- la réflexion sur la communication autour du projet est lancée. Il est envisagé une exposition itinérante pédagogique et des documents pour aider les associations à conserver le patrimoine. L'**ABSA 39-45** va contribuer à cette démarche de promotion.

A l'issue de la journée, nous avons eu le plaisir de visiter le musée Aeroscopia, et surtout l'espace **Aéro-cherches** de notre ami **Gilles Collaveri** : un espace exposition sur les avions tombés dans la région pendant la seconde guerre mondiale, présenté dans un format pédagogique interactif. Jean-François Le Clerc et moi-même avons savouré cette visite avec des yeux admiratifs et surtout plein d'envie. ■

Photo © Benoît Paquet

Nouvelles photos en provenance d'Allemagne

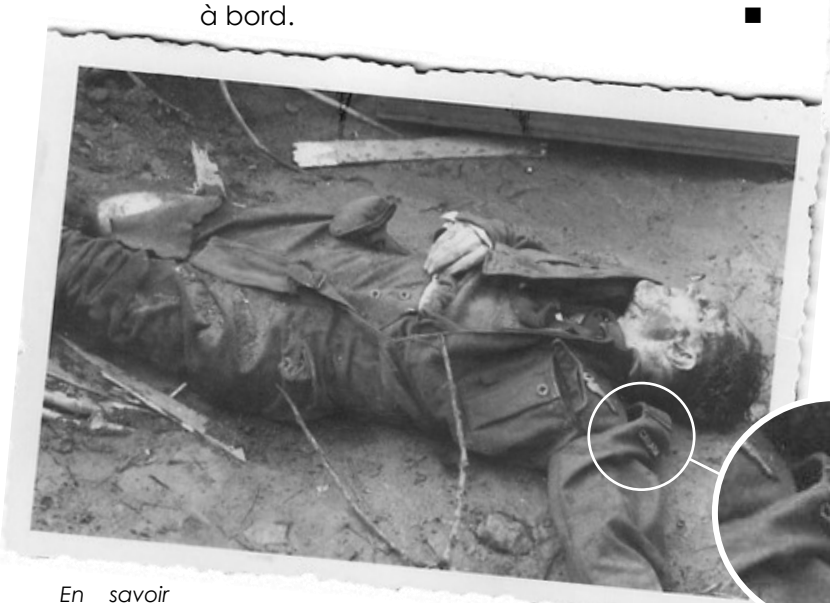
*par **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)*

La magie d'internet nous permet aujourd'hui d'acquérir des photos anciennes, parfois à des prix élevés, qui nous permettent d'illustrer mais aussi d'enrichir les histoires des avions tombés en Bretagne. Avec la complicité de Claude Archambault, en veille sur les photos relatives à la Bretagne, nous avons eu la chance d'acquérir quelques photos inédites, nous permettant ainsi d'enrichir directement notre nouveau site internet (toujours en construction).

• Bristol Beaufort Mk I N1085 du No. 22 Squadron de la RAF tombé à Donges (44) le 12 décembre 1941

Des Beaufort MK I du No. 22 Squadron RAF à North Coates (UK)
© IWM CH 644 - domaine public

Ces cinq photos à suivre, probablement prises par un soldat allemand, révèlent la violence du choc lors de la chute de l'avion. Une photo nous a permis d'identifier le corps du malheureux **Flying Officer Allan W. TROUP** ; celui-ci porte sur l'épaule son insigne « Canada », et TROUP était le seul aviateur canadien à bord. ■



En savoir plus sur l'histoire de cet avion :
http://absa3945.e-monsite.com/pages/base-de-donnees/12-decembre-1941.html

Nouvelles photos en provenance d'Allemagne

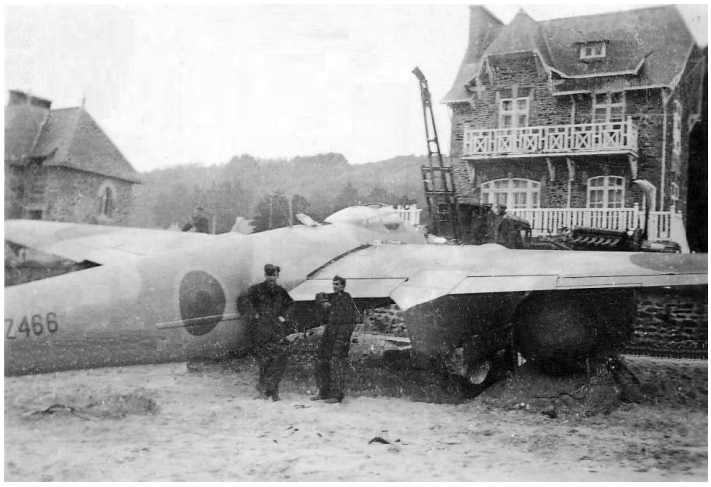
*par **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)*

• De Havilland Mosquito FB IV du No. 540 Squadron de la RAF posé sur la plage des Rosaires (Plérin - 22) le 20 février 1943.

Curieux fait du hasard, nous avions évoqué l'histoire de cet avion dans notre précédente lettre d'information (n°19 - septembre 2021) suite à la rencontre d'Alain Lamour, organisateur d'une exposition sur la station balnéaire des Rosaires.

Quelques jours après la parution de notre lettre, cette photo de trois soldats allemands posant devant l'avion était à vendre sur internet.

Une autre photo (copie ci-dessous), également à vendre, nous a malheureusement échappé. Elle



montre l'avion face à une villa sur la plage des Rosaires. On distingue sous l'aile une masse sombre qui ressemble à un ballon qui aurait été peut-être été gonflé pour redresser l'avion.

Cet avion fut ensuite envoyé en Allemagne, au 2./Versuchsverband Ob.d.L. (Oberbefehlshaber der Luftwaffe), escadrille surnommée le "Cirque Rosarius" (du nom du fondateur de cette unité, Theodor Rosarius), l'unité spéciale de la Luftwaffe chargée de tester les avions ennemis capturés. Il fut vraisemblablement codé "T9+XB". Il fut exposé le 19 septembre 1943 au centre d'essai de Rechlin avec d'autres avions capturés. On le voit sur les photos ci-dessous, sans hélices , celles-ci ayant été endommagées lors de l'atterrissage sur la plage des Rosaires. Il semble que l'avion n'ait jamais revolé. ■

Photos : source inconnue

En savoir plus sur ce Mosquito : http://absa3945.e-monsite.com/pages/base-de-donnees/cat-22/20-fevrier-1943.html

Nouvelles photos en provenance d'Allemagne

*par **Benoît Paquet** (photos Pierre Babin sauf mention contraire)*

• Bristol Blenheim Mk IV du No. 254 Squadron de la RAF posé sur la plage de l'Aber (Crozon - 29) le 28 mars 1942.

C'est lors d'une mission qui consistait à escorter une flottille de la Royal Navy revenant de la mission « Chariot » sur Saint-Nazaire (le célèbre raid de commandos visant à rendre inutilisable la cale Joubert du port de Saint-Nazaire) que ce Blenheim fut contraint de se poser sur la plage de l'Aber. Le Flight Sergeant **Anthony George PARNELL** (►) et son équipage furent capturés et l'avion, après avoir été réparé, fut repeint aux couleurs allemandes et envoyé en Allemagne. Cet épisode a été raconté par Pierre Babin dans son livre « La WEKUSTA 2 au combat » (voir notre lettre d'information n°15).

Le F/S Parnell
Photo coll. 'The London Free Press' via P. Babin

Trois photos de l'avion aux couleurs allemandes étaient à vendre en octobre dernier sur internet. Nous avons pu en acquérir une, les deux autres ayant été vendues à des prix très élevés. La photo (**ci-contre ►**) montre le nez de l'avion, après avoir été repeint : le petit kangourou fut préservé par les allemands.

Pierre Babin, auteur de « La WEKUSTA 2 au combat » nous fait également le plaisir de nous transmettre la photo du Flight Sergeant Parnell (ci-dessus) et deux autres photos de l'avion (ci-dessous). ■

Photo collection Benoît Paquet - ABSA 39-45

Le Blenheim peu après son atterrissage sur la plage de l'Aber.
Photo collection Pierre Babin

Une autre photo du Blenheim montre l'avion aux couleurs allemandes avec le petit kangourou sur le nez.
Photo collection Pierre Babin

En savoir plus sur l'histoire de ce Blenheim :
http://absa3945.e-monsite.com/pages/base-de-donnees/28-mars-1942.html

Les photos transmises par Pierre Babin sont tirées de son livre « La WEKUSTA 2 au combat » disponible aux éditions Heimdal.

Rodeo 65

par Gilles Collaveri

Gilles Collaveri n'est pas un inconnu de l'ABSA 39-45. Ce n'est pas non plus un inconnu des passionnés d'aviation qui ont pu lire de nombreux articles signés de sa main dans le célèbre magazine « le Fana de l'aviation ». C'est enfin le créateur d'Aérocherche, association toulousaine ayant pour but de faire partager l'archéologie aéronautique, et possédant un sympathique petit espace exposition au cœur du non moins célèbre musée Aéroscopia à Toulouse. Aérocherche, comme l'ABSA 39-45, est pleinement engagé dans le projet européen Procraft.

Gilles Collaveri *devant son musée en plein cœur d'Aeroscopia à Toulouse* - *Photo Benoît Paquet*

Mais aujourd'hui, c'est pour l'ABSA 39-45 que l'ami Gilles a décidé de rédiger un article relatant un fait de guerre aérienne ayant eu lieu dans les cieux costarmoricains. Découvrez ci-après cette histoire mais également le récit de la découverte des vestiges d'un Messerschmitt Bf 109 quelques 77 ans plus tard.
Benoît Paquet

Janvier 1944

Hawker Typhoon - *Photo collection C. Goss via G. Collaveri*

Début 1944, la suprématie aérienne alliée s'affirme en France ; lentement mais sûrement, la Luftwaffe est dominée par l'aviation anglo-américaine. Le 21 janvier 1944, 16 Hawker Typhoons des no 193 et 266 Squadron de la Royal Air Force décollent en 4 groupes de 4 ; c'est une mission de chasse libre sur la Bretagne Nord, nommée « Rodeo 65 ». Les Typhoons sont menés par le **« Squadron Leader » Peter Lefevre**. Ce pilote a déjà une carrière hors du commun derrière lui. Ayant rejoint la RAF en 1938, il a été abattu et a sauté 3 fois en parachute : une 1ère fois pendant la bataille d'Angleterre, une 2nde en Italie et une 3ème fois en Bretagne Nord, près de Brest, où il a été caché par la résistance, évacué par l'Espagne et récupéré par le consul Anglais avant d' être rapatrié vers l'Angleterre. Il s'est battu en Norvège, à Malte et fut décoré de la prestigieuse DFC[1]. Il a déjà abattu 9 avions allemands : des chasseurs (Me109, Focke-Wulf Fw 190) des bombardiers (Junkers Ju 88, Heinkel He 111) et même un Hydravion (Heinkel He 115).

Peter Lefevre (à l'extrême droite)
Photo P/O Karel Mrazek - RAF Museum ref L88-05 (non commercial use)

Rodeo 65

Les 16 Typhoons traversent la Manche à 650 mètres, juste en dessous du plafond nuageux. En arrivant sur la côté française, ils croisent 6 Typhoons du Squadron 193 qui, eux, reviennent vers leur base. Les 16 avions entament leur périple. Ils passent au Nord de Dinan, puis filent vers le Sud. Sur Rennes, ils rencontrent une Flak (DCA Allemande) modérée à forte. Pour éviter la ville, le leader les emmène à 30 mètres d'altitude plus au Sud de Rennes, mais la Flak les suit. Arrivés à 10 kms à l'Ouest de Rennes, ils repartent vers le Nord Est, direction Lannion.

Surpris alors qu'ils vont atterrir.

En maraude à 30 mètres d'altitude et à l'affut d'une proie, les Typhoons survolent la campagne Bretonne. Soudain, à quelques kilomètres d'un aéroport, Peter Lefevre repère deux avions, à 150 mètres d'altitude, volant vers le Nord Est, qui s'apprêtent à atterrir ; l'un

[1] Distinguished Flying Cross

par Gilles Collaveri

d'eux a déjà sorti son train d'atterrissage. Notre pilote les identifie comme deux Messerschmitt Bf 109. Ces avions appartiennent à l'escadrille de reconnaissance NAGr.13 qui est basée à Dinard. Ils ont été modifiés pour effectuer des reconnaissances à longue distance ; ils emportent de puissantes caméras (**photo ►**) mais ils sont plus lourds et moins manœuvrant que des Bf 109 classiques. Lefevre attaque l'avion de gauche et ordonne à la section de droite d'attaquer l'avion de droite. Puis il se rapproche du premier Messerschmitt qui a déjà sorti son train d'atterrissage. Ce Me 109 a une vitesse d'environ 300 km/h alors que le Typhoon vole à près de 500 km/h.

Me Bf 109 équipé de caméras.
Photo coll. Nick Beale via G. Collaveri

Lefevre ouvre le feu quand il est à 150 mètres de l'avion ennemi, s'approchant ainsi jusqu'à 90 m. Il observe plusieurs impacts, le Messerschmitt continue son approche vers l'aéroport avec un angle de 25 degrés, comme s'il allait se poser, mais il s'écrase et explose dans le périmètre du terrain d'aviation. Peter Lefevre dégage violemment à gauche, et son ailier, D.C. Borland, qui le suit, observe l'avion allemand qui s'écrase. Quant au second Messerschmitt, le F/O. Meyer arrive trop vite sur lui, tire, mais ne voit aucun résultat. Sachant que d'autres avions le suivent, il dégage. Le **Lieutenant Cassie** attaque à son tour

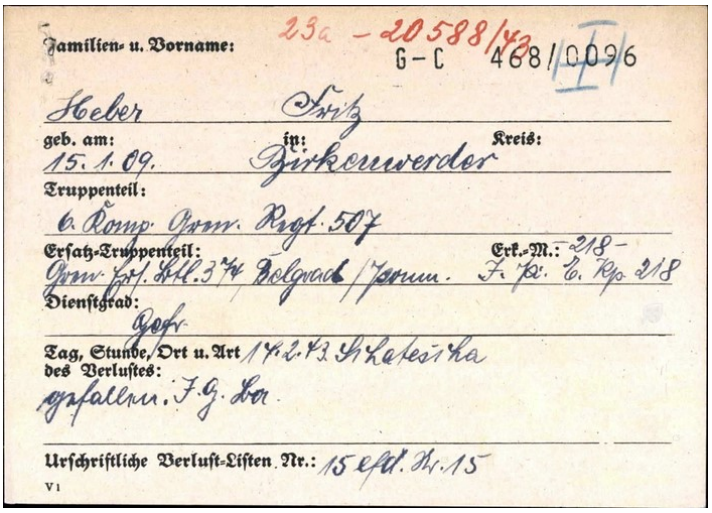
F/L. Cassie, 2e en partant de la gauche.
Photo 193 Squadron RAF by Chriswoodcock

avec de courtes rafales. Le Messerschmitt pique à 20 mètres d'altitude, et essaie d'éviter les Typhoons en tournant autour d'un grand bâtiment que les Anglais identifient comme une église. **Jock Inglis** attaque à son tour ; le Messerschmitt sort son train d'atterrissage, prend de l'altitude puis le pilote largue la verrière,

Jock Inglis, au milieu. *Photo 193 Squadron RAF by Chriswoodcock*

sans doute pour sauter en parachute, mais il y a une explosion, l'avion pique brusquement vers le sol et s'écrase près d'une mare.

Sur leur élan, les Typhoons passent en trombe au-dessus de l'aéroport, ils essuient quelques tirs de Flak mais ils ne sont pas touchés. Les 2 Messerschmitt effectuaient un vol de convoyage et étaient pilotés par Franz Gregoritsch, de Klagenfurt et **Fritz Heber**, de Leipzig. Les 2 pilotes allemands seront enterrés à Ploudaniel/Lesneven.



Familien- u. Vorname: 23a – 20588/42 G-C 468/009/6
Heber Fritz
geb. am: 15. 1. 09. in: Birkenwerder Kreis:
Truppenteil: 6. Komp. Gren. Regt. 507
Ersatz-Truppenteil: Gren. Ers. Bat. 374 Bolgrad / Jerum. Erk.-M.: 218 – F. Po. 6. Kp 218
Dienstgrad: Gefr.
Tag, Stunde, Ort u. Art des Verlustes: 17.2.42 Sokolesitka gefallen. F.G. Ber.
Urschriftliche Verlust-Listen Nr.: 15 Erl. Nr. 15
V1

Fiche annonçant le décès du pilote allemand Fritz Heber.
Document Deutsches Bundesarchiv via Gilles Collaveri

Les seize avions anglais rentreront sans dommage, malgré une forte DCA Allemande. Quelques jours plus tard, le 6 février 1944, Peter Lefevre attaque le dragueur de mine M156 dans l'Aber Wrach' (toujours dans le Nord Finistère), son Typhoon est touché ; il saute en parachute mais trop bas à 200 pieds, soit

par Gilles Collaveri

environ 70 mètres), son parachute ne s'ouvre pas et il disparait lors de cetteaction. Jock Inglis, quant à lui, disparait peu après le débarquement, le 12 juin 1944, lorsque son Typhoon heurte un câble à haute tension près de Potigny dans le Calvados.

Une plongée dans les archives.

Un long travail documentaire fut effectué en amont : le recueil des archives de la Luftwaffe, des rapports (« ORB ») de la Royal Air Force, le rapport de l'officier « intelligence » du Squadron 266, dont voici un résumé : « *Le S/L Peter Lefevre menait 16 avions sur un parcours « Rodeo » Dinard - Rennes - Gael - St-Brieuc - Lannion. Lors du dernier segment, 2 Messerschmitt 109 furent aperçus en approche sur un aéroport. Lefevre mena l'attaque sur le premier des deux avions qui avait descendu son train d'atterrissage. Le second Me109 essaya de s'échapper en volant autour d'un grand bâtiment, jeta sa verrière, mais il explosa et s'écrasa près d'une mare et d'une église à quelques kilomètres à l'est de l'aéroport* ».
Recoupé avec les témoignages locaux, tout concordait ce qui nous amena dans un petit village en Bretagne Nord.

Sur les traces d'un des deux Messerschmitt, 77 ans plus tard.

Sur place, nous fûmes accueillis par Monsieur le maire et les élus locaux. Avant notre arrivée, une collecte de témoignages avait été effectuée, confirmant qu'un avion s'était écrasé près du château. Sur place, nous découvrons un site magnifique avec un château, qui a hélas brulé le et dont il ne reste plus que des ruines, évoquant un passé fastueux. La légende locale dit que la marquise, ayant refusé l'entrée du château aux paysans venus éteindre l'incendie, de peur que leurs sabots ne rayent le parquet, le château avait brulé....

Un pare brise intact

Devant le château se trouvent une mare et une petite rivière. Dans cette mare furent trouvés des morceaux de verre (**photo►**). C'était le pare-brise du Messerschmitt 109, composé de deux parties, l'une d'elle totalement intacte, l'autre à moitié brisée. Son objectif était de protéger le pilote des tirs frontaux. Le matériau est du verre blindé (SiGla : Sicherheitsglas) composé de plusieurs couches de verre, ayant pour but d'empêcher un projectile de pénétrer, et de protéger le pilote d'éventuels éclats de verre suite à un impact. C'est la même technique que celle utilisée aujourd'hui avec le verre « securit » du pare-brise des voitures, qui intègre un film transparent entre les différentes couches de verre.

Photo G. Collaveri

Pare-brise de Me 109, photo de 1942 - Photo magazine Life

Cette pièce extraordinaire était restée dans la vase plus de 70 ans et par chance, la vase l'avait conservée, intacte. La chance fait souvent partie de notre démarche…

D'autres pièces confirmèrent le type d'avion : c'était bien un Messerschmitt 109.

Sur place, nous pouvons démarrer les recherches, toutes les autorisations requises ayant été obtenues. Nous découvrons très rapidement des vestiges de l'avion, parfois posés à même le labour, dont certains portent encre la peinture verte du camouflage (**photo ►**).

Photo G. Collaveri

par Gilles Collaveri

Au bord de la rivière d'autres pièces apparaissent. Des éléments en plomb provenant de la **batterie**, de la **tuyauterie** ainsi que des petits morceaux de plexi-

Eléments de batterie (▲) et de tuyauterie (▲) - Photo Gilles Collaveri

glass de la verrière s'assemblent vraiment comme un puzzle. Puis apparaissent les pièces les plus parlantes : le **cadran du compte tours moteur**, et la **lampe de bord** (**photos ▼**) qui servait à éclairer l'intérieur du cockpit la nuit, facilement identifiable par le numéro de pièce inscrit dessus (*FL32253-1*). Voici ces deux

Photos Gilles Collaveri

pièces repositionnées sur la planche de bord de l'avion (**ci-dessous ▼**). Enfin, deux pièces attirent notre

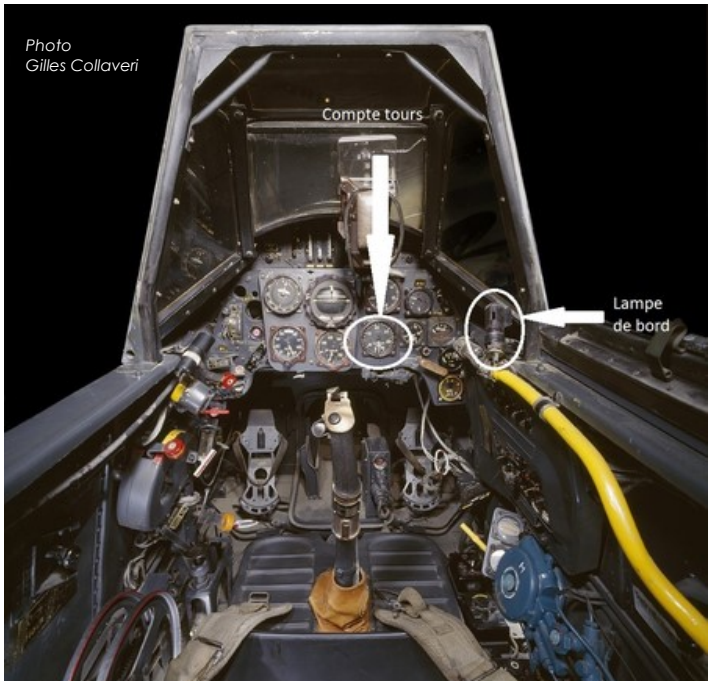


Photo Gilles Collaveri

attention : une **trappe mobile** permettant au pilote de monter dans l'avion, ainsi qu'un **encadrement de**

Trappe mobile et son emplacement sur le Me 109 d'Aeroscopia.
Photo Gilles Collaveri

trappe de maintenance. Ces deux dernières pièces mettent en évidence une peinture grise atypique pour les Me109 : sans doute une couleur spécifique

Trappe de maintenance et son emplacement sur le Me 109.
Photo Gilles Collaveri

aux avions de reconnaissance. Il est donc clair que l'avion de Fritz Heber s'est écrasé face au château. La découverte des vestiges de l'avion, la présence de la mare et du château (que les pilotes Anglais ont pris pour une église) valident les témoignages de 1944. Cette recherche met en exergue un étonnant mariage de l'histoire réunissant les ruines d'un château du 19ème siècle incendié et les vestiges d'un chasseur allemand de la seconde guerre mondiale. Grâce à l'aide des élus locaux et des habitants du village, un fait de guerre aérien a été reconstitué avec la plus grande précision, et pourra s'inscrire dans l'histoire locale. Car c'est encore et toujours l'objectif ultime de notre association : restituer des pans d'histoire oubliés en s'appuyant sur des fragments d'avions, les archives et les témoignages locaux. ■

Remerciements : Pierre Babin, Chris Woodcock, Marie Hélène Quéré, Laurent et Ryan Collaveri, Fabrice Joseph, Werner Oeltjebruns, Philippe Dufrasne, Daniel Sannier et Isabelle de Logivière.

Un 11 novembre à Orgères (35)

Par Benoît Paquet *(photos Benoît Paquet)*

Une question pourrait vous venir à l'esprit : « pourquoi parler d'une exposition sur la guerre de 1914-1918 dans la lettre d'information de l'Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 ? ».

Bernard Gislard, Pierre Mahé et **Romain Gislard** sont des **adhérents de l'ABSA 39-45**. Outre leur passion pour l'histoire de l'aviation en Bretagne entre 1939 et 1945, ils ont comme point commun d'être également des passionnés d'uniformologie. Ils collectent et rassemblent depuis de nombreuses années des uniformes de soldats, marins ou aviateurs de la guerre 1939-1945. Bernard Gislard, dont la passion a débuté il y a 50 ans, possède également une collection d'**uniformes de la 1ère guerre mondiale**. Habitant à Orgères (35), c'est tout naturellement que Bernard et l'équipe municipale se sont entendu pour organiser au cœur de la commune, une exposition sur le thème de la 1ère guerre mondiale, agrémentée de nombreux uniformes de soldats ou de civils, mais aussi de divers objets et documents. Cette exposition s'est tenue du 11 au 26 novembre, assurée par Bernard, Pierre mais également Frédéric Hénoff.

Ce jeudi 11 novembre 2021 fut l'occasion de l'inauguration officielle de cette exposition, par **Monsieur le Maire d'Orgères, Yannick Cochaud**, accompagné de **Madame Trochu**, adjointe en charge des cérémonies et de **Monsieur Baude**, adjoint en charge de l'urbanisme et de la voirie.

Côté ABSA 39-45, outre Bernard Gislard, Pierre Mahé et Romain Gislard, étaient présents Frédéric Hénoff et moi-même. Cette inauguration fut l'occasion d'accueillir pour notre plus grand plaisir une classe d'une trentaine d'enfants, dont les nombreuses questions qu'ils nous posèrent nous confortèrent dans notre volonté de transmettre aux plus jeunes la

mémoire de ces évènements de l'histoire.

En marge de cette exposition, nous avons eu l'opportunité d'échanger avec Monsieur le Maire, Madame Trochu et Monsieur Baude sur la perspective d'un évènement en préparation dans la commune en mémoire de l'équipage du **Mosquito Mk IV DZ353 (profil)** tombé le 9 juin 1944 à la Cour d'Orgères, précisément face à la maison de Bernard Gislard. Cela faisait suite à divers contacts établis par Bernard et

Pierre avec l'équipe municipale sur le sujet.

Notre échange porta sur les différents projets autour de l'évènement : baptême de rues aux noms des aviateurs, érection d'une stèle commémorative, intervention possible dans les écoles, exposition, etc… Ce fut l'occasion pour nous de rappeler le soutien que l'ABSA 39-45 peut apporter à la commune dans cette honorable démarche : contact avec les familles, recherches historiques, exposition, intervention auprès du public…

Un bel évènement en perspective dont nous ne manquerons pas de vous tenir informés. ■

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)

Par Frédéric Hénoff

Le Captain **John W. Dickson** est quant à lui tué lorsque son P-47, surnommé "The Thunderbolt" est atteint par un tir direct de Flak. Désemparé, son chasseur va s'écraser tout près de l'aérodrome, près de la ferme

Le Captain John W. Dickson paré à monter dans le cockpit de son P-47. Il porte un parachute-siège AN 6510-1 dont on aperçoit la poignée d'ouverture à son côté gauche ainsi qu'une Mae-West de type B-4. Photo Fried's family

de la Teslais[1]. Antoinette Diraison, 15 ans à l'époque se souvient encore de cet évènement tragique : "*L'appareil qui volait très bas a été pris dans les tirs de la défense antiaérienne allemande. Le parachute du pilote éjecté n'a pas eu le temps de s'ouvrir et son corps a heurté violemment des arbres. Affreusement mutilé, il a été rapidement récupéré par les Allemands.*"

En fouillant l'aviateur afin de l'identifier, les allemands vont retrouver sur l'infortuné pilote des billets de florins néerlandais, de francs belges et français, des photos personnelles ainsi qu'une trousse d'évasion contenant aussi de l'argent, deux cartes imprimées sur tissus, une lime dans un étui ainsi qu'un petit compas.

Le Captain John Winfred Dickson

Le Captain John W. Dickson, né le 2 octobre 1920 à Henryville, est le fils du directeur de la Henryville High School et d'une institutrice qui a mis de côté son métier pour éduquer ses huit enfants. Après sa scolarité, et alors qu'il est employé comme livreur de journaux, il s'engage dans l'Air Corps le 17 mars 1942 à Bowman Field, Kentucky. Il s'en est fallu de peu ! Lors de sa première tentative auprès du bureau de recrutement il ne pèse pas le poids minimum prescrit pour sa taille. John se rend alors dans une alimentation afin d'y acheter une belle quantité de banane et après avoir englouti celles-ci, il se présente une seconde fois devant le recruteur, demandant à être pesé immédiatement. Il est cette fois déclaré apte au service, en ne dépassant le poids requis que de 450 grammes ! Et après ça, très certainement à tout jamais écœuré des bananes. Passé entre autres à Merced Army Flying School, Californie, et à l'issue de son parcours de formation, le 30 octobre 1942 à Luke Field, Arizona il est promu sous-lieutenant et y reçoit son brevet et ses ailes de pilote. Après une courte permission, il rejoint le 323rd Fighter Squadron du 327th Fighter Group alors basé à Richmond Army Air Base, Virginie, une unité dotée de Curtiss P-40F Warhawk. Cette formation est l'un des éléments de la défense aérienne des Etats-Unis mais aussi une unité d'entrainement opérationnel qui transforme les pilotes sur avion d'arme.

En novembre John écrit à sa famille : " *Rien ne semble se préparer pour demain. Je monte dans un avion tout seul pour la première fois depuis le 25 octobre. J'espère que je n'ai pas oublié comment on vole. Je pense que je serai sur la côte Est pendant environ trois mois, mais je ne serai pas là en permanence. J'irai peut-être plus tard à Washington ou à Baltimore*".

Février 1943 voit l'arrivée d'un nouveau type d'avion au sein du Squadron, le Republic P-47 Thunderbolt, un appareil que John rêvait de piloter, en atteste la photo de la "bête" tirée d'un article du magazine LIFE du 2 février 1942 qu'il a collé dans son scrapbook personnel[2] (**photo ci-dessous ▼**). En avril 1943, on le

[1] la ferme n'existe plus, le site est aujourd'hui inclus dans l'emprise de l'usine automobile PSA La Janais-Rennes

[2] son album de souvenirs

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)

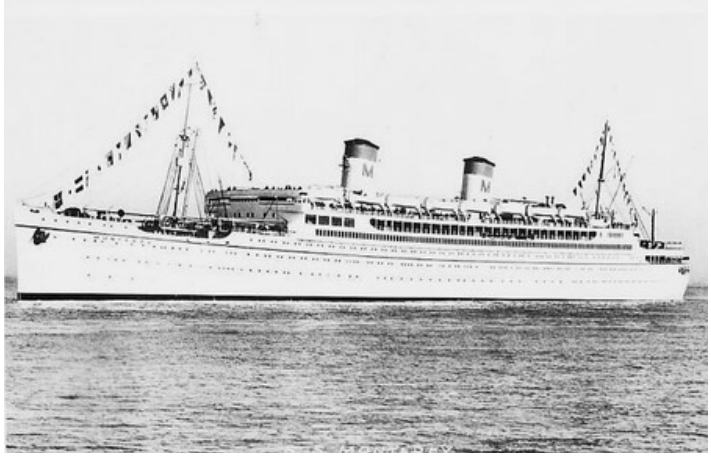
Par Frédéric Hénoff *(profil Jean-Marie Guillou)*

retrouve comme pilote sur cet avion au sein du 365th Fighter Squadron appartenant au 358th Fighter Group, une nouvelle unité constituée en décembre 1942 et activée à Richmond le 1er janvier 1943. Celle-ci a tout naturellement puisé dans le 327th Fighter Group la plupart de ses personnels.

S'en suit pour John une période de formation intense sur P-47, qu'il partage avec sa famille dans une lettre enthousiaste du 23 avril 1943 dans laquelle – et avec moult croquis à l'appui – il décrit celle-ci :

"Le trafic est incroyable. Je demande des instructions pour atterrir et ils me répondent par radio que je suis en quinzième position pour me poser, alors j'attends jusqu'à ce qu'il soit temps pour moi de me présenter. Ensuite, je déboule à une vitesse d'à peu près 480 km/h à environ 1,50 m au-dessus de la piste, puis je redresse, je sors mes roues et après je me présente à nouveau et je me pose. Nous atterrissons à environ 215 km/h, car cet avion ne peut pas voler à moins de 160 km/h."

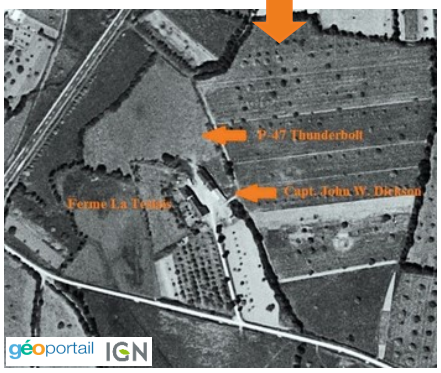
En mai, il est promu lieutenant. Des rumeurs de plus en plus fortes font état d'un transfert outre-mer et celui-ci devient effectif le 8 octobre 1943 lorsque le **paquebot "SS Monterey"**, transformé en transport de troupes,



Le paquebot « SS Monterey » - Photo $ 1LENCE D00600D, CC BY-SA 3.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>, via Wikimedia Commons

quitte les Etats-Unis avec les éléments du 358th Fighter Group. Le parcours de John à son arrivée en Angleterre est sensiblement le même que celui de son ami le Major Ross – sans qu'il ne soit toutefois du déplacement en Italie - avec pour lui aussi une victoire aérienne acquise lors de la mission du 8 février 1944.

La vie de John va prendre fin brutalement ce 11 avril 1944 lorsque son appareil, accueilli par un feu d'enfer, est abattu par la Flak qui protège l'aérodrome de Rennes Saint-Jacques. Au cours de son tour d'opération, le Captain John Winfred Dickson a été décoré



Ci-dessus et ci-contre le lieu du crash de John Winfred Dickson ; son corps fut retrouvé à quelques dizaines de mètres de son avion, à proximité de la ferme de la Reslais.
Ci-dessous le même lieu aujourd'hui, occupé par les usines PSA.
Photos : ci-dessus et ci-contre source Geoprtail © IGN et ci-dessous source Google Earth.

de la *Distinguished Flying Cross* (le 31 mars 1944), de l'*Air Medal* (le 17 janvier 1944) avec cinq Oak Leaf Clusters[3] et de la Purple Heart à titre posthume. Inhumé tout d'abord au cimetière de l'Est à Rennes, tombe 572, après la guerre et à la demande de sa famille, son corps est rapatrié aux Etats-Unis. Il va être inhumé le 25 juillet 1948 dans le cimetière de sa ville natale, Henryville, au Mt Zion Cemetery, où il repose pour l'éternité.

[3] ce qui signifie qu'elle lui a été décernée cinq fois de plus

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)

Par Frédéric Hénoff *(profil Jean-Marie Guillou)*

Les 12 et 13 mai 2012, la municipalité de Chartres-de-Bretagne a rendu un magnifique hommage au valeureux pilote lors d'une cérémonie religieuse et civile en présence d'une partie de sa famille

(https://www.youtube.com/watch?v=t8TP-3HMmv0) et en nommant pour cette occasion l'une des places de la ville "Place du Capitaine John W. Dickson".

The lucky ones (les chanceux)

A l'instar du Captain Charles T. Kimball, d'autres pilotes sont à des degrés divers plus heureux. L'avion du 2nd Lt. Albert P. Gsell Jr., surnommé "Lucky Fran" est aussi durement touché mais le jeune pilote arrive à ramener son Thunderbolt en Angleterre où il réalise un bel atterrissage sur le ventre.

S'il a cru à un moment pouvoir lui-aussi rentrer, le 2nd Lt. **Philip R. Ballinger** doit rapidement se rendre à l'évidence - son P-47 (s/n 42-76328) en est incapable. Ailier du 1st Lt. Voorhees lors de sa passe d'attaque en rase mottes et à pleine vitesse sur l'aérodrome, son avion est comme d'autres atteint par des tirs de Flak et alors qu'il a repris de l'altitude son moteur stoppe soudainement – un vrai silence de mort. Phil contrôle ses cadrans, vérifie son circuit d'alimentation carburant quand les premières fumées envahissent le cockpit et que les premières flammes apparaissent. Cette situation critique ne lui laisse que le choix de sauter en parachute et il en informe par radio son coéquipier qu'il a perdu de vue. Phil Ballinger se trouve à ce moment-là à l'Est de Rennes, dans la région de Châteaubourg. Il va toucher terre au sud de la ville sur un terrain de la ferme de La Pouardière, son avion allant s'écraser tout près de là, un peu plus au nord, près de la ferme de La Goultière. Phil se dirige vers la ferme proche et est accueilli par M. François Pirot qui, malgré le danger encouru, va le cacher pour la nuit, en lui fournissant par la même occasion des vêtements civils. Alors que le lendemain

Le Lt. Philip R. Ballinger pose fièrement devant un P-47 surnommé "Rebuttal". Il pourrait s'agir de son avion personnel (selon sa famille) bien que la couleur du capot indique un appareil appartenant au 365th Squadron - le 367th Squadron arborait une couleur rouge. Photo Ballinger's family

matin, le fermier lui apporte de la nourriture dans sa cachette, il ne peut que constater le départ de l'américain. Le parcours de l'aviateur - qui a certainement quitté sa cachette durant la nuit - jusqu'à sa capture 4 jours plus tard, n'est pas connu mais dans un document d'après-guerre, Phil Ballinger précise qu'il a aussi utilisé le train comme moyen de transport. Toujours est-il que Phil est capturé[4] à Carquefou en Loire-Inférieure le 15 avril suivant. Arrêté en civil, on le considère donc comme un espion. Il est emmené à

[4] dans un témoignage audio (transmis à l'auteur par la famille), Phil Ballinger raconte qu'il a été dénoncé aux allemands par le fermier de Carquefou qui l'hébergeait. Des recherches sont en cours sur ce point.

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)

Par Frédéric Hénoff *(profil Jean-Marie Guillou)*

Nantes pour la nuit puis dirigé pour interrogatoire vers les bureaux du détachement du Sicherheitsdienst IV E d'Angers - en d'autres termes la Gestapo où, entre ses divers interrogatoires, il est incarcéré à la prison du Pré-Pigeon de la ville. Il va rester cinq jours dans la capitale Angevine avant d'être transféré vers Paris, à la prison de Fresnes, pour encore d'autres question-

Le 2nd Lt Philip R. Ballinger, photographié dans un alignement de prisonniers à son arrivée au camp - Photo Ballinger's family

nements mais refusant toujours de donner des informations autres que ses nom, grade et matricule - comme l'atteste un document d'époque.

Un de ses contemporains, le Sgt. Harold E. Owens, a laissé un témoignage sur son propre séjour Parisien : "*Au quartier général de la Gestapo, contraint de me tenir nu à l'exception de mes dog-tags et d'une paire de menottes, j'ai été soumis à un procès de dix minutes au cours duquel on ne m'a pas autorisé à parler. Comme un fermier français m'avait donné des effets civils, j'ai été reconnu coupable d'espionnage et on m'a dit que je serais fusillé. Mais les Nazis n'en avaient pas terminé avec moi. Pendant 72 heures, j'ai dû rester menotté dans une cellule sans le moindre repos. J'ai également fait trois visites à la "boîte noire" durant cinq heures d'affilée, un cachot de 60cm de large et de 1,50m de hauteur*."

Sept semaines plus tard, Phil Ballinger est expédié en Allemagne mais, au lieu de rejoindre le Dulag Luft ou Centre d'Evaluation d'Oberursel, comme chaque aviateur capturé à l'Ouest y est au préalable envoyé, il est dirigé vers la prison de Wiesbaden. Son statut d'espion en est évidemment la cause et la Gestapo cherche toujours à retrouver ceux qui l'ont aidé sur le sol français. Et le Sgt. Owens de parler de Wiesbaden : "*Je me souviens de ce gardien allemand qui m'apprenait "Links" et "Rechts"*[5] *en me frappant sur le côté de la tête avec sa crosse de fusil et aussi de cet officier qui avait perdu toute sa famille dans un bombardement allié mais qui avait fait entrer en cachette deux citernes d'eau pour les prisonniers. Il disait : je ne devrais pas vous aider, vous avez tué à Francfort ma femme et mes deux gamins - puis avec hésitation il ajoutait, mais je suppose que c'est la guerre. Ma condamnation à mort a été annulée et j'ai été envoyé dans un camp de prisonniers de guerre en Allemagne*."

La prison de Wiesbaden où fut envoyé le 2nd Lt Philip R. Ballinger. Photo Hessisches Staatsarchiv Darmstadt

C'est la même sentence qui est appliquée à Phil Ballinger et après un séjour de 29 jours à Wiesbaden, en n'ayant toujours pas parlé, il est remis entre les mains de la Luftwaffe et il pénètre enfin dans le Dulag Luft. Il va y rester moins d'une semaine, car les informations utiles que l'on pourrait tirer de lui sont un peu périmées du fait du temps qui a passé depuis sa capture. Phil Ballinger est dirigé vers un camp de prisonniers permanent, le Stalag Luft III près de Sagan[6], puis,

[5] « gauche » et « droite »

[6] le camp où a eu lieu une évasion massive le 24 mars précédent, immortalisée dans le film "La Grande Evasion"

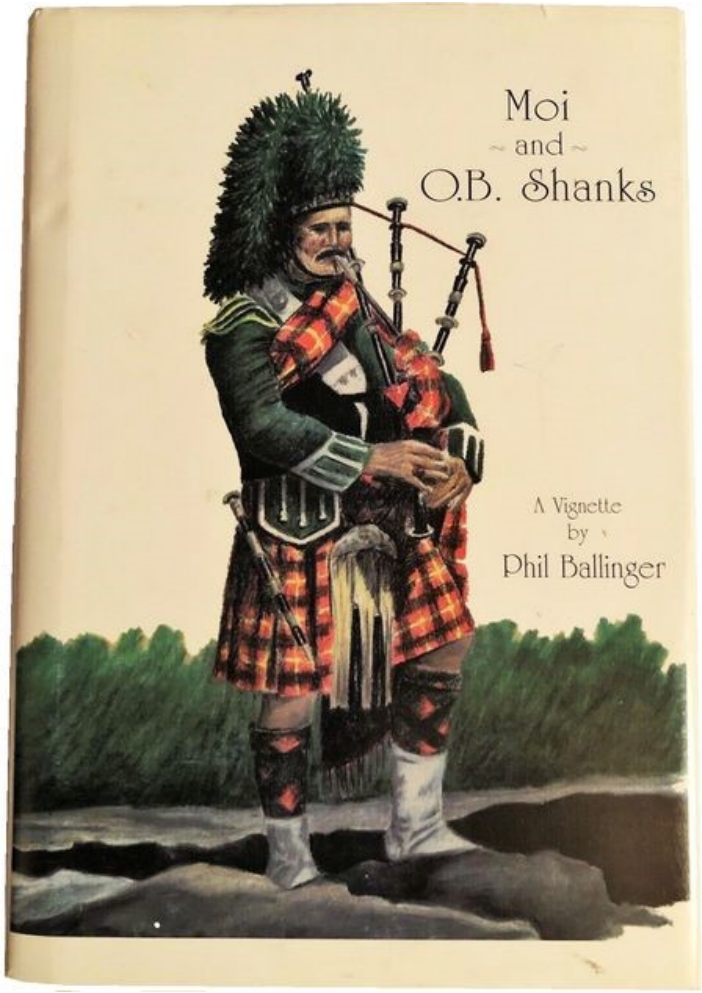
11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (2ème partie)

Par Frédéric Hénoff *(profil Jean-Marie Guillou)*

fin janvier 1945 et à cause de l'avance des troupes Russes, il est déplacé avec l'ensemble des prisonniers vers le Stalag VII-A près de Mossburg. C'est là qu'il va retrouver la liberté, le 29 avril 1945, lorsqu'arrivent les premiers éléments de la 14th Armored Division appartenant à la 3rd Army U.S. du General Patton.

Après la guerre il va poursuivre une belle carrière au sein de l'USAF (au Japon, en Corée et en Europe entre-autres) puis au terme de celle-ci entrer à la chambre de commerce de la ville de Sumter en Caroline du Sud où, en tant que Président et Directeur Général, il va booster le développement industriel de la ville et de sa région. A noter que sa principale passion dans la vie est le golf et qu'il a joué sur les meilleurs parcours des USA et d'Ecosse, allant même jusqu'à écrire un roman sur le sujet qui mêle fantaisie, plaisir, philosophie et humour.
Au terme d'une vie bien remplie, Phil Ballinger décède le 1er juillet 2011 des suites d'une longue maladie et il repose depuis au Evergreen Memorial Park Cemetery de la ville.
En conclusion de cette terrible journée pour le 358th Fighter Group, on pourrait citer l'une des phrases de Richard E. Turner tirée de son livre "Fighter Pilot" dans lequel – à propos des risques encourus lors d'un strafing - il écrit : […] il est bien plus difficile d'attaquer un avion allemand au sol que lors d'un simple combat aérien […]. ■

Remerciements à Erik Mombeeck, Gurley's family, Ballinger's family, Kent Miller et Jean-Paul Favrais.



Couverture du livre écrit par Phil Ballinger après-guerre

Sources :
Website The Luftwaffe 1933-45, Michael Holm.
Hors-Série No.2 Avions, La bataille aérienne de Normandie – Juin/ Août 1944, par Yves Buffetaut.
The 9th Air Force in World War II, par Kenn C. Rust.
Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Einsatz im Westen : 1.1. bis 31.12.1943 Teil 10/IV, par Jochen Prien.
Orange Tails, the story of the 358th Fighter Group and Ancillary Units, par 358th FG – 1945.
The 365th Fighter Squadron in World War II – In action over Europe with the P-47, par Kent Miller
Messerschmitt Bf 109 T : die Jäger der „Graf Zeppelin", par Francis L. Marshall

En bref ...

*par **Benoît Paquet** (photos Michel Larralde)*

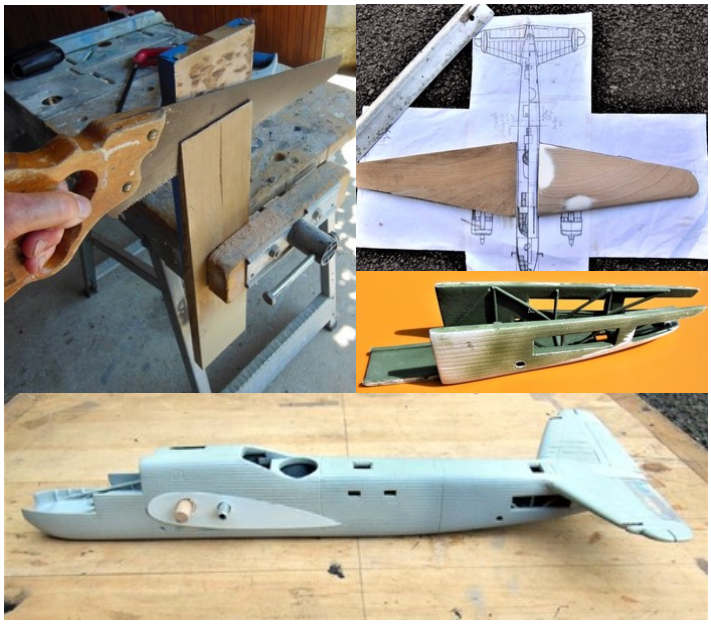
• Chapeau l'artiste !

Nous avons pour habitude de saluer régulièrement l'arrivée de nouvelles maquettes représentant un avion tombé dans notre région entre 1939 et 1945. Ces maquettes, issues du commerce, sont réalisées avec talent par des maquettistes de toute la France. Mais quand **Michel LARRALDE** nous a annoncé qu'il avait réalisé en « scratch » (c'est-à-dire fabriquée de toute pièce avec des matériaux de récupération) la maquette au 1/48° de l'Armstrong **Whitworth Albemarle Mk I** (no P1501), et qu'il nous en montra des photos (ci-après), nous étions sans voix !

Maquette de l'Armstrong Whitworth Albemarle Mk I tombé au Val d'Izé (35) dans la nuit du 8 au 9 août 1944, réalisée en scratch au 1/48° par Michel LARRALDE.

Cette merveille de réalisation est le fruit d'un travail de recherche détaillée commencé en 2018, qui permit à Michel de créer pièce par pièce, avec du bois et divers pièces de récupération, cette maquette qui n'existait pas à cette échelle dans le commerce.

Découvrez ci-après quelques photos illustrant la fabrication minutieuse et détaillée de cet avion.



Quel plus bel hommage pouvait ainsi être rendu aux 6 membres d'équipage disparus dans le crash de cet avion : le Warrant Officer **Bruce Stenning** (27 ans), les Flight Sergeants **Edwin Raymond Abell, Alan Francis Charles Elwood, Charles Alfred Hammond, Frederick Norman Manton** et le Sergeant **Ralph Cowham**.

L'ABSA 39-45 et le Club de maquettes de Châteaubriant remercient chaleureusement Michel LARRALDE (**ci-contre ►**) pour son initiative et surtout pour son incroyable talent.

Chapeau l'artiste ! ■

***Michel LARRALDE** tenant dans ses mains sa maquette* ►

En bref ...

*par **Jean-Michel Martin** et **Benoît Paquet***

• Samedi 28 Août 2021. " Le temps des hélices ". Meeting aérien de la Ferté Alais.

Cette réunion de tous les passionnés d'avions anciens comme actuels a pu avoir lieu cette année heureusement. L'an dernier, la crise de la Covid 19 avait entraîné l'annulation de cette grande manifestation. C'est toujours l'occasion d'y rencontrer des amis et aussi de faire de nouvelles rencontres. L'association Normandie Niemen, comme à l'habitude, y avait dressé son stand, proposant aux visiteurs de nombreux livres racontant le courage de ces valeureux aviateurs Français ayant combattu auprès des pilotes Russes pendant la seconde Guerre Mondiale.

Ce fut l'opportunité d'une rencontre toujours aussi sympathique avec Yves Donjon, costarmoricain, comme moi, toujours passionné et toujours dans la démarche du passage de la Mémoire. Yves est un ami depuis de nombreuses années et adhérent de notre association ABSA 39-45. Plusieurs livres, écrits par Yves ces dernières années, nous éclairent sur l'engagement des hommes du "NEUNEU", comme ils disaient.

Jean-Michel Martin, novembre 2021. ■

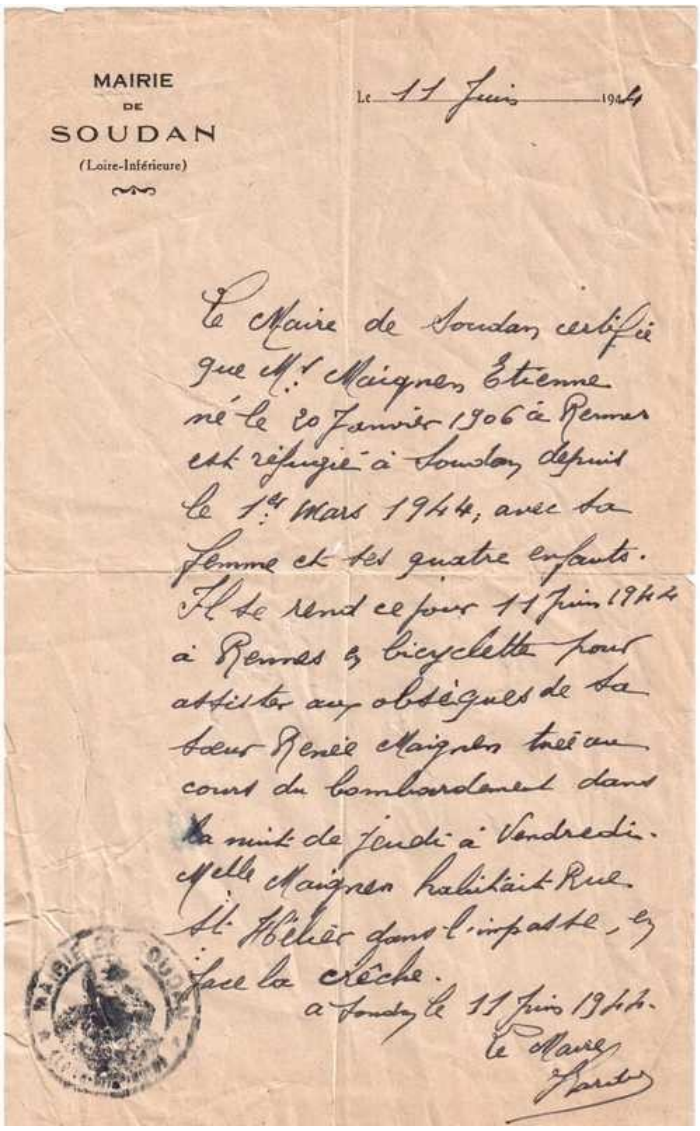
La rencontre entre deux adhérents de l'ABSA 39-45 sur fonds de meeting aérien. Photo Jean-Michel Martin

« Ceux du Normandie-Niemen », livre écrit par Yves Donjon, documentaliste et historien du Mémorial Normandie-Niemen. ►

• Une lettre de la mairie de Soudan (44).

Le monde est petit ! Dans notre lettre d'information de juin 2021 (n° 18), j'évoquais notre rencontre avec Etienne Maignen, historien qui avait écrit différents ouvrages dont un sur l'histoire de Rennes pendant la guerre. Au fil de nos échanges, Etienne Maignen me confiait qu'il avait été réfugié pendant la guerre à Soudan (44), commune où je réside aujourd'hui. Plus récemment, il me confiait qu'après le bombardement de Rennes du 9 juin 1944, son père (Etienne Maignen père) obtint de la mairie de Soudan un laisser-passer afin de se rendre à vélo aux obsèques de sa sœur, malheureusement tuée dans le bombardement.

Vous trouverez ci-dessous la copie de ce document, également disponible en ligne sur le site « Wiki Rennes métropole ». ■



MAIRIE
DE
SOUDAN
(Loire-Inférieure)

Le 11 Juin 1944

Le Maire de Soudan certifie que M. Maignen Etienne né le 20 Janvier 1906 à Rennes est réfugié à Soudan depuis le 1er Mars 1944, avec sa femme et ses quatre enfants. Il se rend ce jour 11 Juin 1944 à Rennes en bicyclette pour assister aux obsèques de sa sœur Renée Maignen tuée au cours du bombardement dans la nuit de Jeudi à Vendredi. Mlle Maignen habitait Rue St Hélier dans l'impasse, en face la crèche.

à Soudan le 11 Juin 1944.

Le Maire

Laisser-passer de M. Etienne Maignen délivré par la mairie de Soudan (44) pour aller à l'enterrement de sa sœur suite au bombardement de Rennes du 9 juin 1944.
Source Etienne Maignen - Wiki Rennes métropole

En bref …

*par **Benoît Paquet***

• Le Hawker Typhoon de Plélo (22).
Suite à des échanges de passionnés avec Messieurs Laurent Viton et Loïc Lemarchand, ces derniers nous ont fait le plaisir de nous communiquer en octobre dernier une **photo inédite du Hawker Typhoon Mk Ib** (R8802 - code ZH-Q), montrant l'avion crashé à plat dans un champ le 11 janvier 1943 à, **Plélo (22)**. (▼).

Le Typhoon ZH-Q posé dans un champ à Plélo (22).
Photo collection L. Viton & L. Lemarchand

Cet avion, piloté par le Flight Lieutenant **James Clack (Tommy) THOMPSON** (►) du 266 (Rhodesia) SQN RAF, effectuait ce jour là une mission « Rhubard » dans la région de Saint-Brieuc. Il fut touché par la Flak et le pilote fut capturé par les allemands.
Une plaque commémorative « sommaire » rappelant le lieu du crash fut posée dans le champ en 2016. ■

Le F/L Thompson
Photo source inconnue

En savoir plus sur l'histoire de ce Typhoon :
http://absa3945.e-monsite.com/pages/base-de-donnees/cat-22/11-janvier-1943.html

• Au-delà des frontières.
Certains membres de l'ABSA 39-45, passionnés de l'histoire des hommes, sont souvent amenés à entrer en contact avec d'autres personnes à l'étranger. C'est ainsi que notre ami Frédéric Hénoff, ayant été amené à écrire sur le **2nd Lt Summer J. Calish (photo ►)**, un pilote du 371st Fighter Group (https://airwar-18.blogspot.com), a récemment été honoré sur le blog du Lieutenant-Colonel Terrence Popravak (retraité de l'USAF) : https://371stfightergroup.wordpress.com/. ■

Bienvenue à ….

Notre association se réjouit toujours lorsqu'elle accueille de nouveaux arrivants, en particulier quand ces nouveaux adhérents nous rejoignent par reconnaissance de notre travail de recherche et d'investigation.

• Bernard Le Scouarnec
Suite à nos récents contacts avec les familles Guignen, Le Meur et Le Scouarnec, au sujet de l'équipage du Handley Page Halifax tombé à Cleguer, Morbihan (voir notre lettre d'information n°19, page 14), **Bernard Le Scouarnec**, qui nous avait chaleureusement accueilli sur les lieux du crash de ce Halifax, a décidé de nous rejoindre. Nous lui souhaitons la bienvenue et lui laisson la parole :

« Ma rencontre avec Monsieur Paquet, lors de ses recherches concernant la chute du Halifax à Cleguer, m'a fait prendre conscience de tout le travail accompli par son équipe pour que la mémoire des habitants n'ayant pas connu la guerre ne s'efface pas ! Que les récits qu'ont pu faire nos anciens restent présents ! Voila pourquoi je veux soutenir leur action !! … ».

Bernard Le Scouarnec, novembre 2021. ■

Nous racontons l'histoire des aviateurs tombés dans notre région et de celles et ceux qui les ont aidés dans des livres et brochures disponibles à la vente. Nous disposons également de posters ainsi que du DVD « Shelburn » de Nicolas Guillou. Ces ventes servent à couvrir les frais de fonctionnement de notre association.

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 BG 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 €

POSTERS
- **" Porté disparu - 12 juin 1944 "**
- **" B-17 "**

Prix :
- tarif adhérent ABSA 39-45 : 6 €
- tarif non adhérent : 8 €
- frais de port : 6 €

LIVRE " Porté disparu - 12 juin 1944 "
par Yves Genachte Le Bail
124 pages - Format 21 x 29,7 cm

L'histoire du lieutenant Harti SCHMIEDEL, pilote allemand tombé le 12 juin 1944 au Rheu (35). Le livre retrace son parcours, mais raconte également la fouille opérée par notre association ainsi que la venue en France de l'ex fiancée du pilote, Margot.

Prix :
- tarif adhérent ABSA 39-45 : 15 €
- tarif non adhérent : 19 €
- frais de port : 6 €

DVD " Shelburn "

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).

Pour commander le DVD « Shelburn », contactez Benoit Paquet
b.paquet@orange.fr
06 82 86 03 91

Pour passer commande d'une brochure, d'un livre ou d'un poster, merci de contacter Frédéric Hénoff : (frederic.henoff@free.fr)

ou envoyez directement un chèque à l'ordre de ABSA 39-45 à :
Frédéric Hénoff
1 allée de la lande
35131 PONT PEAN

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 en savoir plus, contactez Benoit Paquet
b.paquet@orange.fr - 06 82 86 03 91