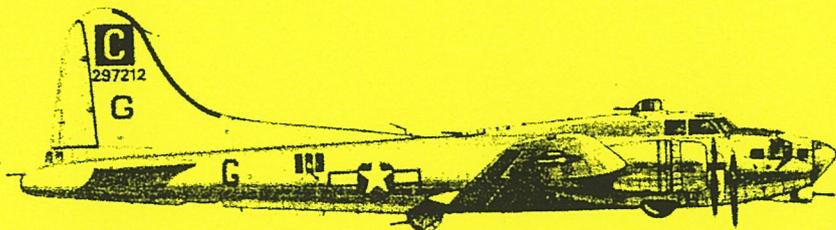


N°0 1er trimestre 1998



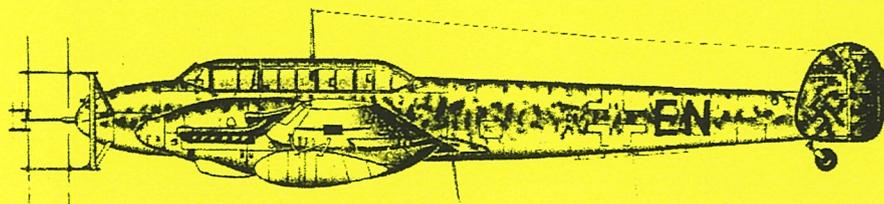
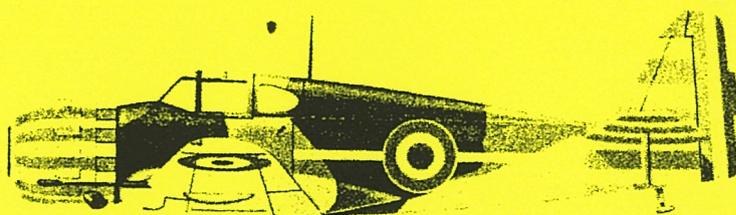
A.N.S.A-MAG

Magazine de liaison de
l'A.N.S.A 39/45

Association Normande du Souvenir Aérien 39/45

Le Devoir de Mémoire

Internet :
<http://webhome.infonie.fr/ansa/index.htm>



Partenaires de l'A.N.S.A

LA JEUNE CHAMBRE
ECONOMIQUE
ÉVREUX - VALLÉE D'EURE



maisons
Viva



Association Normande du Souvenir Aérien 39/45

29, rue Lannesval 27180 LES VENTES FRANCE

SOMMAIRE

Page 1

Le mot du Président

Nos prochaines A.G

Les nouveaux membres de l'A.N.S.A

Page 2 et 3

Compte-rendu

Réunion Générale du 12 Décembre 1997

Page 4

Nos dernières recherches :

- Le Lancaster de Giverny

Page 5

Nos dernières recherches :

- Un Messerschmitt dans la Seine

Page 6

5 Juin 1944 : L'assaut sur la Batterie de Merville. Le point sur les démarches pour les fouilles sur Merville

Page 7

Carnet bleue : Naissance de l'ANSA section Orne

Page 8 et 9

Un membre de l'A.N.S.A à Pearl Harbor

Page 10 et 11

Témoignage : Un B-17 s'écrase à Louvres, l'évasion des survivants

Page 12, 13 et 14

Témoignage : Les B-24 du 44th B.Gr

Page 15 :

- Best of du site Internet de l'A.N.S.A

Un peu d'humour que diable :

Petit lexique du parfait pilote

Page 16 :

- Illustrations complémentaires

NOTRE PROCHAINE REUNION GENERALE

Samedi 14 Mars 1998 à 16h00

(avec repas à 100 frs à 19h30)

Au restaurant "Le Pic-Assiette"

57, Boulevard de la Buffardière

27000 EVREUX

Tél : 02.32.33.51.50

**Inauguration de la stèle
à la mémoire de Paul HUBIDOS**

Le 7 mars le matin à Grand-Quevilly (76)

(contacter J.P MARIE)

Le mot du Président

J'ai le plaisir de vous présenter la première édition de notre bulletin de liaison interne. Il sera, nous l'espérons, trimestriel. Il ne tiendra qu'à vous de le remplir en nous fournissant des articles, des éléments techniques ou des photos pour l'illustrer.

Ce bulletin de liaison se veut aussi proche de vous que possible, il se doit de vous apporter un maximum d'éléments d'information et de formation.

Nous sommes à votre écoute pour réaliser une parution sympathique et décontractée, tout en étant sérieuse sur le fond et exacte sur les faits.

En plus d'être un lien entre nous, elle sera notre "vitrine" à l'intention des élus, des autorités de tutelles, des autorités militaires qui sont nos interlocuteurs habituels ainsi que des partenaires de l'A.N.S.A 39/45.

Vous y trouverez les compte-rendus des Réunions Générales, les résumés des dernières enquêtes, les articles de presse nous concernant, les points juridiques, les reportages sur les manifestations aéronautiques ainsi qu' un aperçu des différents contacts par le site Internet, le point de l'entrepôt ... bref, un maximum d'informations dans un minimum de volume.

Alors, bonne lecture et à bientôt !

Sylvain DEZELEE

Bienvenue à :

BENARD Roland (27)

BERLIOZ Jean-Paul (28)

CANNONE Paul (76)

CHAPALAIN Philippe (27)

DELAHAYE Patrick (50)

NICLOT Jean-Pierre (78)

QUESTROY Stéphane (27)

ROBILLARD Pierre (74)

VECCHI Nicolas (78)

Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 12/12/97

Restaurant le Pic Assiette à Evreux, à 20h30

Par Claude-André SIMONEAU

Cette Assemblée avait pour but de faire le point, en fin d'année 1997, sur tous les dossiers en cours et de faire connaître aux adhérents présents ce qui avait été réalisé, et ce qu'il y aurait à faire en 1998.

Une quarantaine de personnes étaient présentes et déjà avant l'heure où devait commencer la réunion, de nombreux groupes de discussions s'étaient formés pour échanger différentes informations.

Le Président DEZELEE ouvrit la séance en présentant les invités d'honneur de cette réunion, à savoir :

- Le Lieutenant-Colonel LE MAO, commandant en second la Base 105 d'EVREUX.
- Le Commandant Guy SUZE ainsi que Monsieur LUFFRANT, s'occupant tous deux du Musée de la Base 105.
- Louis ADELIN, historien du Comité Franco-Britannique de la Batterie de Merville.
- Monsieur Philippe HERVIEU, propriétaire du hangar qui héberge nos trouvailles.

- **Jean-Pierre MARIE**, le Vice-Président "relations administratives" nous fit un compte-rendu sur notre rendez-vous avec le Service Régionale de l'Archéologie : *"Une saine et courtoise explication a eu lieu suite à la lettre "un peu sèche" envoyée par le Service de l'Archéologie qui n'était pas au courant que nous agissions dans le cadre d'un relèvement de sépulture de guerre effectué dans la plus parfaite légalité avec l'accord du Service des Anciens Combattants. Une procédure de mise au courant de nos fouilles a été trouvée. L'A.N.S.A s'est engagée à envoyer un double de tous les courriers concernant nos projets de recherches afin que les Services de l'Archéologie puissent être informés à l'avance."* Un rendez-vous avec Madame le Secrétaire Régionale aux Affaires Culturelles est prévu début 1998 afin de peaufiner notre fonctionnement avec ce Service.

- **Le Commandant Guy SUZE** nous a ensuite fait part de la rencontre fructueuse qui avait eu lieu sur la Base deux jours avant entre le Colonel LE MAO, les responsables du Musée de la Base 105 et l'A.N.S.A 39/45. Il ressort de cette réunion que l'A.N.S.A va faire don à la B.A 105 de doubles des documents que nous possédons sur l'histoire de la Base d'EVREUX durant la Seconde Guerre Mondiale. Des photos aériennes, des photos d'avions ainsi qu'une liste des crashes dont nous avons connaissance autour de la Base seront remis début janvier lors d'un rendez-vous spécifique. Une amicale et fructueuse coopération est à l'ordre du jour !

- **Le Président DEZELEE** a fait un rapide commentaire sur la législation régissant les Sépultures de Guerre et a attiré tout particulièrement l'attention de tous sur l'absolu respect des règles prévues dans le cas d'une présomption de Sépulture.

- **Monsieur Louis ADELIN**, l'historien du Comité Franco-Britannique de la Batterie de Merville, nous a fait un compte-rendu historique très poignant d'une vingtaine de minutes sur l'histoire de la prise de la Batterie de Merville dans la nuit du 5 au 6 Juin 1944 (voir récit détaillé dans le présent ANSA-MAG) par les troupes du Colonel OTWAY. Il nous a précisé quelles étaient les attentes du Comité Franco-Britannique de Merville concernant la recherche de sépultures pour laquelle l'A.N.S.A vient de se voir mandatée : la recherche des sépultures de 30 à 40 soldats anglais et de 70 soldats allemands et russes Vlassof. Monsieur ADELIN nous a lu la lettre nous donnant l'accord du Maire de Merville, des Vétérans du 9th AIRBORNE et du Conservatoire du Littoral propriétaire du terrain. L'exposé émouvant de Monsieur ADELIN le fut encore plus, suite à l'intervention complémentaire de notre membre d'Honneur René BOSSUET, (Commandant des F.A.F.L au sein du Groupe Lorraine), sur les aviateurs français libres qui ont donné leur vie pour la Libération de la France. Un grand moment d'émotion !

- **Nos amis de l'A.B.E.N de l'Orne** sont venus en force afin de nous confirmer leur désir de dissoudre l'Association des Ailes Brisées en Normandie qui souffre d'un Président *"viscéralement individualiste"* et de se reformer sans lui avec l'A.N.S.A 39/45 sous le nom d' A.N.S.A 39/45 *"Section de l'Orne"* en appliquant nos procédures, nos méthodes et nos principes. Au nombre actuel d'une vingtaine, ils pensent être très rapidement plus de 30. Nous leur avons fait part de notre total accord concernant ce rapprochement qui ne peut que donner de bons résultats. Un rendez-vous pour la mise au point de cette fusion est prévu entre Noël et le Jour de l'An sur Argentan (voir le **Carnet Bleu** du présent ANSA-MAG).

- **Joël HUARD**, notre Vice-président Historien, a pris la parole pour nous informer des contacts amicaux et cordiaux qui se sont mis en place avec une Association identique à la nôtre sur le Cotentin. Au nombre de 6 membres, ils sont très expérimentés. Un éventuel rapprochement, comme pour l'A.B.E.N, pourra peut-être, s'ils le souhaitent, être envisagé. Patrick DELAHAYE, son Président, devait être des nôtres ce soir mais un contre-temps de dernière minute ne lui a pas permis de venir nous rejoindre, ce n'est que partie remise. Des échanges de documents ont déjà lieu par Internet.

- Le responsable de la sécurité, **Christian RIVALAIN**, a pris la parole pour donner quelques détails complémentaires concernant le respect des normes de sécurité qui vont être mises en place à partir du prochain chantier.

- Le Secrétaire, **Claude-André SIMONEAU**, nous a raconté un petit bout de l'histoire des 4 Forteresses volantes du 331^{ème} Sqd du 94 B.G abattues le 14 Juillet 1944, 3 tombèrent autour d'Evreux et une sur Louvres, près de Roissy en France. Son dossier d'enquête n'est pas encore clos, des pièces du B-17 de Louvres seraient rassemblées dans un carton à chaussures qui se "promène quelque part" en Région Parisienne. Une recherche active de ces vestiges est en cours. Ce dossier concerne 40 hommes d'équipage (et peut-être même 41 !?) et ils ont tous leur histoire à eux le déroulement de ces "péripiéties" se fera sur plusieurs parutions de l'ANSA-MAG.

- **Joël HUARD**, notre Vice-Président ainsi que le Président Sylvain DEZELEE, nous ont fait un résumé détaillé de l'intervention de l'A.N.S.A avec les plongeurs de la Gendarmerie Nationale, avec l'appui du Lieutenant-Colonel LAPPRAND, commandant le Groupement de Gendarmerie de l'Eure sur demande de l'A.N.S.A, après accord de Monsieur le Procureur de la République d'Evreux. Ce site est un point d'impact dans la Seine avec sépulture de guerre allemande. L'avion a percuté dans le fleuve sans que le pilote soit sorti de son cockpit. Cette recherche avait eu lieu l'après-midi même du 12 (**voir récit détaillé dans les pages suivantes**). Il ressort de cette enquête que nous aurions affaire à 2 sépultures avec 2 avions différents et non pas à une seule comme nous le pensions au départ.

- Le Secrétaire, **C-A SIMONEAU**, nous a fait un rapide compte-rendu de l'avancement des démarches pour le relèvement du P38 du TRONCQ. Il manque juste l'accord du propriétaire du terrain voisin. Le chantier est prévu au début du printemps.

- Le Vice-président, **J-P MARIE**, nous a raconté le périple du 44th Bomber Group opérant sur B 24 dont 2 appareils ont été abattus sur les environs de Rouen. Il nous a retracé la venue des Vétérans de cette escadrille sur Rouen en Juin dernier. Les Vétérans sont allés sur les plages du Débarquement ainsi que sur le lieu de crash d'un de leurs appareils. Une commémoration a été organisée pour leur venue par l'A.N.S.O.R.A.A (Association Nationale des Sous-Officiers de réserves de l'Armée de l'Air) au monument de Villers-Ecalles (76). L'A.N.S.A 39/45 a été amicalement associée à cette manifestation car nos archives, entre les mains de Joël HUARD, notre Historien, ont permis d'identifier en huit jours les membres de l'équipage de cet avion qui étaient inconnus jusqu'alors. Les Vétérans nous ont fait savoir leur satisfaction et l'émotion qu'ils ont ressentie lors de cette première venue en Normandie, ils ont prévu de revenir l'été prochain plus longuement. ...

- **J-P MARIE**, lors de l'enquête historique sur ces avions du 44th B.G est tombé sur le témoin d'une autre aventure directement liée au bombardement de la gare de Sotteville par ces avions : celle du Sergent-Chef Paul HUBIDOS. Il assurait la couverture aérienne de cette escadrille et il est mort lors de cette action. Un témoin visuel se souvient parfaitement des circonstances de son décès. Ces circonstances sont différentes de celles qui sont validées actuellement par le Service Historique de l'Armée de l'Air. J-P MARIE est donc en train de monter un dossier historique sur les causes réelles de la disparition héroïque de Paul HUBIDOS.

En résumé : Personne ne savait ce qu'il était devenu, aussi, il a été déclaré comme "*mort d'une panne d'oxygène*". En réalité, après avoir été touché par une batterie de Flak de Sotteville, son avion étant gravement endommagé et se sachant dans l'impossibilité de rentrer en Angleterre, il a piqué sur le poste de D.C.A. qui venait de le toucher, il fait un "carton" dessus en tuant tous les servants allemands puis il a cherché à se poser sur le ventre dans la plaine. Malheureusement, il a accroché une ligne haute-tension qui traversait le champ choisi. Cela a provoqué l'explosion de l'appareil. Une recherche pour retrouver les noms des allemands tués par P.HUBIDOS est en cours. Un dossier de demande de décoration à titre posthume est en cours de constitution par J-P MARIE. Notre Vice-Président a retrouvé un témoin oculaire des faits et l'emplacement des restes de l'avion mais une maison récente s'est construite dessus.. alors perdu ! Une stèle commémorative sera inaugurée le 7 Mars 1998 à Grand-Quevilly, des membres de la famille de P.HUBIDOS seront présents ainsi qu'une délégation du Groupe de Chasse "*l'Ile de France*" dont il faisait partie. Il est envisagé que des Mirages F1 de *l'Ile de France* basés actuellement à Orange, fassent un passage au dessus de la stèle durant cette cérémonie en Mémoire de ce Héros de la France Libre. (Ce récit sera l'un des compte-rendu à épisodes de nos futures parutions !)

- Un rapide tour de table a été effectué pour voir quelles étaient les suggestions pour les futurs points d'impacts à relever.

- Notre "mécano" aviation, **Michel DUTHEIL**, nous a fait part du fait que tout ce qui était dans l'entrepôt était trié et remis en état à la hauteur de nos possibilités. Le problème du moteur du BLOCH 152 a été évoqué ainsi que le coût (70.000 frs) pour sa conservation. Cette somme étant totalement hors de portée de l'A.N.S.A 39/45, un recours à des partenaires aéronautiques va être mis en place : Courrier personnel à Serge DASSAULT, au Président de l'Aéroclub de France, au Président d'Air France, à la SNECMA ... etc ... Il faut absolument trouver des fonds pour pouvoir préserver cette pièce que nous pensons unique au monde et qui tombe en poussière.

- le **Lieutenant-Colonel LE MAO** a été invité à prendre la parole pour conclure cette soirée.

- Durant "le pot de l'amitié" de clôture de séance, le **Président Sylvain DEZELEE** a présenté aux membres de l'A.N.S.A et aux invités qui le souhaitaient, notre site Internet. Il avait amené son ordinateur.

Le LANCASTER de Giverny

La mort terrifiante d'un équipage de bombardier anglais

Claude MONET, peintre impressionniste, s'éteignit une nuit de 1926 dans sa propriété de l'Eure. Il repose dans le Cimetière de GIVERNY à quelques mètres de l'église, sa mission sur terre s'achevait.

A peine 20 ans après, dans la nuit du 7 au 8 Juin 1944, à 0h20, une formation de 18 Lancasters décolle de WITCHFORD, au Nord de Londres, base du 115th Squadron du Bomber Command de la RAF pour une mission sur la France.

Chaque bombardier transporte dans ses soutes 18 bombes de 500 livres.

A 0h40, la formation se rassemble et met le cap plein Sud sous les ordres du Wing Commander R.H. ANNAN.

A 1h00, les falaises du pays de Caux sont franchies, c'est peu après que la chasse allemande entre en action, au dessus de Vernon un combat sans merci s'engage. Plusieurs Lancasters sont touchés dont le Lancaster MK I H-LL Sérial 864 qui quitte la formation pour tenter un retour sur l'Angleterre, moteurs en feu.

Malgré tous les efforts du Captain R.P MAUDE, la chasse de nuit allemande s'acharne sur son appareil qui survole le Vexin à très basse altitude, ne laissant aucune chance à l'équipage de sauter en parachute.

Le bombardier passe au dessus de GIVERNY et s'écrase dans une immense boule de feu dans la plaine à quelques centaines de mètres du village endormi.

Les 7 membres de l'équipage reposent dans le cimetière de GIVERNY, leur tombe est toute proche de celle de Claude MONET, ils avaient entre 20 et 31 ans. Sur les 18 Lancasters engagés, seuls 12 rentreront à la base.

Passe ... passe le temps

.... et par une très belle journée d'automne, le 27 Septembre 1997, munie de toutes les autorisations nécessaires et en présence de personnalités civiles, de la Gendarmerie et de la presse, toute l'équipe de l'A.N.S.A 39/45, accompagnée du Groupe Normand de Recherche, spécialisé dans la détection profonde, se met au travail sur le site du crash repéré avec précision. Détecteurs et pelleteuse entrent alors en action. Nos efforts sont récompensés immédiatement entre 1 mètre et 5 mètres de profondeur : 3 pales d'hélices dont une dans un état pratiquement neuf (étonnant !!) , 2 moteurs Rolls-Royce cassés en plusieurs morceaux mais sans un point de rouille, un berceau moteur, un demi train d'atterrissage, un carcasse de pneu, des lambeaux de dinghy et d'autres objets divers, le tout remplissant un camion de 3,5t et une remorque de Jeep soit environ 2 tonnes de métaux divers.

Les recherches se sont terminées à la nuit et les intervenants, satisfaits de cette "moisson", comptent bien poursuivre leurs recherches l'année prochaine car le MK I H-LL 864 n'a pas livré tous ses éléments.

Cette fouille avait fait l'objet d'une déclaration préalable de risque de présomption de sépulture, et effectivement, lors de ces recherches, nous avons trouvé les ossements d'un homme d'équipage. Une déclaration de découverte de sépulture a été effectuée auprès de la Direction Inter-Régionale des Anciens Combattants pour qu'une remise officielle des restes soit effectuée auprès du Service des Tombes de Guerre Britanniques.

Les plongeurs de la Gendarmerie Nationale à la recherche d'un Messerschmitt 109 dans la Seine (voir page suivante)



Un Messerschmitt dans la Seine

Il y aurait deux avions différents et deux sépultures de guerre.

Par Sylvain DEZELEE

Rappel des faits :

Nous avions demandé l'intervention des plongeurs de la Gendarmerie Nationale afin d'aller vérifier la présence d'un chasseur allemand abattu en Août 1944. La carcasse de cet avion aurait été visible lors des très basses eaux de 1976. Le pilote n'aurait jamais été récupéré.

Il s'avère, suite aux témoignages recueillis lors de notre présence avec les plongeurs en bord de Seine que nous serions en présence de deux sépultures de guerre et non d'une seule comme nous le pensions :

Il y a manifestement deux avions allemands différents qui se sont écrasés à environ 1500 m l'un de l'autre.

Celui pour lequel nous avons fait une déclaration officielle de présomption de sépulture auprès de Monsieur le Directeur Inter-régional aux Anciens Combattants et qui a donné lieu à cette recherche sur place existe, à priori, bel et bien : Les plongeurs ont remonté quelques petits morceaux d'aluminium type aviation parfaitement identifié. L'avion se trouverait, très probablement un petit peu plus en amont de l'endroit où les plongées ont été effectuées. Les petites pièces retrouvées ont dû être emportées par le courant.

Plusieurs habitants de Lormais se souviennent avoir vu l'empennage dépasser de l'eau lors de la grande sécheresse de 1976 (il nous a même été dit que la croix gammée était encore visible sur le haut de l'empennage .. là-dessus, nous sommes plus dubitatifs !). Cette carcasse n'a pas été revue depuis car les eaux ne sont jamais redescendues aussi bas. Ces nombreux témoins sont tous d'accord sur l'emplacement approximatif de l'épave, à une centaine de mètres près. Les grands peupliers bordant l'île qui servaient de "repère" visuel, ayant été en partie coupés, les habitants ont un peu de mal à se repérer, mais ils sont tous d'accord sur la présence de cet avion en ce lieu. Ils nous confirment tous qu'il a percuté tout près de la berge dans une grande gerbe d'eau après un piqué à mort dont le pilote ne s'est pas sorti.

En fin de matinée, à notre grande surprise, quelques habitants nous ont demandé pour quel avion nous venions !? Un riverain est venu discuter avec nous :

- *Pourquoi ? Il y en a un autre ? ...*

- *Oui ! C'est un chasseur allemand qui a essayé de se poser sur l'eau en Août 1944, l'avion a accroché l'eau du bout de l'aile et a fait une pirouette complète. Il a coulé immédiatement à la pointe de l'île en aval. Le pilote n'est jamais sorti de son appareil. Quand j'étais enfant, je suis monté sur le bout de l'aile qui ressortait de la Seine en été et nous avons même récupéré, avec d'autres habitants, les tôles du dessus de l'aile qui dépassaient de l'eau.*

Un témoin, plaisancier de surcroît, s'est proposé d'emmener les plongeurs sur place, ce qui a été fait .

- *L'épave est bloquée par une grosse souche qui ressort en surface ! Elle est toujours en place et on peut l'entrevoir lors des très basses eaux.*

A 14 h, nous avons été en reconnaissance à la pointe de cette île mais un courant très violent, une visibilité sous-marine nulle ainsi qu'un inextricable enchevêtrement de souches et de branchages rendent les recherches très difficiles. En plus de 50 ans, il est très probable que la pointe de l'île s'est érodée et a reculé de plusieurs dizaines de mètres, cette épave se trouverait probablement maintenant au milieu du chenal entre les deux îles, si elle n'a pas été emportée par le violent courant. A priori, plusieurs habitants de la commune et le riverain plaisancier qui a emmené les Gendarmes sur place sont très affirmatifs ainsi qu'un riverain habitant en face qui " voit une tâche plus claire dans l'eau", depuis le dernier étage de sa maison à 3 niveaux, lors des très basses eaux également, mais il la situe environ 20 mètres plus en aval. Le très fort courant, le manque de temps et la température glaciale (6°) de l'eau n'ont pas permis aux plongeurs d'exploiter l'information.

Hypothèses : Nous n'avons pas d'hypothèses fiables à soumettre concernant l'identité des pilotes.

Joël HUARD, notre historien, soumet une idée mais sans aucune garantie : Il pourrait s'agir d'un pilote de la même escadrille allemande de reconnaissance que l'avion d'Ecretteville les Baons, la fameux BLOCKBERGER, car plusieurs hommes ont été tués lors d'une mission de reconnaissance sur la Seine le même jour (dont celui d'Ecretteville) et sont toujours manquants, alors

Nos conclusions :

Nous aurions à faire à deux impacts bien distincts et à deux sépultures de guerre et non à une seule comme nous le pensions avant. Il s'agirait de deux chasseurs allemands monomoteurs (très probablement des Messerschmitt 109).

La Batterie de Merville

Par Louis ADELIN

BATTERIE 155776

Dans la nuit du 5 au 6 Juin 1944, 700 hommes du groupe du 9ème Bataillon parachutiste britannique ont été parachutés ou déposés par planeurs sur la D.Z(Dropping Zone) Varaville. Ce groupe, sous les ordres du Lt-Col OTWAY est constitué de 630 hommes du 9ème Bataillon parachutiste, plus des éléments d'artillerie, du génie, de santé et de la Royal Navy. Il a la tâche de réduire au silence la Batterie de Merville, nom de code 155776.

Cette batterie recèle quatre canons sous casemates bétonnées et peut tirer sur l'estuaire de l'Orne et sur les plages "SWORD" où doivent prendre pied les troupes venues par mer. Le Lt-Col OTWAY avait prévu que le matériel lourd viendrait dans 5 planeurs. Quand la totalité des hommes serait parvenue autour de la Batterie, 3 planeurs de 28 hommes chacun devraient se poser à l'intérieur du périmètre de la batterie, l'assaut serait alors donné. Comme la plupart des plans de l'opération aéroportée du 6 Juin, rien ne s'est passé comme prévu.

Au point de rendez-vous, près de Varaville, OTWAY attend ses hommes. Il n'en viendra que 150. Aucun des hommes du génie avec les explosifs pour détruire les canons n'est présent. Uniquement de simples paras munis seulement de fusils, mitraillettes et de grenades. Il est plus de 02.00 Hrs du matin, il faut prendre une décision OTWAY décide d'y aller quand même. Il est conscient de l'importance de sa mission. Les paras vont s'acheminer dans la nuit vers la Batterie. Arrivés là, ils se préparent à l'assaut et attendent les planeurs. Il n'en viendra que deux. Le premier passe au-dessus de la Batterie et s'éloigne dans la nuit. Le deuxième est touché par le canon de Flak de la Batterie et va se crasher à 800 mètres de là. L'assaut est alors lancé. Les paras courent à travers le champ de mines vers les casemates. Explosions, tirs de mitrailleuses, cris, rafales d'armes automatiques des morts, des blessés par dizaines. Il y avait 130 allemands dans la Batterie, il n'y aura qu'une poignée de survivants.

L'attaque a duré une vingtaine de minutes. Au moment où l'ordre de retraite a sonné, des obus en provenance d'une autre Batterie allemande tombent sur Merville, tuant ou blessant une bonne partie de ceux qui avaient survécus à l'assaut.

Les Britanniques se retirent avec leurs blessés près d'un calvaire situé à 300 mètres du site bombardé. Ils ne sont plus que 80. En y ajoutant la vingtaine de blessés, il manque une cinquantaine de paras. Dans l'après-midi du 6 Juin, les Allemands, venus de Cabourg, reviennent dans la Batterie et jettent les cadavres dans les cratères de bombes qui parsèment le site.

Les Britanniques ne reviendront qu'en Septembre 44 pour donner une sépulture à leurs camarades. Seulement 29 paras seront retrouvés et identifiés.

Tout laisse à penser que le périmètre de la Batterie recèle encore des restes humains. L'opération que prépare l'A.N.S.A permettra peut-être de leur donner une ultime sépulture. Ils méritent notre respect.

De Mai à Septembre, il m'arrive de passer deux ou trois jours par mois pour raconter sur place ce qui s'est passé. Toute personne de l'A.N.S.A intéressée peut me contacter.

Louis ADELIN

Historien du Comité Franco-Britannique de la Batterie de Merville

Membre Honoraire du 9ème Bat. Parachutiste.

Membre d'Honneur de l'A.N.S.A 39/45

Commentaire du Président de l'A.N.S.A 39/45

Je tenais tout d'abord à remercier notre ami Louis ADELIN pour son résumé de l'histoire de l'assaut de la Batterie.

Suite à notre projection technique sur le site, accompagnés du Conservateur du Musée et de Louis ADELIN, nous avons détecté une multitude de masses métalliques de toutes dimensions entre 1 et 4 mètres de profondeur. Il ne fait nul doute que ce site recèle des trouvailles d'importance mais la plus grande prudence sera de rigueur, il ne fait aucun doute que des munitions actives sont encore présentes, surtout des mines. L'A.N.S.A souhaite la présence du service de déminage avec nous lors des différentes opérations de relèvement.

Nous avons reçu l'autorisation du Maire de Merville, du Conservatoire du Littoral qui est propriétaire des terrains, des Vétérans du 9th Bataillon (Major Bill Mills) et de la Direction Régionale des Anciens Combattants. Avis a été demandé au Colonel de Gendarmerie du Calvados qui nous renvoie à Monsieur le Préfet. Seule l'autorisation préfectorale reste à demander mais elle était, de toutes les façons, soumise à l'accord écrit des précédents interlocuteurs. Cette demande est en cours, sachant que Monsieur le Préfet du Calvados a déjà été informé verbalement de notre action par Monsieur le Directeur Inter-régional aux Anciens Combattants. Nous souhaiterions procéder aux premières recherches avant la saison touristique, c'est à dire avant début Mai.



Les cratères autour de la Batterie de Merville après le bombardement par des Lancasters dans la nuit du 5 au 6 Juin 1998. Un enchevêtrement d'entonnoirs dans lesquels se trouvaient les sépultures des soldats.

CARNET BLEU

Par Michel BAUDOIN

Nous avons le plaisir de vous annoncer la naissance de :

"l'A.N.S.A 39/45 Section Orne et environs"

Citons Robert CHOMBART, notre bouillant "Relations Extérieures et liens avec l'A.N.S.A" :
"... l'Association, branche Ornaise et environs, s'est créée dans l'enthousiasme le lundi 15 Décembre 1997. L'A.N.S.A qui a maintenant "Vocation Nationale", nous fera bénéficier de son image de sérieux et de ses autorisations et représentations."

Pour compléter les propos de l'ami Robert, j'ajouterai personnellement :

"... de son expérience, de son dynamisme et de sa motivation. En outre, nous partagerons son merveilleux esprit de convivialité."

Le noyau dur de feu "les Ailes Brisées en Normandie" qui rongait son frein et souffrait de léthargie dans cette Association, se retrouve, comme il se doit, au sein de la nouvelle organisation. Ils attendaient cette mutation comme le Messie.

Faut-il voir en cette date du 15 décembre; 10 jours avant Noël, un quelconque présage ?

Nous aurons l'occasion, dans un prochain ANSA-MAG, de revenir de façon plus détaillée sur cet événement et de présenter, à nos cousins Ebroïciens, la composition de l'Equipe 61.

Hello from PEARL HARBOR

Par Odile BRIERE

Un membre de l'A.N.S.A à Hawaii

Le mardi 18 novembre 1997, abandonnant pour quelques heures le Congrès Mondial de la Jeune Chambre Internationale qui avait lieu à HAWAII, nous nous sommes allés à PEARL HARBOR à quelques kilomètres d'HONOLULU, pour visiter le mémorial flottant situé au dessus de l'épave du cuirassé ARIZONA.

La visite commence par une vidéo qui retrace l'histoire de l'attaque par les japonais de la flotte américaine du Pacifique concentrée dans la base de Pearl Harbor, dans les îles Hawaii, à l'aube du 7 Décembre 1941. ... « A 1 h 20, la flotte japonaise reçut le dernier message de Tokyo, l'informant que la position de la flotte américaine était inchangée, ce que confirmèrent les hydravions catapultés à 5 h 30 pour effectuer la dernière reconnaissance sur Pearl Harbor avant l'attaque. C'est à 6 heures que Nagumo atteignit le point fixé pour le lancement des appareils (26°N., 158° O.), à 250 miles au nord de Pearl Harbor. Par une grosse mer, les porte-avions se mirent au vent pour lancer à 6 heures la première vague composée de 40 « Kate » armés de torpilles, de 49 bombardiers en altitude « Kate », de 51 « Val » et enfin de 43 « Zeke » volant à 4 000 m pour assurer leur protection. Tout d'abord une mer de nuages désespéra les pilotes, mais les messages des hydravions de reconnaissance leur apprirent qu'au dessus de Pearl Harbor la visibilité était excellente. Vers 7 h 40, accueillie par un magnifique soleil, la première vague aperçut les rivages de l'île d'Ohahu, la vue était splendide. « Pearl Harbor, rapporte le capitaine Itaya, commandant le premier groupe, était encore endormi dans la brume matinale. Tout était calme et tranquille à l'intérieur du port.... ». A 7 h 55, au moment où les matelots en uniforme blanc s'apprêtaient à envoyer les couleurs sur le pont des navires, les premières bombes tombèrent sur Pearl Harbor. Quelques minutes plus tard la base envoyait le télégramme qui allait révolutionner l'Amérique : « **Attaque aérienne sur Pearl Harbor, ce n'est pas un exercice !** »

De 7 h 55 à 8 h 25, la première vague commandée par le capitaine de frégate Mitsuo Fuchida mitrilla les aérodromes, attaqua les cuirassés par bombardiers en piqué et torpilleurs. De 8 h 40 à 9 h 45, une seconde vague sous les ordres du capitaine de corvette Shigekazu Shimazaki, composée de 80 « Val », de 54 « Kate » et de 36 chasseurs « Zeke », bombardant en altitude puis en piqué, paracheva les destructions opérées par la première attaque.

La riposte aérienne américaine fut à peu près nulle. Les quelques pilotes qui réussirent à décoller furent aussitôt abattus ; les chasseurs se joignirent alors aux bombardiers et mitraillèrent ce qui restait debout. La défense antiaérienne fut cette fois un peu plus efficace mais ne put empêcher les japonais de détruire à peu près tous les avions, les aérodromes et une vingtaine de navires.

A 9 h 45, les appareils se regroupèrent et prirent la route du retour pour rejoindre les porte-avions. L'escadre de Nagumo s'était rapprochée de l'île d'Ohahu à la distance de 190 miles, pour faciliter la récupération des appareils endommagés ou à court de carburant. A 13 heures, le dernier avion, celui de Fuchida, se posait sur le pont de l'Akagi. Le bilan était lourd : deux cuirassés, l'Oklahoma et l'Arizona, un cuirassé-cible, l'Utah, un mouilleur de mines, l'Oglada, étaient coulés ; trois autres cuirassés, le California, le West Virginia et le Nevada, étaient gravement endommagés et échoués, mais susceptibles d'être renfloués ; enfin trois cuirassés, le Pennsylvania, le Tennessee et le Maryland, avaient été sérieusement touchés ainsi que les destroyers Downes, Shaw et Cassin, les croiseurs Raleigh, Helena et Honolulu, et les navires auxiliaires Vesta et Curtiss. Au sol, les japonais avaient détruit 190 avions et en avaient gravement endommagé 160 autres. Enfin on déplorait 2 403 morts et 1 178 blessés. Les avions avaient proportionnellement plus souffert que les bateaux. Les autorités militaires, qui redoutaient un soulèvement des résidents japonais aux îles Hawaii, où ils étaient très nombreux, avaient en effet serré ces avions les uns contre les autres pour en faciliter la surveillance contre d'éventuels sabotages, et il fut par conséquent impossible de les dégager à temps pour les faire décoller. La plupart furent détruits au sol. Que ce soit sur les aérodromes de l'armée à Hickham Field près de Pearl Harbor, à Wheeler Field au centre de l'île, sur ceux du corps des marines à Ewa, ou bien sur la base d'hydravions de Kaneohe Bay ou sur celle des appareils de porte-avions de l'île de Ford, les destructions furent considérables et la riposte à peu près nulle. »

Après le désastre, on rechercha les responsabilités. L'amiral King expliqua pour sa part « qu'un sentiment de sécurité injustifié semble avoir obnubilé tout le monde à Pearl Harbor, dans l'armée comme dans la marine » Tout le monde connaît l'histoire des opérateurs du radar d'Opana, à l'extrême nord de l'île d'Ohahu ; ils signalèrent dès 7 heures, et à deux reprises, l'arrivée des appareils japonais, mais l'officier de garde à Pearl Harbor n'en tint aucun compte...

Nombreux furent ceux qui, après coup, accusèrent le haut commandement de Washington et le président ROOSEVELT d'avoir sciemment caché aux autorités militaires de Pearl Harbor le plan d'attaque des japonais contre la base du Pacifique...Deux mois avant Pearl Harbor, Washington savait que, si une attaque éclair avait lieu, elle prendrait Pearl Harbor comme cible. Or ces renseignements ne furent jamais transmis aux Iles Hawaii....

« Ne pas envoyer ces renseignements aux Iles Hawaii, conclût le contre-amiral R. Theobald, auteur du livre *The final secret of Pearl Harbor*, c'était violer les principes les mieux établis de l'art de la guerre. Le fait demeure incompréhensible, à moins d'admettre que le président Roosevelt voulait que Pearl Harbor fût attaqué. ».

Cet événement provoqua l'entrée en guerre des Etats-Unis (avec le consentement des américains, car après le 7 Décembre 1941, l'opinion américaine sera unanime pour accepter la guerre), dans le conflit de la seconde guerre mondiale, et dans une perspective plus lointaine annoncer la supériorité des alliés grâce aux ressources de l'industrie américaine.

CHURCHILL a écrit dans ses Mémoires que désormais, les alliés « étaient trois fois supérieurs à leurs adversaires » et a proclamé : "*le destin d'Hitler était scellé, nous avions gagné la guerre*".

Il me semble important de me remémorer ces faits et ce que l'Histoire en a retenu, après avoir visité ce site où tant de jeunes gens ont trouvé la mort en servant leur patrie... L'émotion est grande lorsque l'on embarque sur la navette qui vous amène sur les restes du cuirassé Arizona, pour vous rendre au Mémorial, qui est posé sur le cuirassé lui-même, au milieu du port dans les reflets bleu lagon du Pacifique, et où les noms de ceux qui sont morts, sont alignés. Je ne peux m'empêcher de faire le lien avec les cimetières américains des plages du débarquement où là encore, trente mois plus tard, de jeunes soldats américains ont trouvé la mort...

Tout ceci me mobilise pour faire en sorte que l'ANSA aboutisse dans ses projets, car nous nous devons d'être un trait d'union entre les générations passées et futures, afin que tous ceux qui ont perdu leur vie lors de la seconde guerre mondiale ne soient pas morts pour rien...

Bibliographie : numéro spécial de "A la une : 7 décembre 1941 : attaque japonaise sur Pearl Harbor".



Mémorial flottant au dessus de l'épave du USS ARIZONA

TEMOIGNAGES

Le village épargné

Par Claude-André SIMONEAU

Il faisait beau ce matin-là. C'était l'été et les vacances que nous passions, comme tous les ans, dans un petit village, blotti dans un creux de terrain entouré de champs de blé et de betteraves : Un lieu-dit LE BOIS DU COUDRAY, à 800 mètres de la gare de LOUVRES.

C'était mon jour de corvée de lait. La laitière accrochée au guidon du vélo, nous nous rendions, mon frère et moi à PUISEUX EN FRANCE pour recueillir cette précieuse denrée, base de notre alimentation durant l'Occupation.

Le ciel bourdonnait des bruits des moteurs des Forteresses Volantes rentrant d'Allemagne. La plus grosse vague était passée et les rescapés volant à plus faible vitesse étaient parfois la proie facile de la chasse allemande basée au BOURGET.

Au moment d'enfourcher le vélo, le bruit caractéristique d'un avion en difficulté me fait lever la tête. Une fumée, un appareil qui quitte les autres et les moteurs qui crachent irrégulièrement ... l'avion est salement touché.

Très rapidement, celui-ci perd de l'altitude, 1,2 puis 3 corolles blanches apparaissent. Il en manque 4 car nul n'ignore que l'équipage est de 7 membres. Vont-ils avoir le temps de sauter ? L'avion zigzague; il ne répond plus aux commandes et perd très vite de la hauteur ... trop tard pour s'éjecter !

Rapidement, mes parents et voisins me rejoignent et regardent l'avion se débattre. Soudain, il vire de bord et plonge sur nous. S'il passe par dessus le coteau, c'est la chute sur nos maisons Nous ne bougeons pas, comme le lapin devant le serpent qui va le tuer et le miracle se produit, le pilote, dans une manoeuvre désespérée, redresse l'appareil. L'empennage se casse et l'avion désarmé disparaît derrière le coteau. Un bruit d'explosion puis un nuage de fumée qui s'élève, c'est fini !

Aussitôt sur le vélo (adieu le lait!), je pédale vers la gare. L'avion est tombé sur la ligne de chemin de fer à quelques mètres du poste de commande dont les deux employés ont cru leur dernière heure arrivée. La route et les champs sont noirs de monde. Certains essayent d'approcher du brasier, des débris jonchent le sol. Une violente explosion nous jette pèle-mêle à terre dans l'herbe, parmi les vélos. LES BOMBES !!! Mais non, un réservoir qui explose, très rapidement suivi d'un autre !

Quand la Gendarmerie allemande arrive (les "Vaches Gardées" disait-on à l'époque!), on se disperse et ... je vais chercher mon lait !

Tout le pays est en effervescence. Les langues vont bon train. Chacun à sa version et ses "sources sûres" d'informations. On apprend :

- *L'avion a été touché par la Flak et un mitrailleur est sérieusement blessé !*

- *Le pilote est resté à bord avec son camarade !*

- *Ce sont des jeunes de 19 et 20 ans Ils sont Polonais et Néo-zélandais*

Un mot circule en fin de matinée "*les restes ont été transportés dans le vieil hospice de LOUVRES*" et la levée des corps est pour 15H (cérémonie qui me fut interdite par mes parents).

Un peu avant l'heure, je suis au milieu d'un petit groupe massé devant l'entrée. Un camion allemand arrive et se fait un passage en marche arrière. Un sergent et quelques soldats en descendent, armes à la main et entrent dans l'hospice. La tension gagne l'assistance ...

Un ordre claque, les culasses lui répondent. Je suis au premier rang. J'ai l'impression que l'on me tord les boyaux et cette douleur monte ... monte.... La porte s'ouvre, les cercueils apparaissent entourés de deux soldats inquiets, l'arme braquée sur nous... ça va éclater ! ... et ça éclate ! D'abord, les premières notes de la Marseillaise lancées par le Maire sont reprises par l'assistance. On pleure ; des larmes coulent sur le visage buriné de mon voisin. L'émotion remplace la tension. Le camion démarre. Les " gazogènes" qui essaient de le suivre sont vite stoppés par les barrages.

Nul ne saura où ont été jetées les cendres car je ne crois pas à l'inhumation par les Allemands. Les demandes du Maire pour les laisser au pays ont été refusées. Ni fleurs, ni couronnes pour ces gamins qui, au nom de l'amitié mais aussi grâce à leur sang froid, avaient évité un drame.

Ce 14 Juillet 1943 Qui s'en souvient ?

Témoignage recueilli par Claude-André SIMONEAU auprès de Monsieur MIAN.

Ce témoignage est la première partie d'une série de superbes recueils de témoignages qui ont été effectués "sur le terrain" par C.A SIMONEAU concernant les 4 B-17 abattus le 14 Juillet 1943 suite à un bombardement sur l'aérodrome du BOURGET par le 94th Bomb Group de l'U.S Air Force.

Que deviennent les aviateurs qui ont eu le temps de sauter ?

Alors qu'ils approchaient du sol, les aviateurs furent cachés à la vue par des bâtiments de ferme dans la plaine .. et il faut bien avouer que personne ne se soucia chez les Allemands, dans un premier temps, des trois parachutistes. L'alerte fut donnée "au bout d'un certain temps .." sans savoir où ils avaient bien pu tomber.

Le Lieutenant allemand commandant la garnison de Louvres plaça des sentinelles tous les 25 mètres sur les chemins agricoles environnants. Il était interdit à la population civile de sortir pour aller dans la direction où les allemands pensaient trouver les américains, ce qui était contraire à une directive du G.Q.G. qui estimait que laisser les civils aller au devant des aviateurs facilitait leur capture.

Monsieur Bernard DURU, âgé de 17 ans à l'époque, accompagné d'un charretier ami, fauchaient du blé lorsqu'ils virent arriver des soldats allemands qui envahirent tous les chemins environnants. Un soldat rejoignit les deux hommes et se mit à marcher derrière la faucheuse. La situation du charretier, perché en hauteur sur la faucheuse, lui permit très rapidement de voir, un peu en avant dans le champ, sur la droite, un objet orange. Le soldat, supposé les surveiller, ne pouvait pas le voir.

Le charretier prévint immédiatement Bernard DURU, qui s'avançant discrètement dans la récolte, trouva une Mae-West. Il s'empessa de la cacher sous des bottes de blé à proximité, puis se fut le serre-tête, la bouteille à oxygène qui finirent dans la même cachette. L'attention du garde était alors attirée de l'autre côté par des mouvements de troupes. Puis ce fut la traînée laissée par l'aviateur qui se déplaçait à quatre pattes dans les blés qui conduisit Bernard DURU à l'homme d'équipage américain. Il lui fit comprendre de rester là et d'attendre qu'il vienne le chercher.

Afin de ne pas finir par "tomber" sur l'américain, ils eurent tout d'un coup une "panne" avec la faucheuse. Le charretier et Monsieur DURU entreprirent de démonter un pignon devant le soldat médusé qui ne perdait pas une miette de l'intervention. Cela leur donna l'occasion de faire une multitude d'allées et venues pour réparer la machine et ainsi gagner du temps. Bien qu'il soit un peu surpris, l'allemand les complimenta quand ils la remirent en route. Entre-temps, le temps avait passé et les militaires s'étaient éloignés. Nos amis purent rapporter, en revenant avec des boeufs, et non des chevaux, pour ramener la faucheuse, des vêtements civils à F.WATTS. Ils lui firent comprendre qu'ils reviendraient à la nuit tombante pour le récupérer. Sur ce, F.WATTS s'endormit pendant une à deux heures, puis se réveillant et oubliant toute prudence, il se leva d'un coup au milieu du champ. ... Immédiatement, les quelques sentinelles qui passaient au bord du champ le mirent en joue. Arrivant à ce moment, Bernard DURU dit à la sentinelle la plus proche que c'était un de ses ouvriers polonais qui était en train de ... "pondre".

Le soldat traduisit à ses collègues qui partirent tous d'un fou rire " Polski ...chiassé !". alors F.WATTS sortit du champ la tête haute puis pris la route de Louvres en passant devant plusieurs sentinelles qui rigolaient encore aux éclats F.WATTS portait alors un pantalon de golf dit "Knickers-Brokers", ce qu'heureusement personne ne remarqua

Il se rendit à Louvres chez le marchand de vélo et voulut acheter une bicyclette avec sa dotation de survie en billets français, somme trois fois trop importante, ce qui attira l'attention du marchand. Il fit immédiatement prévenir une dame qui parlait anglais et qui se trouva être la cousine de DURU. Avec elle, il trouva toute l'aide dont il avait besoin pour être soustrait aux investigations des troupes d'Occupation qui le recherchait, lui et ses deux camarades. F.WATTS avait promis d'envoyer un message personnel s'il parvenait à rentrer en Angleterre, ce qui fut fait !

Les deux autres aviateurs :

Joé MANOS est tombé dans le Parc de Chennevières où il a été instantanément secouru par des bûcherons qui a "fait du bois" avec eux pendant quelques temps avant de repartir pour l'Angleterre. Un troisième a été secouru par les Résistants et rejoignit ses copains dans les carrières de Louvres et ce, 10 à 15 jours avant de disparaître corps et bien Nul ne sait ce qu'il est devenu ?!

Suivent quelques anecdotes sur la vie à cette époque ainsi que les "mésaventures" des troupes d'occupations qui furent sanctionnées pour ne pas avoir immédiatement recherché les aviateurs U.S.

La petite ville de Louvres avait une garnison de 300 soldats de la Luftwaffe qui assuraient le dépannage et le fonctionnement et la surveillance des appareils de radio-navigation et des radars primitifs de l'époque proches du BOURGET. Le Lieutenant WATTS est d'ailleurs tombé très prêt de ces installations.

Le nombre réel de B-17 ayant participé à cette mission était de 170 à 180 appareils et non 900 comme les témoins le pensaient. La défense par des pièces de Flak était très importante, vu le caractère stratégique du lieu. La troupe allemande n'a pas réagi lors de la descente des parachutes, ce qui a permis aux aviateurs alliés de disparaître aussi facilement.

Le Lieutenant allemand, dont l'histoire n'a pas retenu le nom, qui commandait la garnison, a, suite à cette "mollesse de réaction", été vigoureusement sanctionné et envoyé sur le Front Russe.

A savoir :

Les canonniers L..PHILIPPS et Burton REPERT ont été tués en vol par un obus de 20 mm qui a éclaté entre eux deux. B.REPERT est inhumé à l'American Cimetary d'Epinal et L.PHILLIPS a du être rapatrié aux U.S.A, nous ne savons pas où ! C'est pour cela que quatre corps ont été retrouvés dans l'épave du B-17. Leurs corps ont été exhumés et "déménagés" par les Allemands au moins 5 à 6 fois en un an.

A suivre dans les numéros suivants : Le récit des évasions des aviateurs des trois appareils de la même mission abattus dans l'Eure

Les B24 du 44th Bomber Group

Par Jean-Pierre MARIE

Le 5 juin 1997, Joël HUARD notre historien, Paul CANONNE (au camescope), Marcel DIOLOGENT et Jean-Pierre MARIE de l'ANSORAA ont accueilli au ferry de DIEPPE, un groupe de 45 américains, vétérans du 44ème Bomber Group de la 8ème Air Force et leurs épouses, venant de leur ancienne base de SHIPDHAM près de NORWICH.

Le Président DEZELEE nous rejoignit à VILLERS-ECALLES pour l'arrivée des personnalités, parmi lesquelles : Monsieur Christian HOLLE, Sous-Préfet, les commandants de la Base Aérienne d'Evreux et du bureau Air Information de Rouen, Monsieur SIMON, conseiller général de la Seine-Maritime, les élus des communes voisines. Albert COEUGNIET le dynamique maire de Villers-Ecalles les reçut avec les mots aimables qui convenaient, dans un pur esprit de mission accomplie.

Les anciens combattants, de nombreux habitants de la commune et des environs participaient à cette sympathique réception au cours de laquelle, après les discours d'usage, le Président Roy OWEN et Will LUNDY du 44ème Bomber-Group furent invités à soulever, au son de l'Hymne National Américain, la bannière étoilée qui permit aux participants de connaître enfin les noms des membres de l'équipage du bombardier B24 à la mémoire desquels une stèle fut érigée en 1947, près du lieu de leur disparition et inaugurée le 22 Août 1948 par André MARIE, alors Président du Conseil (Premier Ministre).

Le 8 mars 1943, 9 bombardiers B24 du 67ème Squadron (44ème Bomber Group) et 7 autres du 329ème Squadron (93ème Bomber Group) avaient rendez-vous à la verticale de BEACHY-HEAD à l'est d'Eastbourne. Leur objectif était la gare de triage de SOTTEVILLE-LES-ROUEN. Il s'agissait d'un raid de diversion pour une opération lourde exécutée par 54 B17 sur la gare de RENNES.

Le Captain O. BRIEN du 93ème commandait la formation de B24 qu'il fut contraint de rompre en raison d'une panne d'oxygène d'un membre de son équipage : John USSELTON. Après un contact radio, il atterrit pour débarquer son malade et redécolla pour rejoindre ses équipiers au dessus de la Manche.

Le Captain PRICE, passa en position de leader, avec le 64ème Squadron, lorsque le captain O. BRIEN fut contraint de décrocher.

La côte française fut atteinte à 13h53 à SAINT-VALERY en CAUX. A quelques minutes de l'objectif, chaque équipage se préparait activement au bombardement et tous attendaient leurs chasseurs : des P47 "Thunderbolt" qui ce jour là, devaient faire leur première mission d'escorte sur la France occupée.

Ce furent 30 FW190 de la VG 26 "Schlageter" de la LUFTWAFFE qui surgirent à "2 heures haut"... Méprise à bord des B24 dans lesquels les équipages avaient confondu la silhouette FOCKE-WULF Allemand avec celle de leurs propres chasseurs. Ceci s'explique parfaitement, surtout à 3 mn de l'objectif.

Wurtz GALLAND, le frère du Général, conduisait la formation Allemande. Le major Pips PRILLER et l'oberleutnant Peter GRUMP, bénéficiants du soleil dans le dos ont attaqué les B24 par le 3/4 avant (travers bas-droite des FW190). Peter GRUMP vit clairement l'impact de ses mitrailleurs sur les 2 bombardiers de tête, sa trajectoire le conduisit sous les bombardiers où il se retrouva dans l'axe de délestage des bombes de l'un des B24. Il dégagea en virage serré et put alors voir l'un des bombardiers s'abattre dans une parcelle vallonnée et boisée, au nord de la Seine (Il s'agit nous le savons maintenant du B24 Serial 41-23784 du Captain PRICE, leader, tombé à Villers-Ecalles). Quatre membres de l'équipage réussirent à évacuer : Iris C-WYER Jr, Deane J DEVARS et Kenneth L. ERHART, mitrailleurs. Le lieutenant Morton P. GROSS, touché à l'abdomen mourut dans les bras du sergent ERHART en arrivant au sol, sous le regard des occupants.

Le numéro 2 que pilotait le lieutenant Robert W. BLAINE fut le second avion du 67ème Squadron abattu au cours de l'attaque. Il tomba à SIERVILLE, à environ 10 km de son leader. Seul le navigateur Léo O. FRAZIER put évacuer avant l'impact. Léo O. FRAZIER a maintenant 80 ans, il habite Oakley dans l'Utha.

Les autres équipages ayant perdu leur leader et son second virèrent alors à gauche pour rejoindre Neufchâtel en Bray, point de regroupement préalable au passage de la côte, prévu à Biville sur Mer, entre Dieppe et le Tréport.

Les recherches sur ce raid ont été entreprises en 1983. Les informations initiales, hélas erronées, indiquaient : "8 aviateurs, présumés américains, d'une forteresse volante tombés à Villers-Ecalles, le 7 ou le 12 mars 1943 vers 14 heures..." Ces quelques informations orientaient les investigations vers une formation de B17 que les autorités Américaines n'étaient biensûr pas en mesure de confirmer aux dates indiquées.



**ASSOCIATION NATIONALE
DES SOUS-OFFICIERS DE RÉSERVE
DE L'ARMÉE DE L'AIR**

Le 1er août 1995, lors d'une visite à une amie française : Simone LASCH, à Brookfield, près de Chicago, qui a fait de nombreuses démarches aux USA pour faciliter les recherches, nous avons pu consulter l'ouvrage de Roger A.FREEMAN : Mighty-Heighth War Diary....Merveilleuse surprise, nous découvrons alors qu'il sagissait de 16 B24...Et non de B17 comme nous l'avons pensé pendant 10 ans... La date du raid est ainsi confirmée, l'objectif et les unités sont identifiés.

De retour en France, la Société historique de la 8ème Air Force consultée, communique les listes des 2 équipages des avions abattus le 8 mars 1943, près de Rouen et les numéros des MACRS correspondants.

Il restait à trouver le point de chute du deuxième bombardier et à établir avec certitude lequel des 2 appareils était tombé à Villers-Ecalles.

Dans son aimable réponse, la Société Historique de la 8ème Air Force indiquait l'existence et l'adresse du 44th Bomb Group Vétérans Association. C'était le 9 octobre 1996. Grâce à Joël HUARD, je venais de rejoindre l'A.N.S.A. 1939/1945. Dès ce jour là, Joël a eu la gentillesse de s'investir lui aussi dans la démarche qui, jusqu'alors était conduite au nom de l'Association Nationale des Sous Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air (ANSORAA). A partir de cette époque, grâce à l'énorme travail d'investigation et grâce aussi aux traductions de Joël, les informations détaillées sur ce raid purent être établies avec certitude et les contacts pris avec les vétérans Américains devinrent des liens amicaux. Ces recherches devenues communes démontrèrent l'efficacité d'un travail d'équipe, le premier à être fait au sein de l'A.N.S.A.

Nous savons que pendant la Seconde Guerre Mondiale, les troupes occupantes enlevaient les corps des aviateurs, les enterraient quelque part... et prévenaient les ambassades concernées.

Les autorités locales et la gendarmerie n'avaient que très rarement accès aux lieux des crashes et moins encore à d'autres informations. En conséquence, les archives municipales ne contiennent que très rarement des renseignements sur les pertes d'aviateurs Alliés.

Parmi les démarches tentées auprès de diverses communes, le 2 février 1997, Monsieur le Maire de Sierville, eut la complaisance de nous remettre la photocopie d'une page du journal d'archives de sa commune "le 12 mars 1943, Gustave NEMERY, un agriculteur du Hameau du Plix a découvert dans sa plaine, le corps décapité d'un militaire. Sur sa veste, un nom : Victor KREISSIG".

Le 20 mars 43, la population assistait à l'inhumation et les autorités Allemandes remirent alors la plaque matricule de Victor KREISSIG au maire de la commune, confirmant ainsi son identité. Cette information établissait le point de chute du B24 Sérial 41988E du lieutenant Robert BLAINE et de son équipage. C'est ainsi que nous avons alors pu donner à nos amis du 44ème, les précisions qu'ils attendaient depuis 54 ans...

Entre temps, nous avons établi des relations avec un autre chercheur passionné, Monsieur FOURNY, de Grand-Quevilly, témoin oculaire du crash d'un SPITFIRE...le 8 mars 1943, jour du raid du 44th. BG. D'autres habitants de la ville ont confirmé son témoignage.

Nous savons maintenant que le SPIT appartenait au 340th Fighter-Squadron de la RAF, chargé de la protection haute des B24 pendant leur attaque. Les SPITS attendaient les bombardiers à la verticale de l'objectif, à 24000 pieds. L'un des chasseurs quitta alors la formation pour des raisons qui restent à confirmer.

Le 340 Fighter-Squadron de la RAF n'est autre que celui du groupe "ILE DE FRANCE" des FORCES AERIENNES FRANCAISE LIBRES (F.A.F.L.).

C'est le sergent-chef Paul HUBIDOS qui a rompu la formation. Nous savons que pendant sa descente, il a été touché par la Flak. Les témoins ont alors vu une flamme sortir de l'habitacle. Paul fit un large virage au dessus de Rouen pour venir mitrailler la Flak qui venait de l'atteindre. Paul et son SPIT sont alors tombés, tout près de là sur la batterie Allemande. Mr FOURNY et ses amis furent empêchés d'approcher par les Allemands

Le service historique de l'Armée de l'Air et les archives du groupe "ILE DE FRANCE" donnent 2 hypothèses : panne d'oxygène ou collision avec un bombardier... Nous savons que nous pouvons éliminer la collision. Quant à la panne d'oxygène, elle est peut être à l'origine du "dégagement" de Paul HUBIDOS mais il est maintenant évident qu'il détruisit le poste de Flak...

Le 7 mars 1998, les autorités civiles et militaires inaugureront une stèle à la mémoire de Paul HUBIDOS, sur le lieu de sa mort, à GRAND QUEVILLY.

Le 10 décembre 1997, une visite au Colonel LE MAO sur la base aérienne d'Evreux nous a permis d'entrer en rapport avec l'officier Traditions de l'escadron "Ile de France", actuellement basé à Orange. Depuis ce moment là, nous pouvons raisonnablement espérer le survol de l'un des MIRAGES du groupe qui profitant d'un vol d'entraînement, fera un "passage du souvenir" pendant la cérémonie.

Cet ultime honneur est sans doute le plus beau témoignage de reconnaissance que nous puissions offrir au Sergent-Chef Paul HUBIDOS, mais aussi au Colonel LAFFOND, Président de l'association des Forces Aériennes Françaises Libres (F.A.F.L.), ancien pilote de "l'Ile de France" qui sera présent.

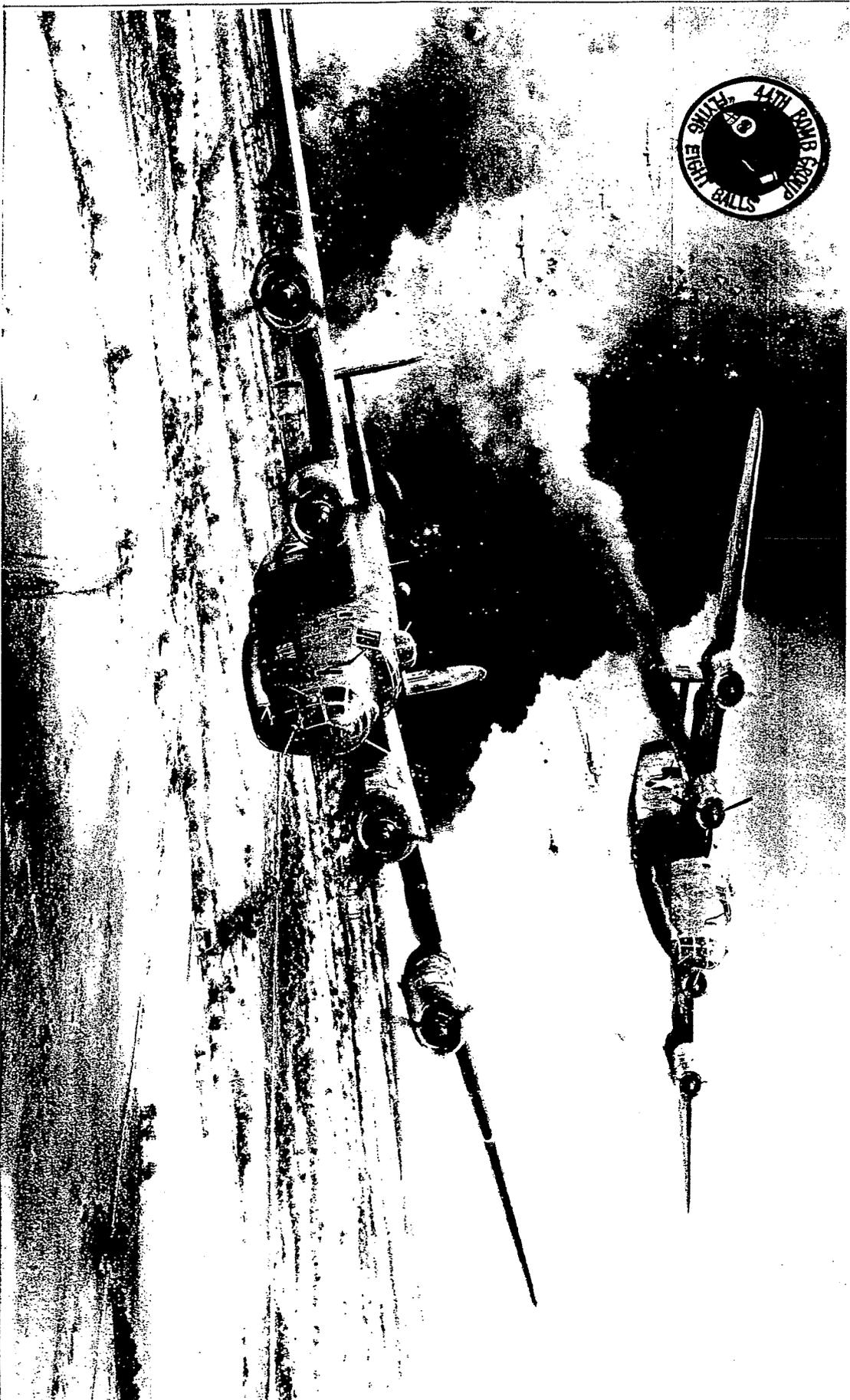
Espérons aussi pouvoir obtenir une décoration posthume pour faits de guerre pour notre camarade sous-officier de l'Armée de l'Air Française. Sa nièce et ses deux filles viendront en Normandie pour la circonstance. Elles habitent la Seyne-sur-Mer, pays d'origine de Paul HUBIDOS.

Tous ensemble, nous participerons à cette cérémonie du souvenir. C'est un devoir de mémoire qui est le nôtre, c'est un honneur pour l'Armée de l'Air que de saluer la mémoire de l'un de ses pilotes qui ont donné leur vie pour notre liberté.

Jean-Pierre MARIE

Président adjoint ANSORAA Seine Maritime

Vice Président de l'A.N.S.A. 39/45 Page 13



Visit of the 44th Bomb Group Veterans Association

in Villiers-Ecalles

5th June 1997

A.N.S.A 39/45
Association Normande du
Souvenir Aérien 39/45

B-24 "MISS DIANNE" 8th March 1943



ASSOCIATION NATIONALE
DES SOUS-OFFICIERS DE L'ARMÉE
DE L'AIR

Affiche commémorative offerte à tous les vétérans du 44th Bomb group à l'occasion de leur venue à Rouen

BEST OF INTERNET

Pompompom ! Les Internauts parlent aux Internauts... Quelques messages destinés à l'A.N.S.A

Nombre de consultations au 07/02/98 depuis la création du site en Février 1997 : 2417

Le site Internet de l'A.N.S.A n'est référencé sur les sites américains que depuis un mois seulement, depuis, la consultation a nettement augmenté, elle est d'environ 15 à 20 passages par jour. Nous sommes maintenant référencés sur le site de la 8th Air Force ainsi que sur de nombreux sites aéronautiques 39/45.

Les messages de félicitations concernant la qualité du site ainsi que son originalité sont très nombreux.

La présence d'une version anglaise plus structurée et améliorée de notre site a déclenché l'arrivée des américains en plus grande quantité et les contacts outre-atlantique se multiplient.

E-mail info :

- Un échange de fichiers et d'informations se fait avec notre ami Patrick DELAHAYE qui est notre correspondant dans le Cotentin par l'intermédiaire du site ANSA.

- Nous venons d'avoir un contact avec l'Association Belge d'Archéologie Aéronautique (ils sont 300 membres). Une représentation mutuelle est en cours de discussion. Ils seront nos correspondants pour des demandes de renseignements sur la Belgique et nous serons les leurs pour la France. Une rencontre va certainement se faire pour nouer des liens d'amitiés.

- Un excellent contact a été établi avec un historien-écrivain britannique qui va être notre correspondant en Angleterre auprès des associations de vétérans, des autres historiens ...etc. ... Nous allons sans doute aller le voir très bientôt pour mieux faire connaissance.

- Une personne habitant sur Evreux nous a contacté par Internet pour nous demander d'effectuer des recherches sur un avion bombardier anglais disparu autour d'Evreux. Nous allons le rencontrer afin de monter une opération de recherche du point d'impact.

- Un musée de la seconde guerre mondiale en cours de constitution nous a demandé d'identifier un morceau de cache-culbuteur provenant d'un moteur d'avion 39/45 dont ils ignorent l'origine. Je dois recevoir par le E-mail, une photo de la pièce concernée.

- Un lien a été établi entre notre site et plusieurs sites historiques sur la Luftwaffe et Adolf Galland (c'est fou le nombre sites dédiés à ce grand as allemand !!!)

<http://webhome.infonie.fr/ansa/index.htm>

UN PEU D'HUMOUR QUE

DIABLE !!!

Par Sylvain DEZELEE

Petit lexique du parfait pilote ...

Avion : Objet volant parfaitement identifié ayant l'irrépressible envie de toujours vouloir retourner vers le sol.

Trapanelle : Définition de base identique à ci-dessus mais en plus péjoratif, retourne encore plus rapidement vers le sol.

Moteur : Partie lourde, bruyante et capricieuse servant à la propulsion éventuelle d'un avion. Remplace efficacement le sauna : Son arrêt intempestif provoque toujours une abondante sudation ...

Panne de moteur : Un événement qui se produit lorsque les réservoirs sont remplis d'air.

Givrage du carburateur : Expression utilisée par les pilotes pour expliquer un accident survenu suite à une panne d'essence.

Avion Certifié : Appareil dont on est parvenu à cacher tous les vices aux contrôleurs VERITAS.

Révision : Nettoyage des bougies et vérifications du niveau d'huile.

Grande Révision : Nettoyage de TOUTES les bougies et peinture des carters (en vert).

Cloison pare-feu : Partie d'un avion spécialement étudié pour laisser passer chaleur et fumée en provenance du moteur.

Mélange riche : 4/5 de gin et 1/5 de Bourbon.

Train d'atterrissage : Element d'un avion dont l'économie d'utilisation à une fâcheuse tendance à augmenter la consommation d'hélices.

Parachute : Accessoire qu'il faut porter obligatoirement sur son dos pour que l'assurance-vie fonctionne en cas de malheur.

Piste d'atterrissage : A utiliser TOUJOURS dans le sens de la longueur.

Aérodrome : Endroit de la surface terrestre particulièrement recommandé pour poser son avion.

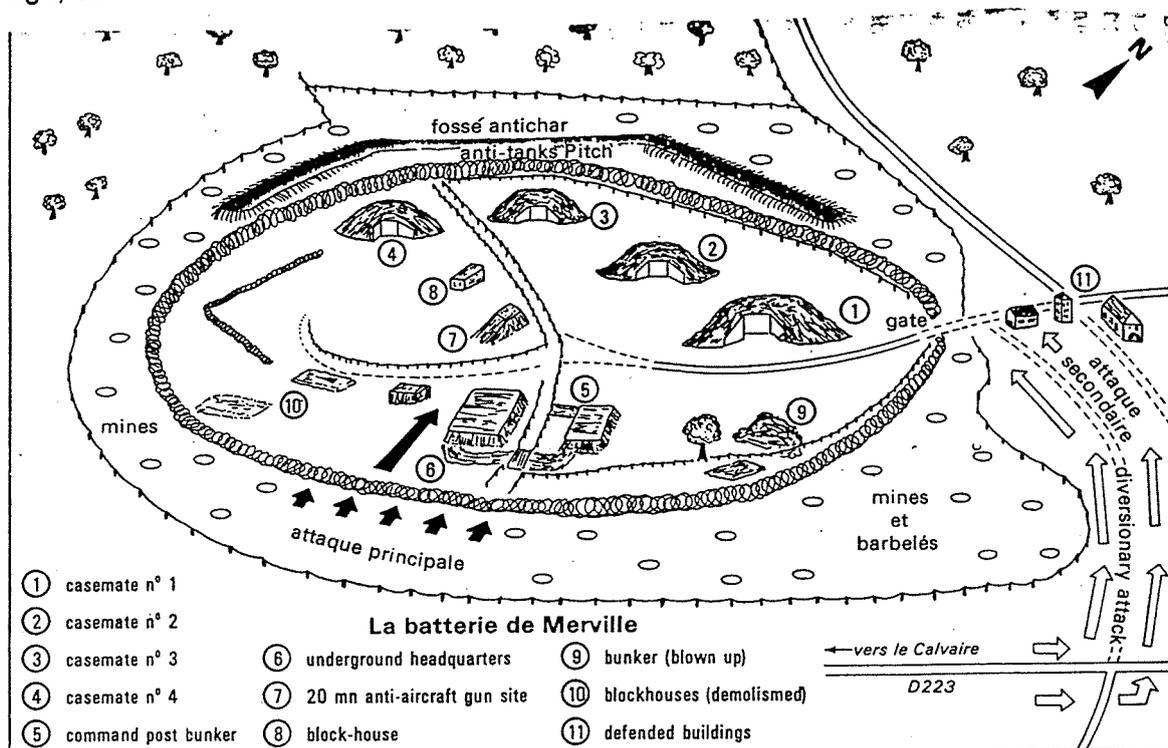
suite au prochain épisode

Quelques illustrations complémentaires



Article concerné : *Un Messerschmitt dans la Seine*

Les plongeurs de la Gendarmerie Nationale s'équipent pour retourner à l'eau Il faut un sacré courage, elle est à 6° seulement !



Article concerné :

La Batterie de Merville

Le plan de l'attaque des positions fortifiées par les hommes de Terence OTWAY

A.N.S.A-MAG
 magazine d'informations de l'A.N.S.A 3945
Directeur de la parution :
 Sylvain DEZELEE
Rédacteurs :
 Les membres de l'A.N.S.A 39/45
Périodicité : Trimestrielle
Enregistrement / ISBN en cours

R.A.F
pilot
officer
1940



A.N.S.A. 39/45

Association Normande du Souvenir Aérien 1939-1945

18, rue des trois cornets 27190 ORMES

☎ 02.32.67.23.37 ou H.B. 02.32.39.04.48

Fax : 02.32.39.04.86

QUI SOMMES NOUS ?

Nombre de membres au 01/07/98 : 108 membres
Parution au journal officiel : 12 Juin 1996
Lieu de naissance : Evreux

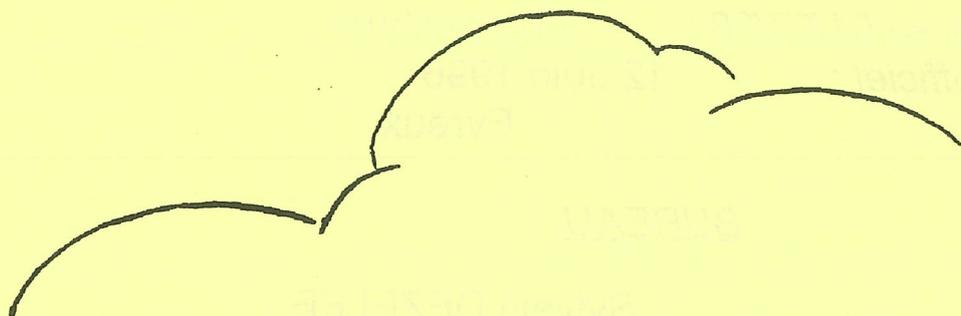
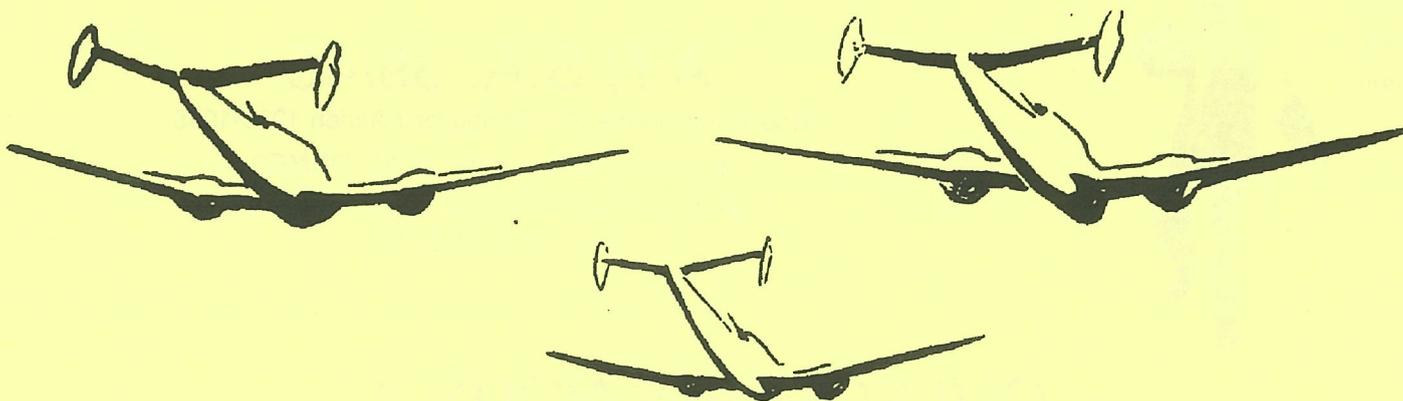
BUREAU

<i><u>Président :</u></i>	Sylvain DEZELEE
<i><u>Vice-Président Historien :</u></i>	Joël HUARD
<i><u>Vice-Président Relations Administratives:</u></i>	Jean-Pierre MARIE
<i><u>Vice-Président Relations Aéronautiques :</u></i>	Michel BAUDOUIN
<i>Relations Presse étrangère :</i>	Eric LARGER
<i>Responsable Informatique :</i>	Eric LARGER
<i>Secrétaire :</i>	Annick JOUVIN
<i>Trésorier :</i>	Odile BRIERE
<i>Relations avec l'étranger:</i>	Robert CHOMBART
<i>Recherches et enquêtes :</i>	Claude-André SIMONEAU & André LEJEUNE
<i>Sécurité sur site :</i>	Christian RIVALAIN & Henri FRAPOLLI
<i>Expositions et Musée:</i>	Henri FRAPOLLI
<i>Entrepôt :</i>	Michel DUTHEIL & Roland BENARD
<i>Président A.N.S.A Section Orne :</i>	Christian OLIVIER
<i>Président A.N.S.A Section Cotentin:</i>	Patrick DELAHAYE

Délégués Départementaux :

<i>Pour le Calvados :</i>	Colonel John CHATEL
<i>Pour le Finistère :</i>	Claude HELIAS
<i>Pour l'Indre :</i>	Philippe CANNONE
<i>Pour l'Oise :</i>	Karim TOULI
<i>Pour la Seine-Maritime :</i>	Jean-Pierre MARIE
<i>Pour les Yvelines :</i>	Jocelyne LEJEUNE-PICHON et Jean-Pierre NICLOT
<i>Régions Bourgogne, Auvergne et Rhone-Alpes :</i>	Pierre ROBILLARD

Adresse Internet : <http://webhome.infonie.fr/ansa/index.htm>



A.N.S.A 39/45
Le Devoir de Mémoire