

# A.N.S.A-MAG

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



## Le mot du Président

Voici la seconde parution de l'ANSA-MAG. La première a été éditée à plus de 200 exemplaires et il nous en a manqué ! Je commencerai par vous présenter des excuses pour le retard de cette parution, l'emploi du temps de l'A.N.S.A, ces derniers mois, a été particulièrement chargé, surtout avec le Mondial des patrouilles des 13 et 14 juillet derniers.

Nous avons décidé de faire paraître l'A.N.S.A-MAG tous les 4 mois environ, une parution plus rapprochée posant des problèmes de logistique difficiles à maîtriser. Comme vous pourrez le constater, le contenu devient de plus en plus dense avec des sujets d'une qualité croissante, je tiens à remercier tous les membres de l'ANSA qui me font parvenir leurs articles. Pour des raisons techniques, l'impression de chaque édition de l'ANSA-MAG sera limitée à 300 exemplaires, nous n'avons pas le temps, ni les moyens de faire plus pour l'instant.

En ce qui concerne l'évolution de l'ANSA, nous prenons de l'envergure tous les jours, nous sommes à ce jour, plus de 100 membres. Je vous souhaite une bonne lecture et rendez-vous en fin d'année 98 pour la prochaine parution de votre bulletin de liaison préféré.

Sylvain DEZELEE



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

## SOMMAIRE

### Page 1

Bienvenue à ....

Date de la prochaine Assemblée Générale

Reportage : Un Souvenir et une recherche (R.Chombart)

### Page 2

Témoignages : Le mort assista à son propre service funéraire (C.A. Simonneau)

### Page 3

Témoignages : Ma rencontre avec Adolf Galland (M.Baudouin)

Un fait unique vécu (A.Lejeune)

### Page 4

Témoignages : Un souvenir d'enfance ... (R.Cornevir-Hayton)

### Page 5

Visites extérieures : Le Musée de la SNECMA (S.Dezelee)

Fouilles : Le P38 du Troncq (S.Dezelee)

### Page 6

Expositions : Le 1er Mondial des patrouilles : un beau succès d'estime pour l'ANSA (J.Huard)

### Page 7

Moment d'émotion .... La cérémonie de remise en terre des ossements complémentaires de l'équipage du Lancaster de Giverny (S.Dezelee)

### Pages 8,9 et 10

Reportage : Les Musées britanniques de l'aviation militaire (P.Esneault)

### Page 10 :

Reportage : Brèves nouvelles du front maritime (C.Rivalain) suivi de Questions d'histoire ....

### Pages 11,12 et 13 :

Présentation d'un appareil de musée :

Le FW 190 D9 de l'USAF Museum (E.Larger)

### Page 14 :

Recherche en cours : a la recherche du Cdt Fayolle (S.Dezelee et A.Buriot)

### Page 15 :

Fouilles : Le Spitfire de Sierville (J.Huard)

### Page 16 :

Un peu d'humour que diable :

Petit lexique du parfait pilote :

Best of Internet

Nouvelles brèves : Bientôt un Musée pour l'ANSA ?

Page 17 : Illustrations complémentaires

# Association Normande du Souvenir Aérien 39/45

18, rue des trois cornets 27190 ORMES

Normandie - FRANCE

Bienvenue à :

**ADELIN Louis (75)**  
**BELLEMAIN Christophe(27)**  
**BERLIOZ Jean-Paul (78)**  
**BLAIS Frédéric (61)**  
**BOQUILLON Jérôme (61)**  
**BOULAY Dominique (61)**  
**BRUNET David (61)**  
**COLLIN Jérôme (61)**  
**DELAHAYE Yann (50)**  
**DELANGE Jean-Claude (61)**  
**GUESNON Eric (61)**  
**HAYDON Charles (61)**  
**JEAN François (61)**  
**LARGER Eric (76)**  
**LEMEE Claude (27)**  
**LEROY Michel (27)**  
**LETEINTURIER (14)**  
**MARIETTE André (61)**  
**MILLS Bill (GB)**  
**MONNIER Thierry (61)**  
**MOREAU Marc (61)**  
**MOULIN Tony (61)**  
**MOURAD Georges (27)**  
**PECOT Guy (76)**  
**PLESSIS Gaston (61)**  
**PROD'HOMME Roger (61)**  
**RAUX Raymond (61)**  
**RIVRAIN Roger (61)**  
**ROSE Michel (50)**  
**STEVENS Horace (14)**  
**TAPIN Albert (50)**  
**TOULORGE Patrick (50)**  
**TROUPLIN Alain (76)**  
**VIEL Henri (61)**

Nbe de membres : 108

Assemblée Générale Annuelle :

**Samedi 17 Octobre 1998 à 15h**

**Hotel Mercure d'Evreux**

Boulevard de Normandie Tél : 02.32.38.77.77

(en face le supermarché CORA, à côté du palais de congrès Le Cadran)

Un excellent repas convivial à 100 fr tout compris sera proposé tout de suite après l'A.G. Début du repas à 19h, fin à 20h30 afin de permettre à ceux qui viennent de loin de repartir de bonne heure. Une convocation individuelle vous sera envoyée avec un coupon-réponse à nous retourner pour réserver votre repas. Nous comptons sur votre présence.

Un Souvenir ....

Le 13/07/1944, le pilote allemand Ruthard Von RICHTHOFEN, neveu du célèbre Baron Rouge, s'écrasait aux commandes de son FW 190 sur le territoire d'Aubry-en-Exmes (Orne) à un jet de pierre de mon domicile actuel.

En 1994, le Baron et la Freiherrin Von RICHTHOFEN émettaient le souhait de venir se recueillir sur les lieux où leur cousin avait trouvé la mort.

Mr MOTTIN, alors Maire d'Aubry, me demandait de l'assister pour cette réception. Ce fut le début de ma dévotion à la cause du Souvenir Aérien...

Mr Jean RUFFIER, actuel Maire d'Aubry, propriétaire des lieux et témoin du crash, a depuis permis la pose d'une stèle sur les lieux. Un banc de repos pour les promeneurs a été installé à l'instigation de Mr RUFFIER. Nous le remercions ici vivement.

K.H. JAESSMANN, Vétéran de la Luftwaffe et compagnon d'armes de R. VON RICHTHOFEN, nous a transmis récemment un article de grande revue relatant cette visite, décrivant la vie dans les groupes de chasse allemands et illustré d'excellentes photos. Nous avons pu revivre cette visite, à laquelle avaient assisté beaucoup d'actuels membres de l'actuelle A.N.S.A. 39/45 ORNE qui participaient à l'époque en ordre dispersé!!

et une recherche ....

Le 30/04/1944, le lieutenant Charles MOORE, 9th U.S.A.A.F. sautait en parachute au dessus de la commune de Serans (Orne), son Mustang P.51 ayant pris feu dans des circonstances particulières.

Les circonstances de cet accident sont aussi rocambolesques que toute l'aventure de Charlie, qui est finalement resté "logé" dans une meule de fagots dans la ferme de Feue Eugénie Bourguignon à Marcei (Orne).

Si cette dernière partie de l'aventure de Charlie était bien connue, la première partie et son périple vers Marcei l'étaient moins, et c'est l'action des membres de la branche ornaise qui a permis de la remettre au jour.

Charlie est revenu en 1996. Nous avons pu lui faire rencontrer les premiers témoins qui l'ont aidé. Il a revu la maison où il a été accueilli, la pièce où il a échangé son uniforme pour des vêtements civils. Malheureusement, l'acteur principal de son sauvetage, Jacques Royer, a été pris quelques semaines après, et est mort en déportation. Son frère Michel en est revenu.

Des membres de ma famille ayant été témoin et acteurs du sauvetage de Charlie, je me suis attaché à en recueillir tous les éléments. Notre Historien Matthias Esneault la reconstituera et celui-ci fera l'objet bien sûr d'une relation complète dans A.N.S.A-MAG. peut être la première d'une série de reconstitutions sérieuses ou truculentes ?

Pour rendre cette relation aussi vraie et complète que possible, je suis allé récemment à Las Végas la Flamboyante, l'Indescriptible, pour y rencontrer un Charlie plus alerte que jamais à 78 ans, et lui poser la série de questions que Matthias avait préparées. Nous avons, au cours de ces journées mémorables, pu éclaircir tous les points encore obscurs. Donc à bientôt pour une relation complète.

J'ajoute pour terminer que le lieu du crash avait été fouillé en 1995, et que le moteur Rolls-Royce Packard du P.51 avait été trouvé en remarquable état de conservation, ainsi que d'autres pièces ayant permis des constatations intéressantes. Après quelques péripéties, l'A.N.S.A. Orne a pu "récupérer" ce moteur et l'entreprise Roger de Sevrai (Orne) dont le patron Serge ROGER dont les frères Jacques et Michel ont été les "sauveteurs" de Charlie, a entrepris gracieusement la conservation et la mise sur bâti d'exposition du Packard. Un grand merci à Serge et à son personnel qui se passionne pour cette réalisation. Ce moteur a été présenté au Mondial des Patrouilles.

**Robert CHOMBART**

Vice-Président de l'ANSA Orne

## TEMOIGNAGES .....

### Le "mort" assista à son propre service funèbre ...

**Si cette histoire ressemble beaucoup à celle relatée dans *Huckleberry Finn*, où le héros, se faisant passer pour mort, assiste à son propre service funèbre, la différence, c'est que ce ne fut pas du roman pour John "Skin" CARPENTER .... Laissons le nous le raconter ....**

Notre avion, sous le commandement du Lt Floyd B.WATTS, était l'un des nombreux qui quittèrent Bury St Edmonds, en Angleterre, le jour de la prise de la Bastille : le 14 Juillet 1943, avec ordre de bombarder le terrain du Bourget à 8 heures. L'équipage comprenait Samuel E.POTVIN (WHITEY) et PHILLIPS, opérateurs radio. Joé MANOS, mitrailleur de queue ainsi que Franck BUICE et moi-même, mécaniciens. Mon poste de combat était dans la tourelle ventrale, près de la soute à bombes. D'autres étaient avec nous, mais j'ai oublié leurs noms. L'un d'eux avait le surnom de "REP", il était armurier et le co-pilote devait être de Buffalo, N.Y. Notre avion habituel "MIGRAINE" était en cours de réparation. Ainsi, nous volions sur un autre avion pour ce raid.

Peu avant 8 heures, avec deux moteurs en feu et les bombes toujours en place dans la soute, je suis sorti de la tourelle ventrale pour voir ce qui se passait et j'ai constaté que tous ceux qui le pouvaient avaient abandonné l'avion. J'ai rampé rapidement vers mon parachute, sachant que l'avion allait tomber. J'étais bien décidé à ne pas finir avec lui ...

Tout ce que j'ai pu trouver, c'était un parachute ventral que j'ai mis en place rapidement et j'ai sauté de 20.000 pieds. Mon atterrissage a été un peu dur. C'était un champ dans lequel moissonnaient trois femmes et un homme. Ne parlant pas le français et sachant qu'ils ne comprendraient pas les subtilités de "Rebelle du Sud", je me suis présenté comme "Yankee". Ils sont partis et 30 minutes après, un monsieur fort distingué est venu, parlant parfaitement l'anglais. Il avait sur lui le nécessaire pour soigner mes plaies sanglantes causées par les explosions des obus de Flak durant ma descente. Il avait également des comprimés pour les nerfs, cela ajouté à mes "pilules d'évasion", me remit en forme très rapidement.

Le monsieur m'expliqua que quelqu'un viendrait à minuit et sifflerait trois fois, il s'occuperait de moi. Je me suis donc préparé à passer la journée et une partie de la nuit. La personne m'emmena dans une maison où l'on me donna à manger et ensuite dans une église. Je suis resté caché dans son grenier durant deux semaines. Après ceci, je suis passé par plusieurs cachettes.

D'abord dans une étable ( à minuit, on venait faire manger le cochon et moi ), puis, ce fut chez un jeune couple qui avait un bébé et une motocyclette. Ensuite, ce fut chez un instituteur pendant un mois, en cette occasion, j'ai revu POTVIN qui avait également sauté au dessus du Bourget. Après, nous sommes allés à Paris durant un autre mois. Nous allions assez souvent dans un café où les soldats allemands entraient parfois. On nous avait dit de fumer comme le font les français et d'avoir l'air "naturel". Les jeunes allemands étaient comme les nôtres, faisant juste leur boulot et allant boire un café ....

Comme une fois par mois, les Allemands laissaient les Français prendre le train pour aller voir leurs parents, j'ai pu quitter Paris. Les Français m'avaient fourni un passeport français et une carte de travail à montrer aux gardes dans le train. Ils avaient également prévu un accompagnateur pour veiller sur moi discrètement. Celui-ci a commencé par promptement inverser le magazine que je tenais à l'envers. Quand le train a quitté la gare, la 8th Air Force venait pour un raid. Le train nous a conduit jusqu'à un petit village de montagne dans les Pyrénées et d'ici a commencé notre "marche pour la Liberté", via Andorre et ensuite l'Espagne. Quatorze d'entre-nous partirent mais seulement dix réussirent le trajet qui se termina à l'Ambassade Britannique à Barcelone.

Les aliments étaient rares mais les Français partagèrent ce qu'ils avaient avec nous. Quand on ne pouvait pas faire un feu, un oeuf cru et cela nous donnait des forces pour continuer. On marchait surtout la nuit, sur des sentiers difficiles, avec un bâton pour nous aider. Nos chaussures étaient usées, mais, avec l'aide des guides, nous avons réussi.

Nous sommes arrivés à la frontière espagnole sans être inquiétés par les gardes de Franco. Il faut savoir que Franco recevait une "rétribution" pour tout Américain capturé.

De l'Ambassade, nous sommes allés à Gibraltar, puis en Angleterre pour retourner aux U.S.A.

Six mois après avoir sauté dans le ciel de France, j'étais de retour aux "States" pour assister à un service funèbre en mon honneur, préparé par mon frère qui était organiste à l'Eglise Episcopale à Augusta, Georgia. Ma famille savait seulement que j'étais porté "manquant" jusqu'à mon retour le vendredi, avant le service prévu pour le dimanche. Ainsi, on peut dire que j'ai assisté à mon propre service funèbre.....

Les U.S.A furent à nouveau un bonheur, d'autant plus que l'U.S. Air Force ne me renvoya pas au combat.

Pour l'A.N.S.A-MAG,

John L.CARPENTER

Témoignage recueilli par C.A. SIMONNEAU  
Responsable de fouilles à l'A.N.S.A 39/45

Traduit de l'américain par Louis ADELIN  
membre d'Honneur de l'A.N.S.A 39/45

Ce récit est la seconde partie d'une série de superbes recueils de témoignages qui ont été effectués "sur le terrain" ou par courrier par C.A. SIMONNEAU 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

La première partie de cette enquête : "Le village épargné" est paru dans l'A.N.S.A-MAG N°0

## TEMOIGNAGES .....

### Ma rencontre avec Adolf GALLAND

Au début du mois de mai 1963, voici donc 35 ans ...! J'ai été amené, à titre professionnel, presque fortuitement, à rencontrer le général GALLAND.

A cette époque, je travaillais chez NORD-AVIATION et mon chef de département m'avait demandé de remplacer "au débotté", un collègue de travail défaillant pour présenter l'avion NORD 262 aux représentants d'une compagnie aérienne allemande en cours de création sur les bords du Rhin.

Ceci se passait dans le cadre du salon de l'Aéronautique d'Hanovre. Nous partîmes tôt le matin de l'aérodrome de Melun-Villaroche à bord d'un NORD 262 avec comme commandant de bord, le pilote d'essais Armand JACQUET qui participa, entre autres, à la mise au point des NORD-ATLAS, GERFAUT, NORD 262 et plus tard, le CONCORDE.

Dès notre arrivée à Hanovre, nous avons rencontré le Directeur Général de la compagnie en question, accompagné de son Chef-Pilote.

Mes interlocuteurs ne parlant pas le français et moi-même n'ayant aucune notion d'allemand, nous décidâmes de nous entretenir en anglais.

Peu de temps après, le Conseiller de la Direction rejoignit ses deux compatriotes, ce n'était autre que le Général GALLAND, qui, nous entendant converser, se joignit à nous dans la langue de Shakespeare.

Après avoir remis une documentation technico-économico-commerciale, fait le tour de l'appareil et une présentation succincte de l'avion, notre entretien se termina par un vol d'une vingtaine de minutes avec en place de droite, au décollage, le Général GALLAND, et, à l'atterrissage, le Chef-Pilote.

En fin d'après-midi, durant le vol de retour en France, je fis un compte-rendu verbal à mon Président, Jean CAHENSALVADOR, alors P.D.G de NORD-AVIATION ainsi qu'à mon Directeur Commercial, le Général CHABOUREAU, qui revenait après deux jours passés au Salon d'Hanovre.

Mon Président, qui avait rencontré le Général GALLAND, me rapporta, tout en esquissant un sourire, ce que ce dernier lui avait confié : " *Votre avion m'intéresse car il correspond à la capacité que nous cherchons, mais pourquoi diable avoir choisi un Anglais pour présenter un avion français ?*"

Mon Président lui rétorqua alors : " *Mais Général, à ma connaissance, mon collaborateur est 100% français, je crois même savoir qu'il est Normand !*" et le Général GALLAND de répliquer : " *Dans ce cas, tout s'explique ....*"

Le Général GALLAND, tout comme Hans MARSEILLE, autre As de la Luftwaffe pendant la seconde guerre mondiale, étaient Huguenots et comme leurs noms l'indiquent, d'origine française. Je n'ai rencontré le Général GALLAND qu'une seule fois mais j'ai souvenir d'un "Gentleman" et .. pardon, d'un "Grand Monsieur", je dirais même, d'un "Seigneur".

Physiquement, il avait un faux air de l'auteur américain Clark Gable, cependant, ce qui m'a le plus frappé en lui, c'est son regard : un regard d'aigle, un regard de chasseur ....

Le Général GALLAND a quitté ce monde en 1996, mais, c'est quelqu'un qu'on ne peut oublier .....

Pour l'ANSA-MAG,

**Michel BAUDOUIN**

Vice-Président Relations Aéronautiques de l'ANSA 39/45  
Vice-Président de l'ANSA, section de l'Orne

## TEMOIGNAGES .....

### Un fait unique vécu

Nous sommes dans les tous premiers jours de septembre 1944 à DANGU dans l'Eure, près de Gisors : 2 garçons et 3 filles entre 15 et 18 ans sont en vacances dans ce village sur l'Epte, charmante petite rivière du Vexin normand.

Un garçonnet du village passe en courant en criant : "il y a 2 avions qui ont atterri dans la plaine"; il n'en fallait pas plus pour nous retrouver très rapidement sur les lieux.

Et là, stupéfaits et émerveillés, nous découvrons ces 2 avions posés dans le chaume d'une moisson récente : 1 DAKOTA (DC3), 1 PIPER CLUB et les aviateurs américains. Prise de contact par quelques mots d'anglais .... Mais sans résultat car nous avons affaire à des aviateurs US qui, sans mâcher de chewing-gum, nous déroutent avec leur accent sans pareil.

Finalement, avec force gestes, une des 3 filles est invitée à un baptême de l'air avec le PIPER. Vint ensuite le point fort, c'est-à-dire l'embarquement de ces jeunes petits français à bord du DAKOTA pour une destination inconnue en raison de ce fichu accent américain, mais un doigt pointé sur une carte nous fait comprendre que la destination était Bayeux.

Contact, moteurs, et nous voici survolant la Normandie des combats à quelques centaines de mètres : villes, villages, campagnes détruites, cratères de bombes s'offrent à nos jeunes yeux et au loin la mer chargée de bateaux.

Moteurs réduits nous annoncent l'atterrissage, virage à gauche. et alors là ! Un spectacle à jamais gravé : une ou deux centaines d'avions de tous types sur un terrain improvisé façon US, proche de Bayeux. Nous sommes en plein milieu d'un dispositif aérien très important et aussi tout proche des ports d'ARROMANCHES et de PORT-EN-BESSIN en activité .... La guerre commençait.

Escale d'une heure environ pendant laquelle, sans surveillance, nous découvrons émerveillés des monstres inconnus frappés de l'étoile blanche.

Puis, retour à Dangu dans les mêmes conditions, accueillis en héros ... mais moins par les parents !

◆ Le DAKOTA en question était l'avion personnel de MONTGOMERY lorsque son Quartier Général tactique était installé au château de Dangu.

◆ La photo du DAKOTA est exposée au musée d'ARROMANCHES.

Le garçon de 18 ans en septembre 1944 est l'auteur de ce récit.

Pour l'ANSA-MAG,

**André LEJEUNE**  
Membre de l'ANSA 39-45

## VISITES EXTERIEURES

### Visite du Musée de la SNECMA

Grâce au généreux mécénat de la SNECMA, notre moteur de Bloch 152 va peut-être pouvoir être sauvé.

Pour, tous ensemble, accompagner notre moteur Gnome et Rhône 14 N à la SNECMA à Melun-Villaroche (77), une vingtaine de membres de l'ANSA furent de la sortie. Nous partîmes à 10 d'Evreux et nous fûmes rejoints sur place par nos membres de l'ANSA Orne ainsi que par nos collègues de l'Eure et Loir et de la région parisienne.

Nous avons été accueillis très sympathiquement par l'un des responsables de l'amicale des amis du Musée de la SNECMA qui nous a fait, durant toute la matinée, une visite commentée du plus haut intérêt.

#### Court résumé historique :

Il nous fut, tout d'abord, fait un historique passionnant de la longue histoire de la SNECMA qui remonte au début de ce siècle par la création de Gnome et Rhône qui fabriquait des moteurs d'avions. Ces moteurs eurent beaucoup de succès avec, notamment, le moteur en étoile rotatif (la couronne de cylindre tourne avec l'hélice) qui équipa de très nombreux avions jusqu'à la fin des années 30, puis les performances de ce type de moteur étant limitées par ses caractéristiques mécaniques, ce furent les moteurs en étoile fixes qui leurs succédèrent, dont notre fameux 14 N qui équipa, en début de guerre, nombre d'avions français. La Sté Gnome et Rhône s'était également lancée dans la construction de motos qui eurent du succès jusqu'en 1960, année où il fut décidé par l'Etat Français d'arrêter cette activité.

Durant la guerre, la Sté assura l'entretien du matériel aéronautique allemand et à la fin du conflit, au vu du désastre économique qui régnait dans l'aéronautique française, l'état décida de regrouper pratiquement tous les constructeurs survivants et créa la SNECMA qui absorba Gnome et Rhône, Hispano Aviation, Messier ...etc...

Au vu des énormes difficultés de cette activité juste après guerre, Gnome et Rhône se mit à diversifier sa production : cocottes en alu, mitrailleuse Sten pour l'Armée française, motos, tracteurs agricoles ...etc... lui permirent de survivre jusqu'à la nationalisation de 1949.

Puis ce fut l'époque des premiers réacteurs conçus sur la base du Jumo 001 allemand bien connu puis celle de tous les moteurs à réaction dans lequel notre constructeur national excelle. Moteur du Rafale, des Airbus ...etc. ... ainsi que des partenariats d'études avec d'autres constructeurs, tel Général Electric par exemple.

#### La visite :

Notre guide nous a tout d'abord fait visiter le hall historique où est retracée l'histoire de la SNECMA, puis nous sommes passés dans le hall abritant les moteurs à pistons ( moteurs du début du siècle jusqu'en 1960 environ). Notre sympathique guide nous a longuement expliqué les caractéristiques techniques et l'évolution des moteurs en étoile de la marque sur les superbes pièces en parfait état qui sont exposées. Puis le hall des moteurs à réaction où des pièces impressionnantes sont montrées. Le hall des produits "non-aéronautiques" de la marque, à savoir, une collection de motos unique au monde, quelques voitures, un tracteur Swift et des sides-cars de l'Armée française. Pour finir, nous avons vu l'atelier de mécanique où se trouvent quelques pièces exceptionnelles comme ce moteur DB 610 en attente de restauration qui équipait le Heinkel 177. Une pièce impressionnante et unique.

Ce fut une journée superbe ....

Sylvain DEZELEE  
Président de l'ANSA 39/45

## FOUILLES .....

Le P38 du Troncq : C'est fou ce que les bornes de délimitation de propriété bougent !

Le 18 Mars 1998, l'ANSA Eure est allée effectuer une fouille sur un site de crash de P-38 Lightning.

#### Les circonstances du crash :

Le 23 Août 1944, un chasseur bimoteur de type P 38 Lightning de nationalité américaine vraisemblablement touché par la DCA allemande tirant depuis le bord de Seine, de retour vers sa base (9ème A.F.), le pilote saute en parachute, peut-être en feu sur recommandation de son équipier. L'avion livré à lui-même pique alors à la verticale pour percuter au milieu d'un bosquet d'environ 1Ha isolé au milieu de la plaine bordant la D 840. L'équipier tourne à plusieurs reprises autour du parachute jusqu'à son atterrissage sans problème. Les allemands venant de quitter l'ville, le pilote fut recueilli très vite par les troupes américaines toutes proches. Nous avons un témoin oculaire du fait. Il sera des nôtres pour cette opération.

#### Identification :

Exception faite du type d'avion, nous ne savons rien du pilote ni de l'appareil. Les restes que nous pensions assez importants. d'après le témoin présent, nous permettraient peut-être d'en savoir davantage.

#### Recherches prospectives :

La détection prospective effectuée avec l'accord de la propriétaire, donne deux très forts échos à environ 2,5 mètres de profondeur, au milieu du bois. Ils sont distants d'environ 5 mètres, il s'agit peut-être des 2 moteurs Packard de l'avion.

#### Résultats :

Nous nous sommes rendus sur place afin de creuser avec une mini-pelle sur les forts échos renvoyés par le détecteur de grande profondeur. Là où nous pensions trouver des belles pièces d'avion, nous sommes tombés sur des gros morceaux de ferrailles anciens mais sans aucun rapport avec l'avion recherché. Rien, dans nos terrassements, qui ressemble à un bout d'avion .....

Nous commençons à désespérer lorsque, en fin de matinée, nous avons trouvé un maillon de bande de mitrailleuse aviation. bien loin de l'endroit où le témoin, qui était des nôtres, nous situait le point d'impact. A vrai dire, nous étions à la lisière du bosquet, alors que le témoin se souvenait formellement l'avoir vu s'écraser au milieu du bois. Effectivement, en cherchant sur cette lisière, nous avons trouvé une grosse soupape moteur avec son ressort. L'espoir revenant, nous avons entrepris un terrassement sur cet endroit limitrophe avec le champ de labour. Nous sommes immédiatement tombés sur des traces importantes d'oxyde d'alumine. c'est la caractéristique principale d'un impact d'avion. Nous avons dessouché deux petits arbres et nous sommes tombés sur plusieurs soupapes puis .... sur une "gadoue" contenant de la vaisselle cassée datant de 50 ans. des vieilles bouteilles de parfum, une batterie automobile en décomposition. Le trou du point d'impact a servi de dépotoir en fin de guerre pour les gens du hameau. Nous en avons aussi sorti un superbe engrenage de réducteur d'hélice, bref, vraiment pas grand chose ....

Soudain, une idée nous ait venue : Et si le bosquet avait "reculé" en 50 ans .... Plus nous nous rapprochions du labour plus l'écho était fort. Nous avons donc arrêté notre terrassement contre le premier sillon. Effectivement, un passage du détecteur grande profondeur dans le champ donne de forts échos à 5 mètres du bois, dans le labour. Donc, ce P 38 qui était tombé il y a plus de 50 ans, dans un bois, se retrouve maintenant dans un champ. La surface de ce labour est parsemée de petits morceaux d'alu tout à fait caractéristiques d'un impact d'avion. Les agriculteurs ont discrètement "grignoté" ce bosquet d'au moins une trentaine mètres en 50 ans .... Ce champ étant actuellement en culture, il nous faudra y retourner. le propriétaire nous ayant donné son accord, après le 15 Août.

Sylvain DEZELEE

# TEMOIGNAGES .....

## Souvenirs d'enfance ...

J'ai lu avec un intérêt grandissant les buts de votre association A.N.S.A 39/45 ... rassemblement de témoignages, recensements des points de chutes, histoire des équipages ..etc ..

Ce fut donc relativement facile pour moi de découvrir des éléments de réponse .. dans le cadre défini par le but de votre association : Tout simplement en voulant mettre de l'ordre dans mes tiroirs ..... J'ai ressorti mon journal des "années quarante", de vieilles pages d'écolier jaunies par le temps, mais combien à l'ordre du jour ..... si l'on veut éviter que les souvenirs lointains après cinquante années passées déforment la vérité des faits pour renforcer l'impression que l'on voudrait en garder .....

### Quelques faits marquants de ce journal .....

#### Le mystère de l'avion fantôme ....

Estimation de la date ... avant Octobre 1943. Un avion rase les toits de notre petite ville épiscopale ... Sées, dans l'Orne. Il s'écrase dans un champ à deux kilomètres de notre cathédrale, sur la route de Rouen et du Merlerault, près du village de Boiville. Mon encombrant 6,5 x 11 Kodak à soufflet des années 20 me quitte rarement mais impossible de le braquer sur l'épave ! .... "Wellington" me crie la sentinelle allemande plutôt incommode par notre présence. Un spectacle surréaliste et au moins six victimes.....

Aujourd'hui, je m'interroge sur l'identité de cet avion mais peut-être que l'A.N.S.A .....?

#### 4 Juillet 1943, Belfonds

Un Libérateur abattu par la D.C.A , .... notre voisin fusillé : la délation, 20 déportés....

Témoin du crash, aujourd'hui, après un an d'enquête, j'ai fait le point. C'était un B 17 du 384 BG, abattu par un Messerschmitt 109.

Pour faire apparaître à la lumière tout ce qui, jusqu'à présent, était resté profondément ancré dans les mémoires, il fallait, chose malaisée, contacter les acteurs de l'époque qui avaient participé, de près ou de loin, à ces actions et quelquefois ... traquer les consciences de gens enclins à garder pour eux les plus lourds secrets. Ce fut le travail de mon fils. Moi, je contactais l'IAEE, les historiens du 384th BG aux U.S.A et plusieurs spécialistes nationaux, car, sur notre territoire, nombreux sont les passionnés ignorant encore l'existence de l'A.N.S.A.

Aujourd'hui, je sais presque tout de cette affaire de Belfonds, de A jusqu'à ..Y, si l'on peut dire. Qui aurait pu penser que la femme guide de l'un des rescapés était éperdument amoureuse de son protégé ? (dixit le témoignage de l'un des aviateurs blessés )

Quelques éléments manquaient pour identifier définitivement la véritable identité des victimes. A la demande de Monsieur le Maire du village, j'ai donc reconstitué la liste de l'équipage. C'est dans le cours des eaux claires de la Sènevière, affluent de l'Orne, que fut retrouvé le train d'atterrissage. L'autre partie de la Forteresse se trouvait deux kilomètres plus loin, dans l'épaisse forêt qui borde cette région de bocage. J'ai figé pour la postérité quelques photos de l'épave prises avec la plus grande prudence... ce sont les seules, paraît-il !

Dans la foulée de ma réussite, j'ai pratiquement identifié toutes les Forteresse abattues ce même jour de "l'indépendance day" et reconstitué l'odyssée des équipages.

#### 30 Juillet 1944. Quelques extraits de mon journal ....

Nous sommes au calme à la campagne, endroit choisi par notre chère maman pour ne plus vivre dans l'angoisse, à l'ombre des clochers de notre cathédrale du 13ème.

Je glisse avec mon frère un matelas entre deux rangées de postes T.S.F . Ces postes faisaient le bonheur des habitants du village avant d'être confisqués.

Mais peu importe ... l'électricité est coupée !

Notre poste à galène de fabrication familiale, dont l'antenne est reliée à un fil téléphonique installé par le Génie allemand nous permet de capter la B.B.C. Le dernier message reçu "*Attentat contre Hitler*"

Les serveurs fébriles et anxieux des batteries de Flak environnantes entrent par une porte de notre immense demeure et ressortent par une autre .....

C'est le grand calme de la campagne normande ... mais seulement entre deux interventions musclées des P47. Au loin, le camp d'aviation de Larrey avec ses chasseurs intercepteurs, à notre droite, le camp de munitions de Mesnil-Brout, plus loin, St Gervais du Perron et son viaduc, objets de l'attention particulière des P47 et Lightning. Spectacle assuré pour la journée; mais aussi les combats et les crashes .... ( je n'ai jamais prospecté cette région )

Alors que la nuit submerge le cerveau des événements de la veille, le 30 Août 44, un bombardier Mosquito s'écrase à quelques centaines de mètres de notre maison, dans le "bois de la Garenne". Aujourd'hui, une tombe en marbre clair, isolée dans un angle du cimetière de Bursard avec cette épitaphe "*A la glorieuse mémoire du Flying Officer Francis Carr N°148458 et Robert Henry Clark N° 487 squadron RAF, tombés en combat aérien ...*"

Douze journées après .... les allemands dans leur précipitation font sauter les batteries de Flak. Opportuniste, je récupère les photos abandonnées par les serveurs. Une aubaine pour ma collection. Là, je sors mon précieux Kodak mais cette fois ... en toute liberté.

#### Août 1944 ....

Les quelques photos retrouvées à Chambois restent sans propriétaire. Des noms, des visages anonymes de soldats allemands. La Croix rouge, après la guerre, n'a accordé aucune attention à mes demandes et recherches. Il est vrai qu'à 14 ans. on est difficilement crédible.

#### Alan Magée, le miraculé ....

Dimanche 3 Janvier 1943

Ref "*La Baule Magazine*" : Le B17 F "*Snap ! Crackle ! Pop !*" du 303 ème groupe de la 360ème escadrille est touché. L'un des mitrailleurs, Alan Magée, est sévèrement blessé. Un obus traverse l'avion et le projette par le trou de l'explosion - sans parachute - d'une altitude de 6600 mètres ... En cours de chute. il revient à lui et tombe sur la verrière de la gare de St Nazaire. Relevé avec 26 fractures diverses, il est soigné à l'Hôtel Hermitage de la Baule, transformé en hôpital durant la guerre.

Alan Magée, le seul rescapé, a survécu, il reviendra à La Baule. 52 ans après, afin d'inaugurer la stèle offerte par la ville et le Souvenir Français. Le "miraculé" est reparti après s'être vu offrir un morceau récupéré de l'avion et beaucoup à rajouter à son extraordinaire aventure.

R. CORNEVIN-HAYTON

## EXPOSITIONS ....

### Le 1<sup>er</sup> Mondial des patrouilles sur la BA105

#### Un beau succès d'estime pour l'A.N.S.A

L'ANSA 39-45 a eu l'honneur, au dernier moment, d'être conviée à participer en tant qu'exposant au 1<sup>er</sup> Mondial des Patrouilles, sur la Base 105 d'Evreux les 13 et 14 juillet 98.

Une tente fut mise à notre disposition par la BA 105 pour y faire une présentation de nos activités.

Compte tenu du peu de temps entre cette bonne nouvelle et la date de la manifestation, la préparation fut un peu hâtive. Henri FRAPOLLI, notre sympathique responsable des expositions, assisté de Michel DUTHEIL et de Roland BENARD, les responsables de notre entrepôt, ont néanmoins bien fait les choses pour préparer en temps les quelques moteurs et belles pièces à exposer. Des panneaux étaient déjà prêts et Eric LARGER eut le plaisir avec Sylvain DEZELEE de nous préparer plusieurs présentations et des plans de construction de modèles rares de la LUFTWAFFE (Horten, Ta 152, Fw 190 D9 ..ect ...).

Nos amis de l'ANSA 39-45 de l'Orne, contribuant aussi à cette préparation, nous prêtaient leur moteur PACKARD équipant le P51 de Charlie MOORE et une magnifique hélice tripale de FW190. Notre fameuse aile du BLOCH 152, le moteur du BF 109 d'Evreux St Michel, un des moteurs du LANCASTER de Giverny, celui du SPITFIRE de Sierville tout juste nettoyé avec son moyeu d'hélice, son turbo compresseur, son radiateur d'huile, une belle pale d'hélice et son moyeu du LANCASTER ainsi que des pièces plus petites en provenance de divers avions complétaient notre présentation mise en place dès le vendredi 10 juillet avec les moyens mécaniques mis sympathiquement à notre disposition par la BA 105.

Dès le lundi matin 13 juillet, malgré un temps pluvieux qui ne dura pas au delà de 11 h, nos premiers visiteurs découvraient avec beaucoup d'intérêt les activités de l'ANSA et recevaient de la part des membres de l'ANSA présents sur notre stand toutes les explications souhaitées. Les bâches plastiques enlevées, nos moteurs suscitaient l'admiration et la curiosité aussi bien des amateurs que des néophytes qui découvraient avec étonnement la taille, le poids des moteurs ou des hélices mais surtout étaient très étonnés par les profondeurs auxquelles ces moteurs ont été déterrés.

Beaucoup de photos ont été prises de ces moteurs ainsi que de l'aile " rarissime " du BLOCH 152 qui intéressa beaucoup quelques spécialistes et maquettistes.

L'animation sonore fournie par les avions et hélicoptères qui évoluaient tout près, en bout de piste, complétait fort bien le tout.

Le 14 juillet, le B17 " PINK LADY " et l'AWACS venus se garer près de notre stand contribuaient à nous amener la grande foule sur le stand où de nombreux témoignages de chutes d'avions et contacts ont été pris.

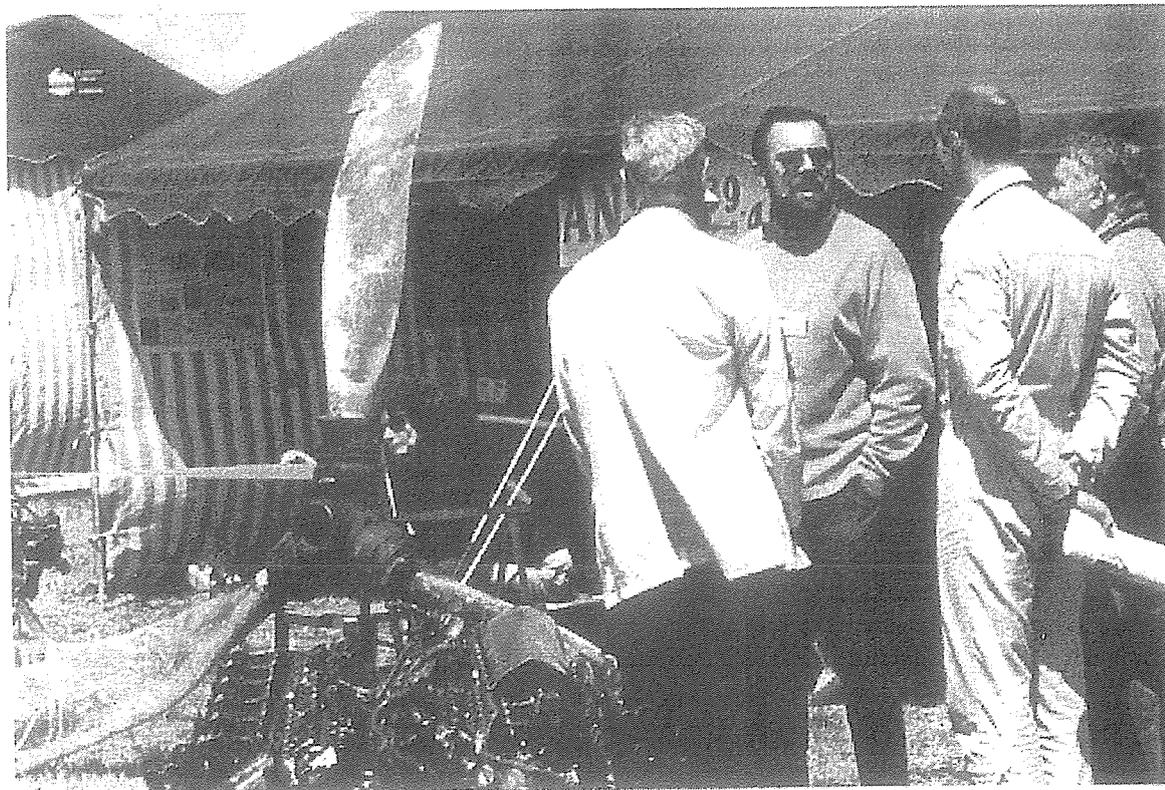
Nous avons reçu également la visite de nombreuses personnalités civiles, de militaires de haut rang et de membres de plusieurs patrouilles acrobatiques, dont la " Patrouille de France " ; tous très intéressés par les buts de notre association. Le bilan très positif de ces 2 journées sur la BA 105 nous a fait malgré tout regretter de ne pas avoir pu prévenir suffisamment à l'avance les membres de l'ANSA qui auraient eu le plaisir de découvrir un peu plus nombreux notre stand. Malgré tout l'affluence a été au rendez-vous avec une fréquentation que nous estimons entre 2000 et 3000 personnes sur les deux jours.

Nous tenons à remercier chaleureusement le Lieutenant-Colonel LEMAO, commandant en second la BA 105, qui a pourvu, dans un délai des plus courts, à notre arrivée de dernière minute et à notre installation dans des conditions optimales.

Cette participation active au 1<sup>er</sup> Mondial des Patrouilles nous a ainsi donné l'occasion de roder notre présentation et de noter les améliorations et modifications à apporter pour faire encore mieux la prochaine fois. Il ne fait nul doute, dans l'esprit de chacun d'entre-nous, que nous serons tout à fait prêts à renouveler cette expérience lors d'un prochain "Mondial des Patrouilles", si cet événement se reproduisait sur Evreux.

Joël HUARD

Vice-Président Historien de l'ANSA



*Les membres de l'ANSA en pleine discussion avec l'un des pilotes de la Patrouille de France, très intéressé par nos activités. Vous pouvez apercevoir la superbe hélice de Focke-wulf 190 appartenant à l'ANSA Orne ( photo H.FRAPOLLI)*

## MOMENT D'EMOTION .....

### La cérémonie de mise en terre des ossements complémentaires de l'équipage du Lancaster de Giverny .....

Lors du relèvement du point d'impact du Lancaster tombé à Giverny (voir ANSA-MAG précédent), nous avons sorti, à l'insu de tous les spectateurs (car nous souhaitons toujours sur ce type de découverte, la plus grande discrétion possible), des ossements appartenant aux membres de l'équipage qui fut volatilisés lors du crash de cet appareil.

Nous avons, dès le lendemain matin, téléphoné à Monsieur le Directeur Inter-régional aux Anciens Combattants et Victimes de Guerre. Nous lui avons fait part de notre macabre découverte. Il nous a autorisés à conserver provisoirement à notre entrepôt, avec les restes de l'avion, et cela dans le plus strict respect du Souvenir des morts, les ossements trouvés. Il nous a informés du fait que la Commonwealth War Grave Commission nous contacterait directement afin d'assurer la prise en charge de ces restes mortels, ce qui a été fait le mois suivant.

Nous avons donc eu le grand plaisir de rencontrer l'officier exhumateur de la C.W.G.C qui est venu nous voir à Evreux. Nous avons été ensemble à l'entrepôt et nous lui avons remis officiellement la boîte en bois contenant les ossements retrouvés.

Le lendemain matin, nous avons été conviés à la cérémonie de réouverture de la sépulture commune existant au cimetière de Giverny.

La nièce du mitrailleur de queue avait fait le déplacement spécialement depuis l'Angleterre pour assister à cette cérémonie. Un vétéran du 9th Airborne habitant Vernon, ami de Louis Adelin, se joignit également à nous, ainsi que Mr le Maire de Giverny.

Monsieur l'officier exhumateur britannique m'a fait le grand honneur de me demander de bien vouloir porter la boîte, couverte de l'Union Jack, jusqu'à la tombe.

Le frère du pilote de ce Lancaster avait mandaté l'ANSA 39/45 pour déposer une couronne sur la tombe, ce qui fut fait en son nom.

Une minute de silence a été respectée en mémoire des disparus, puis la sépulture a été refermée. Cette cérémonie a été très simple mais pleine d'émotion.

Nous avons ensuite proposé aux personnes présentes de les emmener sur le point d'impact de l'avion qui se situe à peine à 1km du cimetière. Nous avons passé un long moment dans ce champ de blé en herbe, dans la légère déclivité marquant le lieu de l'impact. Nous avons raconté, à la hauteur des témoignages d'époque que nous avons pu rassembler, l'histoire de la fin tragique de cet appareil, notre ami Louis Adelin faisant la traduction aux britanniques présents. Nous avons ensuite ramassé des petites pièces de l'avion qui jonchent encore la surface de ce champ et nous les avons offert à la nièce du mitrailleur de queue pour qu'elle les ramène en Angleterre et qu'elle puisse les faire parvenir aux autres proches des membres de l'équipage.

Autre grand moment d'émotion !

Ensuite, nous nous sommes quittés à Vernon après un verre de l'amitié et un repas convivial, tous ensemble.

**Sylvain DEZELEE**  
Président de l'ANSA 39/45



# LES MUSEES BRITANNIQUES DE L'AVIATION MILITAIRE

Si vous passez par-là .... Mode d'emploi.

## Avant-propos :

Cet excellent article paru dans la revue de l'Association des Anciens et retraités d'Air-Inter "TOUT TEMPS" N°43 de Septembre 1994, reste d'actualité et mérite une large diffusion. Aussi, j'ai cru bon de le publier dans l'A.N.S.A-MAG, avec l'aimable autorisation de son auteur, mon ami Pierre ESNEAULT.

Ce texte présente le mérite de faire le point des 21 musées britanniques de l'aviation militaire. Cela ne peut qu'intéresser les passionnés d'aviation que nous sommes, enclins de parfaire leur culture aéronautique. En outre, il nous sert de guide et nous offre la possibilité de nous faire découvrir ces musées tout en restant dans notre fauteuil, ou encore, pour ceux qui veulent s'y rendre, d'aller droit au but et de faciliter leur voyage en leur évitant des tâtonnements et détours inutiles.

Juste quelques mots de présentation de Pierre ESNEAULT. Ingénieur ESTACA (promo 1952), pilote de ligne, Pierre a accompli son tour d'opération en Algérie comme pilote en 1956-57, puis est entré à la T.A.I (Transports Aériens Intercontinentaux) à Orly en tant qu'ingénieur O.P.S (où je lui ai succédé à ce poste en mai 1959) et copilote stagiaire.

Air Liban et Airnautic lui ont permis d'entrer à Air Inter dès Février 1962, compagnie dans laquelle il devait rester une trentaine d'années dans l'encadrement du personnel navigant. Ancien chef du secteur FOKKER F-27-500, puis officier de sûreté aérienne de la compagnie, instructeur pilote de ligne, il devait terminer sa carrière active sur AIRBUS A 300 B2/B4 avec plus de 17.000 heures de vol.

Se consacrant depuis à des associations aéronautiques diverses (ARIT-APNA ..etc. ..), il continue d'écrire des articles dans "TOUT TEMPS" et dans "ICARE".

**Michel BAUDOUIN**

Vice-Président Relations Aéronautiques de l'ANSA 39/45

## Les musées britanniques

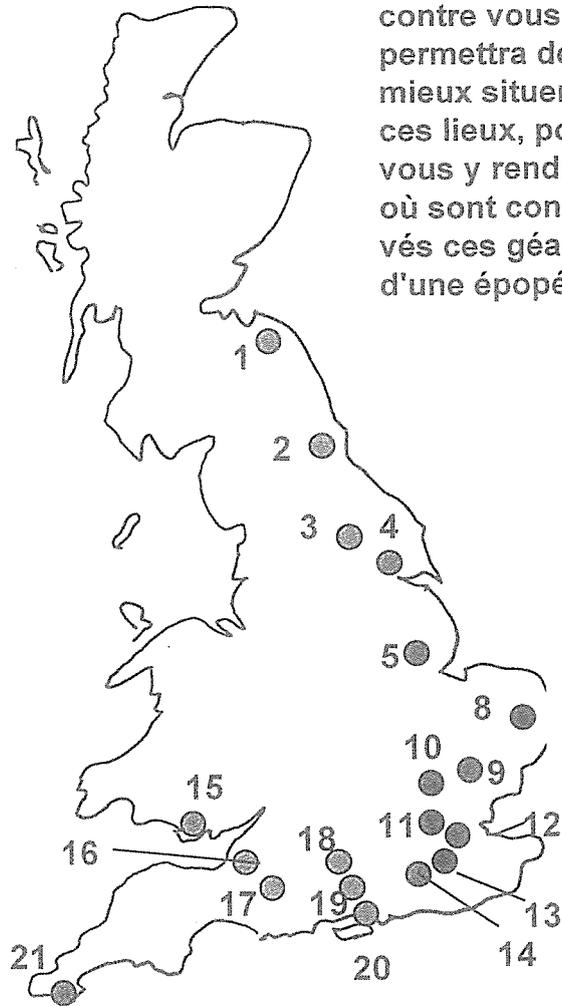
Le cinquantième anniversaire du Débarquement a permis de voir ou revoir de nombreux types d'appareils de la dernière guerre en exposition statique et même souvent en vol. Chaque mois, de nouvelles restaurations viennent s'ajouter aux diverses collections existantes.

Pour ceux qui ont connu cette époque, c'est le retour vivant sur le passé. Quant à ceux qui sont nés depuis, cela leur permet de mieux évaluer ce que leurs aînés ont fait en combattant et en entretenant des machines qui sont très souvent éloignées de celles qu'ils connaissent aujourd'hui. Il suffit, pour cela, de "s'introduire" dans le fuselage du B17 dont l'ARIT se soucie mécaniquement avec tout le dévouement voulu pour se rendre compte que les missions de guerre ne devaient pas être des parties de plaisir ...

Si les diverses associations en France concernant les avions anciens font un gros effort de restauration et de conservation grâce aux bénévoles dévoués, l'Angleterre n'est pas en reste dans ce domaine.

Ce sont environ 68 musées et plus de 1000 avions qui ont été préservés par des Britanniques conservateurs selon leur réputation.

La carte ci-contre vous permettra de mieux situer ces lieux, pour vous y rendre, où sont conservés ces géants d'une époque.



## MUSEUMS

- 1 - Museum of Flight
- 2 - North East Aircraft Museum
- 3 - Yorkshire Air Museum
- 4 - Museum of Army Transport
- 5 - Newark Air Museum
- 6 - Aerospace Museum
- 7 - Midland Air Museum
- 8 - City of Norwich Aviation Museum
- 9 - Duxford Airfield
- 10 - Shuttleworth Collection
- 11 - Mosquito Aircraft Museum
- 12 - Royal Air Force Museum
- 13 - Science Museum
- 14 - Brooklands Museum
- 15 - Wales Aircraft Museum
- 16 - International Helicopter Museum
- 17 - Fleet Air Museum
- 18 - Museum of Army Flying
- 19 - Southampton Hall Of Aviation
- 20 - Royal Marines Museum

L'aventure du Tunnel sous la Manche offrant des possibilités supplémentaires pour se rendre dans ce pays, nous avons pensé que vous en indiquer l'existence et vous donner l'adresse d'un certain nombre de Musées de l'Aviation en Angleterre pourrait vous inciter à un voyage au cours duquel votre curiosité serait bien récompensée.

### Nous attirons plus particulièrement votre attention sur :

**AEROSPACE MUSEUM (6)** dont la collection comporte plus de 80 avions et qui continue à s'enrichir. Il y a en réalité quatre musées en un : La Collection Missile, Avions de Guerre, Avions de transport et Avions de Recherche et d'Essais. Ouvert quotidiennement de 10h à 17h - Fermé les 24-26 décembre et le 1er Janvier. *Prix d'entrée : £4*

Parmi les avions les plus curieux, on peut voir un *ME 163*, un *Handley Page Victor*, un *ME 262*, un *Westland Whirlwind*.

### **AIRBORNE FORCES MUSEUM - Browning Barracks Aldershot GU 112 D5 (0252349619)**

Le musée est intéressant surtout car il a conservé les cockpits et section avant des planeurs ayant servis au débarquement : *Hotspur* et *Airspeed Horsa* dont la revue "Le Fana de l'Aviation" de Juin 1994 - n°295 - a donné une très complète documentation en même temps qu'un essai en vol de *l'Avro Lancaster*.

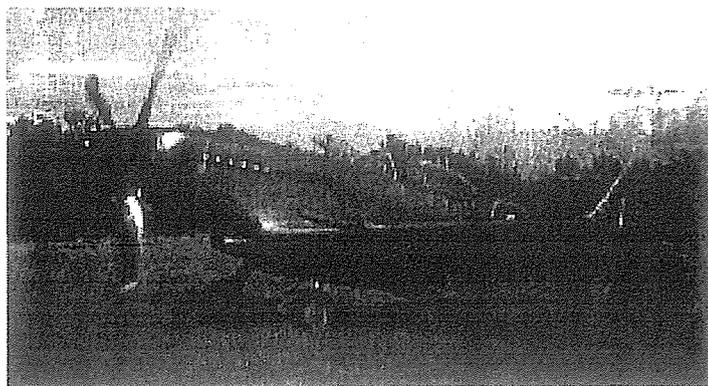
### **DUXFORD AIRFIELD (9)**

Ce terrain est celui où vole régulièrement Stephen Grey, un des plus brillants collectionneurs anglais actuels qui possède la "*Fighter Collection*". On peut voir aussi le *Grumman Wildcat* aux couleurs britanniques - *King Cobra P63*, *Beaufighter*, *Curtiss P40*, *De Havilland Comet 4*, *Gloster Météor*, *Heinkel 111*.. etc .., font, entre autre, de ce musée, un des plus préservés avec des hangars d'origine datant de la première guerre mondiale. Il comporte plus de 120 avions exposés et regroupe également un musée naval et un autre spécifiquement militaire (*Land Warfare Exhibition*). Un spectacle rappelle l'histoire du terrain même de *Duxford* et de la *8ème U.S Air Force*. Une reconstitution du Centre de Commandement Opérationnel datant de la Bataille d'Angleterre a été, par ailleurs édifié : "*The American Air Museum in Britain*". Des démonstrations en vol ont lieu toute l'année lorsque le temps le permet, évidemment.

### **FLEET AIR MUSEUM (17)**

Musée qui a recréé le pont d'envol d'un porte-avions et comporte beaucoup d'appareils de la Royal Navy ayant servi lors de la campagne des Falklands. Ce Musée a la particularité de conserver le *Concorde 002*. Premier vol avril 1969. Rappelons que le prototype 001 est au Musée du *Bourget* depuis une vingtaine d'années après avoir effectué son premier vol le 2 mars 1969 aux mains d'*André TURCAT*.

On vient de le déplacer pour l'emmener de l'autre côté du terrain. en restauration. D'aucuns ont été étonnés ; amortissement et pneus regonflés, le bel appareil a roulé, remorqué, comme si de rien n'était. Bel hommage à ceux qu'ils l'ont étudié et construit ! Mais revenons à nos Musées Britanniques.



### **A L'IMPERIAL WAR MUSEUM**

Lambeth road-London SE1 6HZ (071-4165397)  
vous verrez un *Fock Wulf FW 190A* entre autres.

Passionnés d'hélicoptère : rendez-vous à *l'International Helicopter Museum* (16) qui est le plus important musée d'hélicoptères du monde ! Voulez-vous voir un *Messerschmitt BF 109E*: Kent battle of Britain Museum en possède trois ainsi que des *Hawker Hurricane*, des véhicules et des uniformes de la dernière guerre.

Etes-vous intéressé par le *Mosquito* ? Vous vous rappelez : "Ici Londres ! les Mosquitos de la royale Air Force ont bombardé le centre de triage de ....". alors allez voir le *Mosquito Aircraft Museum* (11). Vous verrez le prototype *De Havilland DW 98. Mosquito W 4050* dont la structure en bois collé n'a pas mal résisté au temps et aux accélérations ! (les menuisiers et les ébénistes du meuble ne travaillaient pas mal).

### **LE ROYAL AIR FORCE MUSEUM (12)**

vous offrira du *Gaudron GILL* au *DH Vampire* en passant par le *Hawker Hunter*, *Tempest II*, *Typhoon/B* - les très belles bêtes du Débarquement avec leurs moteurs *Napier* - ou encore le *Sopwith Triplane*, *Camel* (1917 - 18) et le hall de la bataille d'Angleterre avec les *Gloster Gladiator*, *Narvik*, *Westland Lysander* (les courageux nocturnes de la résistance). *Short Sunderland* (le Coastal Command : recherches en mer et patrouilles anti sous-marines), les *JU 87* dit *STUKA* (très, très rare) = les *JU 88*, *ME 109*, *ME 110*, *Spitfire*, *FW 190*, *Fiat CR 42*, *N.A. Mustang*, etc. ; oui, à vrai dire un très beau Musée.

### **AU MIDLAND AIR MUSEUM (7)**

En plus d'avions nombreux de l'après guerre (une quarantaine) vous verrez exposée "une chose" très rare qui nous inquiéta en 1944 : un *Lashenden Fi103V1*, la bombe volante allemande équipé de son pulso réacteur dorsal qui allait menacer Londres en 1944-45, faisant de nombreuses victimes dont un as français servant dans la Royal Air Force : le capitaine Jean Maridor.

Enfin, on ne peut pas oublier le :

### **SCIENCE MUSEUM de LONDRES**

South Kensingten London SW7 2 DD (071-9388000) qui expose, depuis 1947, le premier avion à réaction anglais le *Gloster E28/39 W4041/G* et ... un *Levavasseur Antoinette* pour l'entente cordiale, sans doute.

## Suite des musées britanniques .....

C'est en 1936 que Frank Wittle a étudié son premier réacteur qu'il a lui-même conçu : le *Gyrone*. Le 15 mai 1941, un avion *Gloster* équipé de ce réacteur donnant 386 Kgp décolle de *Granwell* aux mains de *Gerry Sayer*. Allaient suivre les *DH Vampire*, *Gloster Meteor* (moteur Rolls Royce W2-726 Kgp) tandis que l'Allemagne ne perdit pas non plus son temps en ce domaine chez *Messerschmitt Junker pour les moteurs* (Jumo 004 d'où descendra plus tard l'*Atar* de la SNECMA) et *Heinkel*.

En effet, c'est le 27 août 1939, qu'Ernst Udet faisait voler pour la première fois le *Heinkel HE 176*, avion fusée qui devait atteindre la vitesse record de 750 Km/h. En 1937, c'est un réacteur à hydrogène (avec près de 60 ans d'avance) fournissant une poussée de 500 kg qui permet au *HE 178* d'atteindre 700 km/h. Il n'y a malheureusement aucun appareil de ce type conservé en Angleterre. Peut-être en Allemagne existe-t-il un Musée où on peut en voir encore un exemplaire ... Qui nous le dira ?

Il est intéressant de noter que le développement des avions à réaction a débuté d'une façon pratique en 1936-37, d'une façon conjointe dans des pays qui allaient devenir adversaires quatre ans après. L'Italie, elle-même, faisant voler le 28 août 1940 un *Caproni-Campini* à réaction qui atteignait 500 km/h avec une soufflante entraînée par un moteur à piston et une post-combustion. En France, malgré de nombreuses études anciennes (Esnault-Pelterie-Rateau), aucun appareil à réaction ne vole dans les années avant guerre ; la situation politique de 1936 ayant suffisamment perturbé déjà la production d'avions classiques (*MS, Dewoitine 520, Potez 63, Bréguet 691, Amiot 370, LE-0-45*) dont le manque de mise au point ou l'insuffisance de production fera grandement défaut en mai 40.

Pour voir voler un avion à réaction français, il faudra attendre 1946 avec le *SO 6000 Triton* comme le Spolter de Tout temps n° 42 vous l'a rappelé. Quant aux américains, ils feront voler leur premier Jet en 1942. Ce sera le *Bell P59 Airacomet* qui sera un avion expérimental biréacteur équipé de deux turbo réacteurs F-Whittle.

Mais, revenons à nos Musées. Beaucoup d'entre nous ont encore en tête tous ces noms de baptême de ces appareils que l'on voyait évoluer en 1943-44 dans notre ciel, des traînées blanches aux coups secs de la flak déclenchant parfois des corolles de parachutistes, c'est tout une époque marquée par des souvenirs, malheureusement parfois tragiques.

Ces beaux avions conservés précieusement ne font pas oublier les croix blanches ou les monuments rappelant les sacrifices des équipages. Sous ces terres, reposent ceux qui ont mené un combat pour notre liberté et leurs avions, survivants témoins du passé, doivent être pour nous une des expressions de notre reconnaissance lorsque nous allons les visiter. En fait, il faut passer par là pour fouler cette terre qui a bien voulu résister en 1940 et pour cela combattre. Eh puis ! Il ne faut pas oublier que la majorité de ceux qui partaient vers l'aventure de la guerre avaient 20 ans.

On leur doit bien une visite à ce titre.

Pierre ESNEAULT

## Brèves nouvelles du front maritime .....

Passage en Nouvelle Zélande

Le croiseur Achille a été repéré le 30 Mai 1998 dans le port d'Auckland (Devonport pour les tatillons ...), une tourelle ainsi que le poste de tir sont exposés à l'entrée du musée de la Marine Néo-Zélandaise.

### Un peu d'histoire .....

Le croiseur Achille, ainsi que l'Exeter ont engagé, après une longue traque, le cuirassé de poche Graf Spee dans l'atlantique sud, poussant ce dernier à se réfugier en territoire neutre, dans l'estuaire du Rio de la Plata, dans la baie de Montevideo.

Après plusieurs jours utilisés à la remise en état du cuirassé et au débarquement de la plus grande partie de son équipage, le Graf Spee sortit du port et se saborda au large.

J'ai pu voir les restes du Achille par le plus grands des hasards, lors d'un déplacement à titre professionnel.

Cela prouve bien que, lorsque l'on est passionné, partout où l'on va, l'émotion est au rendez-vous .....

Christian RIVALAIN

Responsable Sécurité de l'ANSA 39/45

## QUESTIONS D'HISTOIRE .....

*Cette rubrique est destinée à des échanges ou des recherches d'information. Elle est libre d'accès pour tous les membres de l'A.N.S.A. Les questions doivent être adressées au Président et les réponses se feront directement en contactant les intéressés. Y figurent également quelques unes des demandes de renseignements que nous recevons par Internet.*

### Question N°1 :

Je recherche l'identité d'un avion allié tombé à Boisville (Orme) à 1km au Nord de Sées.

Date estimée : fin 42 ou début 43.

A cette époque, 3 aviateurs polonais ont été recueillis par le B.O.A ou la Résistance locale.

### Question N°2 :

Je recherche les adresses d'associations de prisonniers U.S 39/45 aux Etats-Unis.

### Question N°3 :

Je recherche la date précise où les réservoirs de Port-Jérôme ont brûlé. (avant Juillet 43)

### Question N°4 :

Quels sont les dommages réels subis par l'industrie locale lors du raid de B17 du 4/7/43 en contradiction évidente avec les rapports des archives départementales.

4 Forteresses B17 perdues.

Estimation U.S. : Usine Gnome et Rhône (500 moteurs/mois) totalement détruite = tas de briques selon le Captain Ketelsen commandant le 545th squadron.

Roger CORNEVIN-HAYTON

10, rue du Vexin  
78450 VILLEPREUX  
Dom : 01.30.56.23.77

## Présentation d'un appareil de Musée *Le Focke-Wulf 190 D9 Wknr\* 601088 de l'USAF Museum*

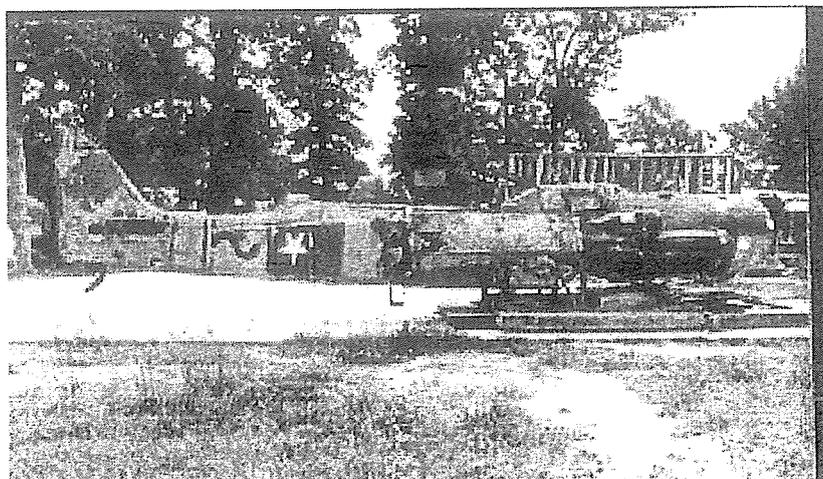
A travers ces quelques photographies en couleurs prises avant et après la restauration de cet appareil, je vais vous exposer quelques détails concernant les couleurs utilisées sur les appareils allemands en fin de guerre ainsi que certaines précautions à prendre vis à vis d'un appareil de musée.

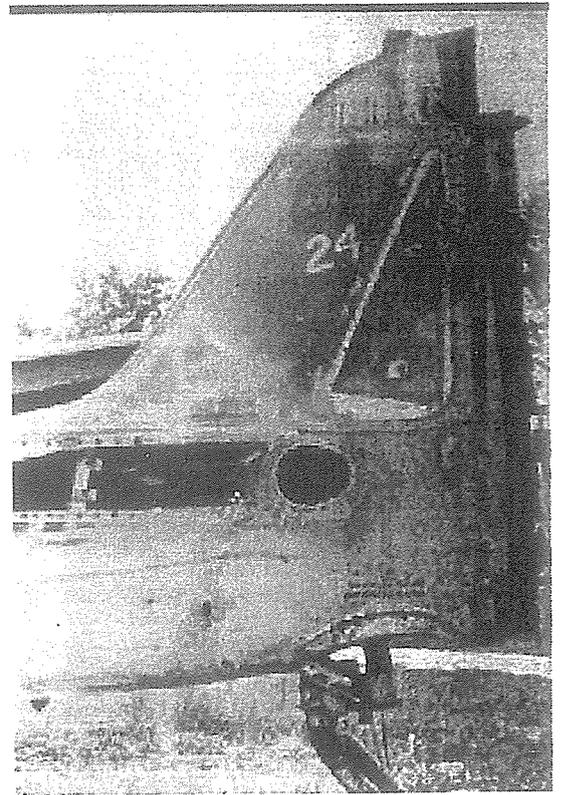
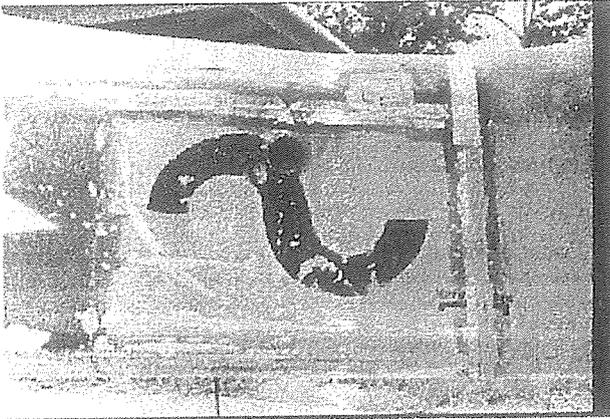
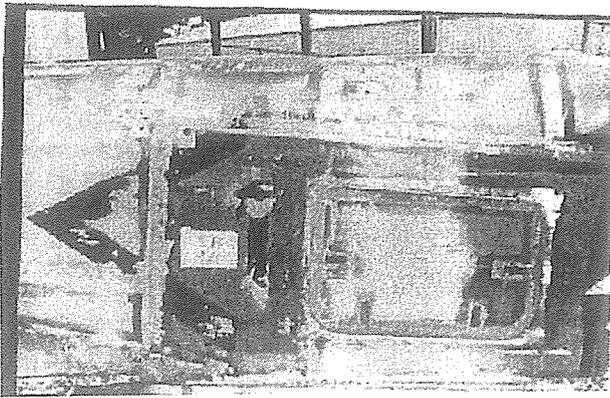
Ce Focke wulf Fw190 D9 a été construit, ou plus précisément assemblé dans l'usine ARADO de Warnemunde. Cette identification est possible grâce à son numéro de série ou Werk Nummer \* "WkNr" qui correspond à un lot assemblé dans cette usine. Je ne parle pas de construction car ces appareils étaient réalisés en sous-ensembles, ensuite regroupés dans un centre de montage. Cet appareil appartenait vraisemblablement au I/JG26 ou au IV/JG 51 et a été capturé à Flensburg par les troupes anglaises. L'appartenance n'est pas formelle mais la probabilité que l'appareil soit issu du IV/JG51 est assez forte car cette escadre, ce qu'il en restait, se replia dans cette région fin avril 1945. D'autre part la bande ondulée est caractéristique d'un 4ème groupe, et l'appareil ne porte pas de bande de défense de couleur sur la queue.

Des photos d'avions du IV/JG51 en opération en Prusse Orientale montrent des appareils avec les mêmes caractéristiques. L'autre hypothèse d'appartenance au I/JG26 est aussi valable, en effet le III/JG54 a été renommé IV/JG26 en début 1945 puis ce groupe, étant donné la situation, fut intégré au I/JG26. Par contre les appareils portaient toujours les marques de 4ème groupe (bande ondulée). Il apparaît aussi que ces avions ne portaient pas tous la bande de couleur (noir/blanc) caractéristique de ce geschwader. L'autre information qui me fait penser que ce FW 190 appartenait au I/JG26 (le IV/JG26 a été dissous fin mars 1945), est qu'il fut trouvé à Flensburg où furent trouvés

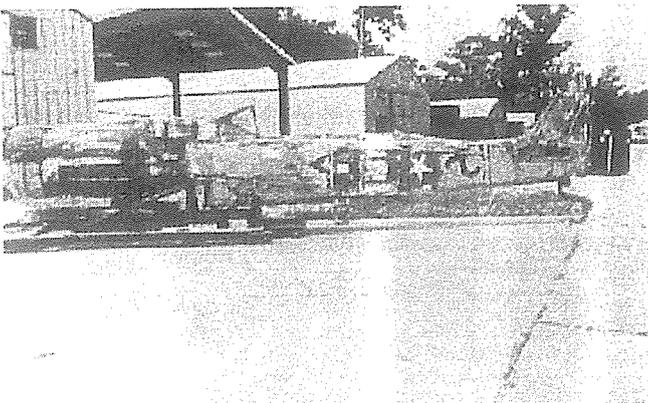
Ce chasseur, après guerre, et cela sûrement du fait de son bon fonctionnement, fut donné aux troupes américaines et immatriculé USA12 puis convoyé par la voie des airs à Cherbourg pour être embarqué sur le HMS Reaper. Il rejoint ainsi la collection d'avions allemands capturés par les américains pour être testés aux Etats Unis. Il est renuméroté FE-120 puis répertorié au 1er Août 1946 comme étant présent sur la base de Wright Field où il effectue 6 heures de vol. Il est ensuite à nouveau renuméroté T2-120 puis pris en charge le 2 octobre 1946 par le 803 Spécial Depot à Freeman Air Force Base avant d'être stocké au NASM à Silver Hill. En 1975 il est prêté à l'USAF Museum de Wright Patterson où il est restauré.

Ci-dessous, l'appareil avant sa restauration en 1975.  
Les marques bleues ont été faites avant le départ d'Allemagne vers Cherbourg. Il est le seul Focke Wulf FW 190 D9 qui n'a pas été repeint après guerre.

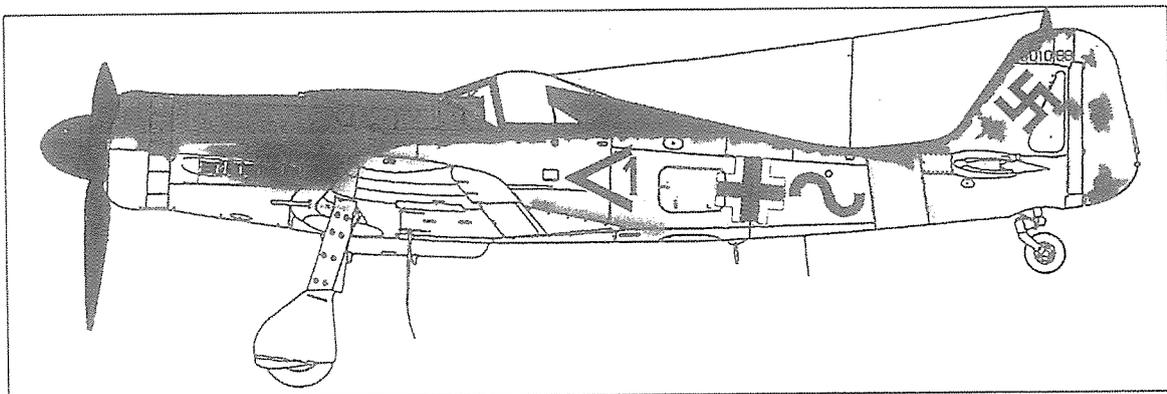




Photos de détail des marquages de l'appareil avant restauration . Seules les croix et la swastika on été repeintes , en bleu, par les anglais lors de la capture de l'appareil . Le camouflage de l'appareil est très simple , typique de la fin de la guerre .

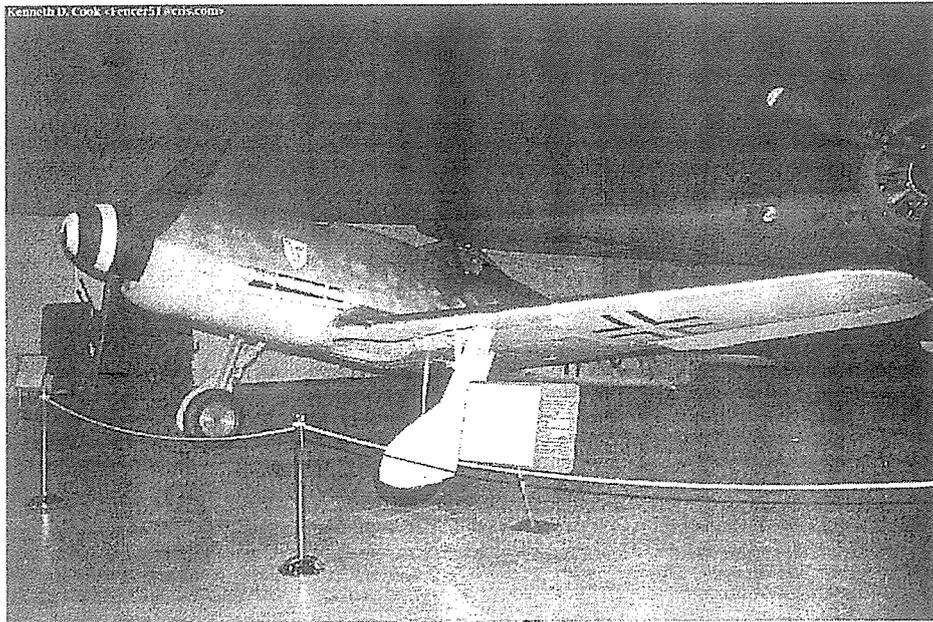


Vue du côté gauche de l'appareil . Il est à noter que le capot moteur est peint dans d'autres couleurs que le fuselage . Il est entièrement vert foncé (RLM83) et gris-bleu très clair (RLM76 clair) alors que le fuselage est brun-vert (RLM81) et gris -bleu clair (RLM76) . Ceci est normal car les appareils étaient produits en sous-ensembles et assemblés ensuite . Le fuselage peut aussi très bien provenir du recyclage d'un autre Focke Wulf Fw190 D9 ou FW190A8 ,qui hormis l'extension visible après la bande ondulée et une extension sur la dérive ,sont identiques .

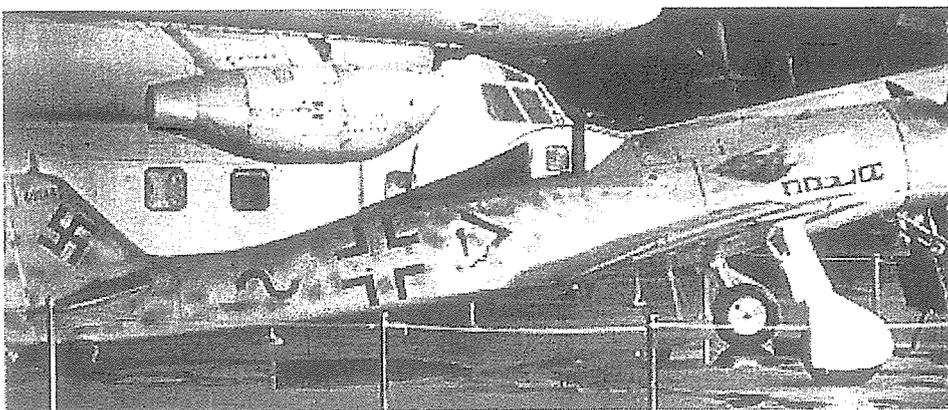


profile de l'appareil tel qu'il devait apparaitre en mai 1945 lors de sa capture sur le terrain de Flensburg.

Après ces quelques photos, de l'appareil avant restauration, voici deux clichés pris actuellement à l'USAF Museum. L'appareil a été complètement restauré et repeint mais comme on peut le voir dans un schéma radicalement différent de l'original. A ma connaissance, il n'y a pas un seul Focke Wulf FW 190 D9 qui a été peint opérationnellement comme cela. C'est d'autant plus rageant qu'une restauration est longue et coûteuse et que le résultat final, il faut le dire n'est « pas terrible ». L'appareil porte les marques du IV/JG3, groupe de chasse dont une seule escadrille a utilisé l'appareil (la 16ème staffel et le stab). Mais ces avions n'avaient pas de marque de 4ème groupe. L'appareil restauré ne possède pas ses ailes originales, celles-ci ont été échangées avec celles du Focke Wulf D13 préservé au Lake Champlain Museum. La principale différence réside dans le fait que le FW 190 D13 ne possède qu'un seul éjecteur de cartouches sous le fuselage pour le canon axial MG151 au lieu de deux pour les mitrailleuses de capot MG131. Ce qui d'ailleurs a induit en erreur le célèbre fabricant de maquettes Tomyia pour son modèle au 1/48ème. Ceci démontrant qu'il faut être critique vis à vis d'un appareil de musée, ce qui est d'autant plus vrai pour les appareils allemands qui ont été maintes fois repeints.



Deux vues actuelles de l'appareil, préservé à l'USAF Museum, qui permettent de constater que, hormis les marquages, la restauration de l'appareil ne correspond pas à l'original. L'hélice ne correspond pas non plus à cet appareil.



**Eric LARGER**

Responsable du site Internet de l'ANSA

Photographies : actuelles site internet USAF  
museum

avant restauration Richard P Lutz

Bibliographie : War Prizes : Richard Butler  
Monogram Close Up 17 : Eddie

## A la recherche du Commandant François FAYOLLE .....

Le 7 mars 1998, nous avons été conviés à l'inauguration de la stèle du Sergent-Chef Paul HUBIDOS (voir article sur les B 24 DU 44TH Bomber Group dans l'ANSA-MAG précédent). En marge de cette cérémonie, nous avons également assisté au pot de l'amitié qui a suivi. Lors de cette réception, nous avons eu l'honneur et le plaisir d'être présentés à nombre d'invités prestigieux dont le Général Jacques ANDRIEUX et le Général GUEGUEN, tous deux célèbres vétérans des F.A.F.L (tous deux sont "Grand Croix de la Légion d'Honneur")

Nous avons assez longuement discuté des buts de notre association avec le Général GUEGUEN qui a manifesté un grand intérêt pour notre activité. Il nous a finalement demandé si nous pourrions tenter de retrouver l'avion de son ami, le Commandant François FAYOLLE, Squadron-leader du 174ème Squadron, mort en mission le 19 Août 1942 au dessus de Dieppe. La discussion en était restée là, l'A.N.S.A n'ayant pas, à priori, de renseignements sur cet avion. Après en avoir discuté avec Joël HUARD, notre vice-président historien, il semblerait que l'avion de FAYOLLE se soit abattu en mer, car il est considéré comme "Missing in Action" sans sépulture connue ... Néanmoins, je classe cette demande de recherche dans un petit recoin de ma mémoire..... Plusieurs mois passent .....

Lors du Mondial des Patrouilles, les 13 et 14 Juillet dernier, nous avons tenté de réunir sur notre stand un maximum de membres de l'A.N.S.A 39/45 de toutes les régions, dont Alain BURIOT, notre correspondant sur Dieppe (Il est le dynamique Président de l'Association JUBILEE, qui perpétue le Souvenir du Débarquement Anglo-Canadien de Dieppe).

Et nous voici en train de discuter tous les deux des dernières recherches en cours aux environs de Dieppe et, pratiquement à la fin de la discussion, il me lance : *"Pendant que j'y pense, Sylvain, je crois avoir trouvé le point d'impact probable de l'avion d'un certain FAYOLLE, un Squadron-leader des F.A.F.L abattu en Août 1942 sur Dieppe ....."* A ces mots, immédiatement les paroles du Général GUEGUEN me reviennent à l'esprit et mon sang ne fait qu'un tour :

- *Peux tu approfondir ta recherche sur le sujet et me faire un petit "topo" sur le sujet ? C'est très important !*  
- *Pas de problème, je te fais un compte-rendu de l'avancement des recherches....*

De mon côté, je reprends contact avec le Général GUEGUEN que j'informe de notre présomption de découverte du point d'impact. Le Général me fait part du fait que le corps du Commandant FAYOLLE vient d'être identifié par la Commonwealth War Grave Commission comme étant celui du "Squadron-leader inconnu" reposant au cimetière militaire de Dieppe. Voici le compte-rendu de ce que j'ai reçu d'Alain BURIOT :  
*Juste après avoir pris le commandement du 174 Squadron équipé de Hurri-Bomber MKII, le Cdt FAYOLLE décolla de l'aérodrome de Ford à 4 h 40 et traversa la Manche avec une visibilité réduite. Un des appareils perdit le contact et revint à la base, les onze avions restants atteignirent le littoral dieppois à l'est de la ville pour aller attaquer la Batterie de Clarmont située sur les hauteurs de la vallée de l'Arques. Les avions effectuèrent leur attaque à 5 h 15. Aussitôt, en accord avec leur plan, ils effectuèrent un mitraillage de l'aérodrome de St Aubin tout proche, celui-ci servant de base de secours aux JG2 et JG26. C'est sans doute à ce moment que l'appareil du Cdt FAYOLLE a été touché par la FLAK, dont l'endroit était truffé.*

*Il y a une bonne dizaine d'années, un passionné dieppois collectionnant les vestiges de l'histoire du 19/08/42, avait retrouvé le site d'un avion allié monomoteur sur lequel il avait récupéré une hélice tripale métallique identique à celle équipant les moteurs Merlin des Spitfire et Hurricane. A l'époque du crash, un fermier et son épouse qui vivaient à cet endroit lui avait indiqué l'heure de l'impact : vers 6 h 30, heure allemande, soit 5 h 30 heure anglaise. Ces gens se rappelaient très bien, parmi les débris épars, avoir vu une main sectionnée portant une bague ornée d'une pierre. Dans les jours qui suivirent, les allemands vinrent nettoyer le site, ne retrouvant que des restes humains très difficilement identifiables, sauf peut-être par des insignes de grade subsistant sur des lambeaux d'uniformes.*

*Dans cette histoire, il y a plusieurs éléments qui pourraient accréditer la thèse selon laquelle cet avion pourrait être celui du Cdt FAYOLLE :*

- \* le point de crash est situé dans l'axe de dégagement après le mitraillage de St Aubin.*
- \* l'heure correspond bien à celle de l'attaque du 174.*
- \* pour fragmentaire et dilué qu'il soit, le témoignage de ces deux civils sous la violence et la soudaineté de l'impact semble confirmer que l'appareil a été touché à basse altitude et a percuté à pleine vitesse.*

*L'élément négatif, à mon avis, est le fait que l'hélice retrouvée soit métallique, la majorité des Hurricane, en 1942 était encore équipée d'hélices à pales bois. Cependant, l'examen du site d'impact, où il reste encore des pièces ainsi que de cette hélice devrait sans doute nous apporter des indices supplémentaires.*

Après avoir communiqué ces nouvelles informations au Général GUEGUEN nous avons convenu de mettre en contact direct Alain BURIOT et le Colonel LAFONT qui s'occupe de l'Association des anciens des F.A.F.L.. FAYOLLE, MOUCHOTTE et LAFONT s'étant échappés ensemble pour l'Angleterre.

Alain BURIOT et le Colonel LAFONT se sont retrouvés à Dieppe durant le mois de Juillet. Ils sont allés ensemble voir l'hélice retrouvée ainsi que le lieu présumé du crash. Le terrain sur lequel est tombé cet avion est probablement une propriété municipale. Un complément d'enquête historique est en cours afin de valider la très grande probabilité par laquelle il s'agira bien du point d'impact du grand héros français qu'a été François FAYOLLE.

**Sous toutes réserves et à confirmer !?** : assez longtemps après la guerre, l'un des témoins du crash a décrit, tout à fait par hasard, la bague qu'il avait vue sur cette main sectionnée et la personne à qui il l'a décrite lui aurait spontanément dit : *"il pourrait bien s'agir de la bague de FAYOLLE".....*

A suivre ...

Sylvain DEZELEE et Alain BURIOT  
Président de l'A.N.S.A. 39/45 et Président de l'association JUBILEE

**FOUILLES .....**  
**Le SPITFIRE de Sierville**  
**Un pilote polonais y a laissé sa vie ...**

Cette fois nous y sommes, c'est le 25 juin 1998 à Sierville au nord de Rouen, au lieu-dit " Le Plix ".

Autorisations en poche, le temps est beau, il ne pleut plus, la terre est enfin sèche et Guy est là avec sa Poclairn qui tourne comme une horloge.

Michel, Roland et Joël sont présents, prêts à intervenir.

Piquets, banderoles sont en place pour le périmètre de sécurité. Sangles, pelles, pioches et autres sont à portée de la main. Le détecteur fonctionne et sonne déjà dès que Guy a atteint une profondeur de 1 mètre environ car M. FIOT qui a été témoin du crash du SPITFIRE dirige la manoeuvre, à l'angle d'une étable qui souffrit du crash, à l'époque, en 1943.

Dès la profondeur de 2 mètres, un premier morceau de tôle d'aluminium de bonne taille est sorti. Ce fut ensuite le tour du turbo compresseur et d'autres pièces plus petites.

Deux terrasses consécutives furent nécessaires à Guy pour accéder enfin au moteur qui gisait, dans une terre absolument sans cailloux, à environ 6 mètres de profondeur, avec le moyeu de l'hélice dont il ne restait que les embases des 4 pales en bois et un des deux canons Hispano Suiza de 20 mm.

Le moteur en assez bon état était couché sur le côté, piqué dans le sol. Il fallut le dégager avec soin à la main pour passer des sangles qui, accrochées au godet de la Poclairn, allaient permettre de le ramener au niveau du sol dans sa gangue de terre, sans l'abîmer davantage, en présence de Sylvain, arrivé presque au bon moment.

Le Merlin V12 ROLLS ROYCE ne présentait qu'un cylindre éclaté, le reste étant presque intact malgré les 55 années en terre.

En effet, ce moteur équipait un SPITFIRE IX, serial BS335 du 315<sup>e</sup> (Polish) Squadron de la RAF dont le pilote, Tadenoz OSTROWSKI fut tué en combat aérien le 04 avril 1943 au dessus de Sierville.

Le corps du pilote fut retrouvé le 17 avril 1943 par les autorités allemandes dans les débris de l'avion.

Enterré dans un premier temps le 17 avril 1943 à Sierville dans le cimetière communal, ses restes furent transférés au cimetière polonais de Grainville-Langannerie dans le Calvados où il repose toujours. Né le 12 janvier 1916, le Plutonovoy (sergent) Tadenoz OSTROWSKI avait 27 ans.

Pendant la phase de rebouchage pour remettre le terrain en bon état, quelques beaux morceaux furent récupérés dans la terre sortie la veille : un radiateur d'huile, d'autres belles petites pièces, engrenages et morceaux de tôle dont une bonne partie nettoyée avec soin et diligence par Michel et Roland sera exposée les 13 et 14 juillet 1998 sur le stand de l'ANSA 39-45 sur la BA 105 pendant le 1<sup>er</sup> Mondial des Patrouilles.

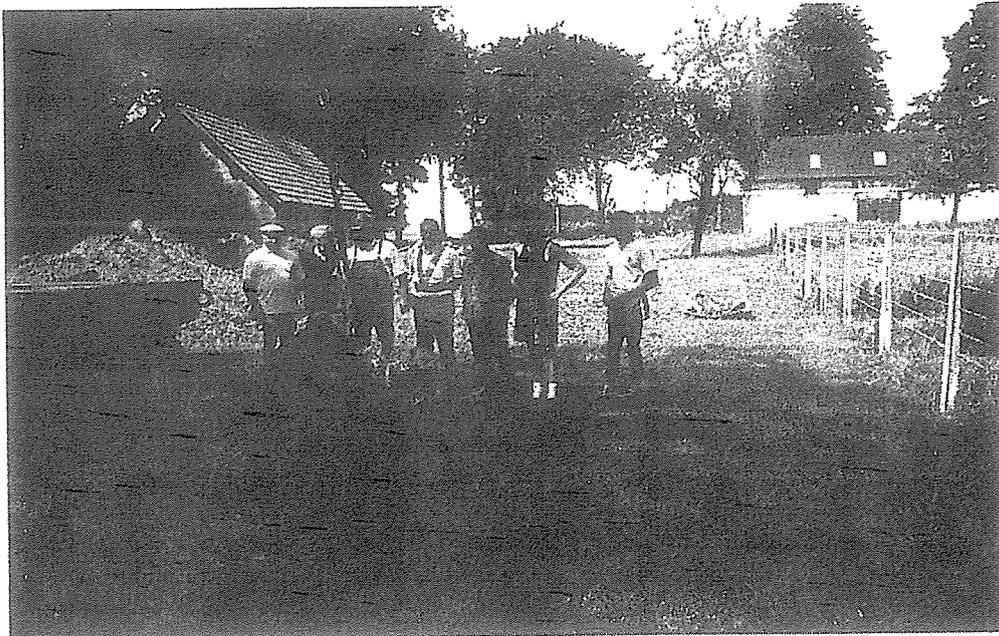
Pendant la journée et demie que cette fouille a duré nous avons eu la visite de M. LUCAS et de ses fils, propriétaires du terrain ainsi que de quelques amis de l'ANSA.

Des bêtes dans la cour de la ferme ne permettaient pas malheureusement d'avoir la grande foule habituelle des visiteurs.

Enfin, un grand merci à Guy qui, aux commandes de sa Poclairn, a réussi, avec beaucoup de dextérité et de précision à nous sortir un maximum de morceaux sans les abîmer davantage. Merci aussi pour son accueil mais ceci est une autre histoire...

Joël HUARD

Vice-Président Historien de l'ANSA



*Le moteur du Spitfire sort de terre, enterré à 6 mètres de profondeur par la violence de l'impact. (photo J.HUARD)*

## 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 : 4860

Le site Internet de l'A.N.S.A est actuellement en cours de refonte par notre nouveau responsable du site Internet, Eric Larger. Pour l'instant, dans l'attente de cette refonte, le site ne subit plus d'évolution.

Une nouvelle présentation est en cours d'élaboration, elle devrait être disponible d'ici quelques mois.

Encore de nombreux contacts avec les States et aussi avec nos amis belges.

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

### Nouvelles brèves ....

#### Bientôt un Musée pour l'ANSA ?

Des démarches officielles viennent de démarrer auprès de la Chambre de Commerce d'Evreux qui est le propriétaire du terrain et des bâtiments de l'ancien aéro-club d'Evreux qui vient d'être fermé à toute activité aérienne, la piste d'envol ayant été reprise par la Base 105.

Après un long entretien avec Monsieur le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce d'Evreux, nous avons convenu d'aller visiter les locaux existant début Septembre (le hangar à avions, l'atelier de mécanique contigu ainsi que les dépendances accolées) afin de voir les possibilités d'implantation de l'A.N.S.A dans ces lieux.

Un projet de "Mémorial des Combats Aériens en Normandie" pourrait être envisageable à plus ou moins long terme avec atelier de mécanique interne et exposition. L'excellent emplacement du hangar, à l'entrée d'Evreux, le long de la Nationale 13, en ferait un lieu visible par 10.000 à 40.000 passages/jour, d'où la possibilité d'y faire, très rapidement, une présentation de nos travaux ouverte au public.

*La suite au prochain épisode .....*

### L'ANSA membre du Comité Normandie-Niemen

En effet, l'ANSA vient de prendre sa cotisation auprès du Comité Andelysien du Musée Normandie-Niemen.

Nos buts étant si proches et nos relations très cordiales, il nous est apparu comme évident de soutenir leur action. De plus, nous sommes de plus en plus souvent amenés à nous rencontrer sur les manifestations aériennes de la région.

Un exposé racontant la campagne de Russie de l'escadrille Normandie-Niemen nous sera présenté lors d'une très prochaine réunion générale par notre ami Guy SUZE. Elle sera suivie d'une visite du Musée Normandie-Niemen des Andelys.

Un bien sympathique moment en perspective .....

Sylvain DEZELEE  
Président de l'ANSA 39/45

## UN PEU D'HUMOUR QUE DIABLE !!! .....

### *Petit lexique du parfait pilote ...*

**Ailes** : Parties latérales (une de chaque côté en général!) d'un avion. Sa disparition, accidentelle ou non, en cours de vol a tendance à provoquer un net déséquilibre de l'aéroplane .

**Carburant** : Son épuisement total peut faire croire à un givrage du carburateur... que nenni ! Cela s'appelle "panne sèche ", tout simplement !

**Réservoir** : Sert à contenir, quand il en reste, le chapitre ci-dessus.

**Promenade touristique** : Sert d'excuse lorsque l'on est perdu suite à une erreur de navigation et que l'on ne veut pas le faire voir .....

**Carburateur** : S.....de ..... de f.... pièce à la c... qui givre tout le temps !

**Tour de contrôle** : Bâtiment tout en hauteur situé près des pistes que l'on peut s'amuser à raser de prêt. Malheureusement, son vitrage teinté vous empêchera de voir le sourire de satisfaction du contrôleur en chef suite à cette manoeuvre amusante ....

**Bougie** : Foutu machin qu'il faut nettoyer régulièrement sous peine de rentrer au terrain par le train ....

**Extincteur** : Accessoire spécialement conçu pour tomber en panne quand ça brûle.

**Mélange très riche** : 100% de gin et surtout pas de Martini !

**Hélice** : Pièce tournante fixée au bout du moteur. Elle est nécessaire à l'avancement de l'ensemble de l'aéroplane. L'arrêt de sa rotation provoque un retour immédiat au plancher des vaches.

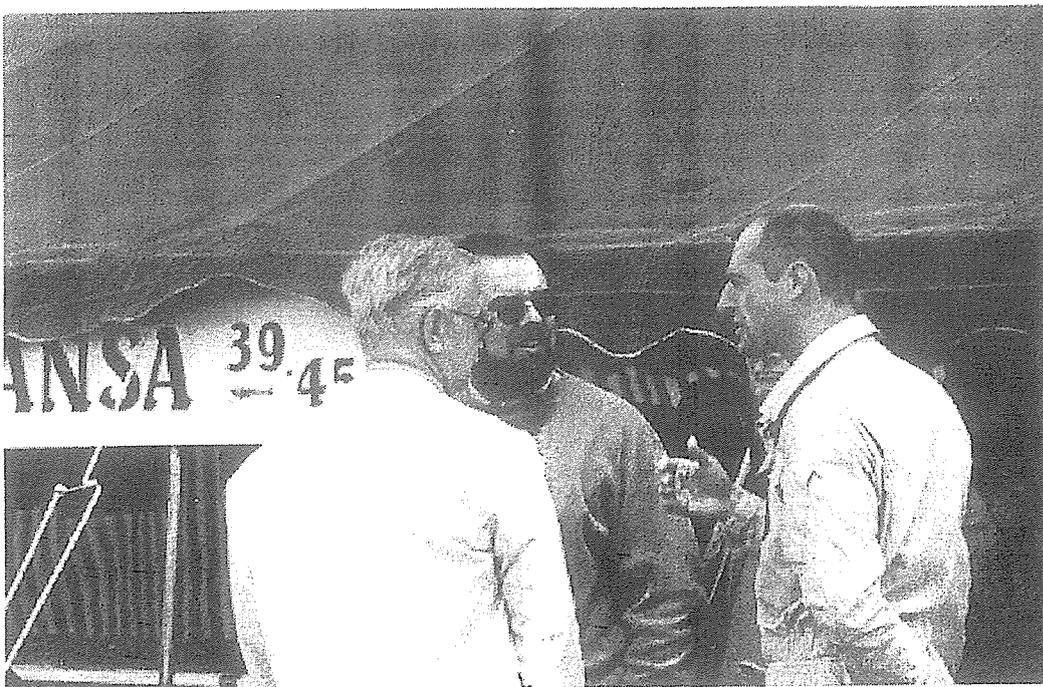
**Frein** : Accessoire dont l'utilisation est nécessaire pour ne pas finir dans le champ de patates en bout de piste. N'est d'aucune utilité en cours de vol !

**Champ de patates** : partie finale de la piste hors des limites de l'aérodrome où finissent souvent ceux qui n'utilisent pas le chapitre ci-dessus ou qui abusent de celui ci-dessous .....

**Badin** : Instrument servant à mesurer la vitesse. Il comporte une aiguille très indisciplinée et volage qui a souvent tendance à tomber dans le vide-poche. Son abus lors de l'atterrissage, surtout s'il se fait déjà à mi-piste, provoquent très souvent des vocations soudaines d'agriculteurs, de laboureurs, voire de bûcherons parmi les pilotes débutants. (cf chapitre précédent !)

**Altimètre** : S'il indique une valeur inférieure à zéro, c'est que vous êtes mort !

## Quelques illustrations complémentaires ....



**Article concerné :** 1er Mondial des patrouilles

La visite de la Patrouille de France sur notre stand : Intense discussion sur les motivations de notre association ainsi que sur les caractéristiques des avions à hélice de la seconde guerre mondiale .....

De gauche à droite : Michel BAUDOUIN, Sylvain DEZELEE, un des pilotes de la Patrouille de France et caché derrière lui, Jean-Pierre NICLOT, notre correspondant des Yvelines. (photo H.FRAPPOLLI)



**Article concerné :** 1er Mondial des Patrouilles (photo H.FRAPPOLLI)

L'installation du stand avec les membres de l'ANSA Orne, toujours aussi sympas et fidèles aux rendez-vous importants.

**A.N.S.A-MAG**

magazine d'informations de l'A.N.S.A 39/45

**Directeur de la parution :**

Sylvain DEZELEE

**Rédacteurs :**

Les membres de l'A.N.S.A 39/45

**Périodicité :** Quadrimestrielle

**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

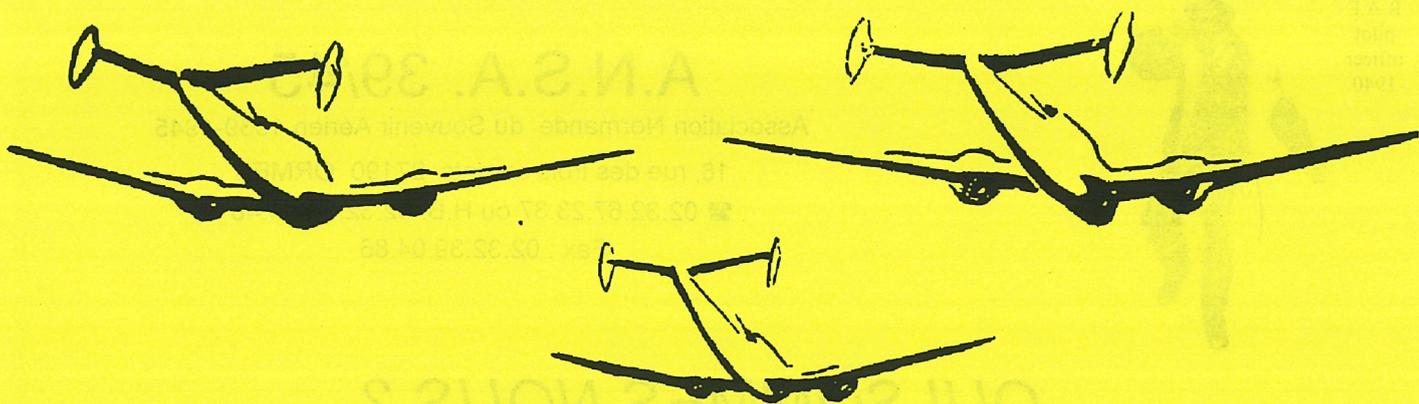
### BUREAU

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

### Délégués Départementaux :

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

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



**A.N.S.A 39/45**  
**Le Devoir de Mémoire**