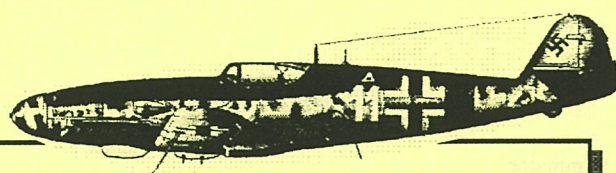
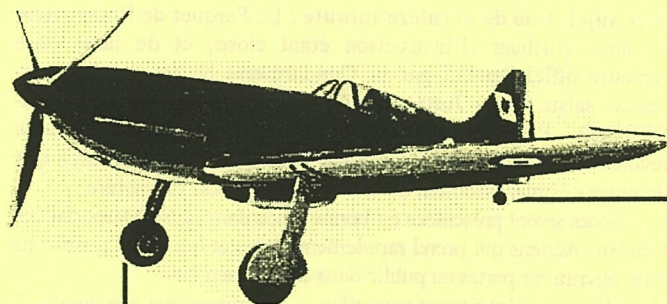
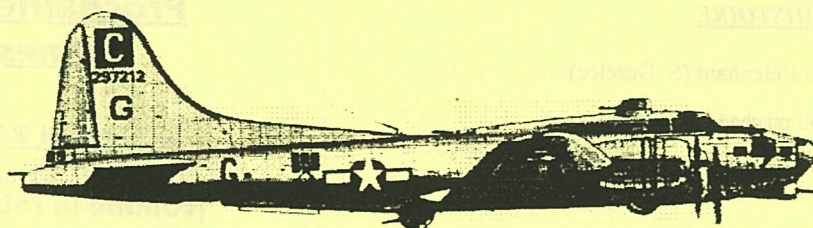
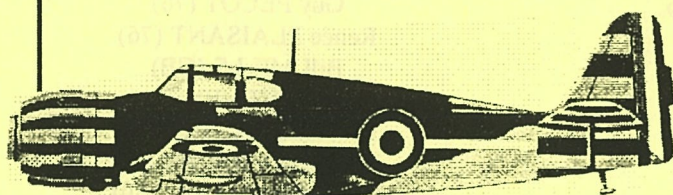


N°2 1er quadrimestre 1999



A.N.S.A-MAG

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

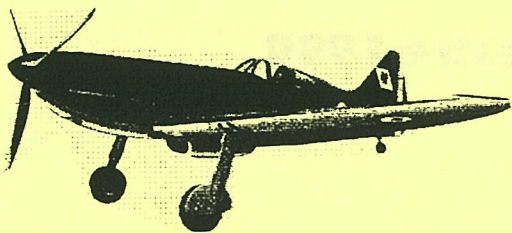


Association Normande du Souvenir Aérien 39/45

18, rue des trois cornets 27190 ORMES

Normandie - FRANCE

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



SOMMAIRE

Sommaire

Le mot du Président

Bienvenue à

Date de la prochaine Assemblée Générale p. 2

COMMEMORATION

- ◆ Journée Nationale du Deuil Allemand, une cérémonie pour la paix européenne (S. Dezelee) p. 3

FOUILLES

- ◆ La réussite d'une belle coopération, la recherche d'un disparu (R. Chombart et J. Paris) p. 4/5
- ◆ Comment l'ANSA Cotentin a retrouvé une bombe planante " H.S 293 " (P. Delahaye) p. 6/7
- ◆ Le Messerschmitt 109 de Crasville Et le moteur du Bloch 152... ? (J. Huard) p. 8/9
- ◆ Le P 47 du Major Sylvan FELD (JP Niclot, S. Dezelee et R. Benard) p. 10/11

TEMOIGNAGES

- ◆ Une évasion (R. Chombart et J. Paris) p. 12
- ◆ Un anniversaire inhabituel (R. Chombart) p. 12
- ◆ Une trouvaille (R. Chombart) p. 13

LES RECOINS DE L'HISTOIRE

- ◆ Le moustique qui tua l'éléphant (S. Dezelee) p. 14
- ◆ Le brouillard qui aurait pu changer la face de la guerre (C. Bekker) p. 15

CEREMONIE

- ◆ La Légion d'Honneur de Maurice QUILLIEN p. 16

COURRIERS

- ◆ Une lettre de Guy SUZE Une mémoire à défendre (G. Suze) p. 17
- ◆ La lettre de l'ANSA ORNE n°2, décembre 98 p. 18/19

UN PEU D'HUMOUR p. 19

Quelques illustrations complémentaires p. 20

QUI SOMMES-NOUS p. 21

Le mot du Président

Belle année 98 pour l'ANSA, c'est le moins que l'on puisse dire, nous sommes passés de 41 à 108 membres en 12 mois. C'est une progression assez étonnante qui témoigne d'un besoin, pour nous, les passionnés de l'histoire aéronautique 39/45, de nous retrouver de temps en temps, de nous fédérer, de travailler dans le respect du Devoir de Mémoire et dans le respect de la loi.

A ce sujet, Info de dernière minute : Le Parquet de Rouen vient de nous attribuer (l'instruction étant close) et de nous faire remettre officiellement par la Gendarmerie Nationale, les morceaux saisis par la Justice dans le cadre de "l'affaire BLOCH-BERGER". Preuve supplémentaire, s'il en fallait une autre, de la reconnaissance du sérieux de notre démarche historique ainsi que de notre désintéressement de toute préoccupation financière.

Ces pièces seront présentées en bonne place dans notre Mémorial des Combats Aériens qui prend rapidement forme et qui, nous l'espérons tous, ouvrira ses portes au public dans cette année 1999.

Voilà ! rien que des bonnes nouvelles "pourvu qu'ça dourre !"

Mes meilleurs vœux à tous pour cette nouvelle année 99 ...

Sylvain DEZELEE

Bienvenue à :

Patrick BAUMANN (68)
Henri PAVIE (27)
Christian CHEVALIER (44)
Jean-Paul FAVRAIS (35)
Ginette JONES (78)
Guy PECOT (76)
Renée PLAISANT (76)
Bill MILLS (GB)
Horace STEVENS (14)
Claudine TASSEL (27)
Jean-Pierre HECHT (76)
Hugo ALLEAUME (59)
Philippe CAMUS (27)

Rendez-vous : Prochaine Réunion Trimestrielle

le Samedi 24 Avril 1999
à 15h à l'Hôtel Mercure d'Evreux
(comme la fois précédente)
Une visite de l'entrepôt pourra être
prévu à 14h sur place pour ceux qui
le souhaitent

◆ COMMEMORATION ...

Journée Nationale du Deuil Allemand : Une cérémonie pour la paix européenne

Sur invitation de Monsieur l'Ambassadeur d'Allemagne, l'ANSA était présente à la cérémonie de la journée du Deuil, le 15 Novembre 1998.

Nous étions présents en nombre, une vingtaine de membres environ, dont beaucoup de nos amis de l'Orne.

Nous nous sommes retrouvés à l'entrée du cimetière militaire allemand de Champigny-St André à 15h en compagnie Monsieur JOBEZ, Directeur Inter-Régional aux Anciens Combattants et Victimes de Guerre qui était présent avec le délégué départemental de l'Eure des A.C.V.G. que nous avons eu le plus grand plaisir à revoir. Monsieur le Directeur du Cabinet du Préfet était de la cérémonie ainsi que Monsieur le Maire de St André, plusieurs officiers supérieurs de la gendarmerie, un lieutenant-colonel représentant la base aérienne d'Evreux, et des représentants de quatre associations d'Anciens Combattants français.

Une très belle allocution, sur le thème de la réconciliation européenne et du pardon a été lue en français, puis en allemand.

Voici le texte du discours prononcé par le Lieutenant-Colonel WEISS, représentant Monsieur Peter Hartmann, Ambassadeur d'Allemagne en France, à l'occasion de la Journée de Deuil, le 15 Novembre 1998 au cimetière allemand de Champigny-St.André.

"Chaque année nous nous rassemblons pour commémorer les morts de la guerre mondiale. Nous évoquons des soldats qui sont morts pendant les guerres de notre siècle. Notre commémoration rend hommage aujourd'hui, jour de deuil national, à tous ceux qui furent victimes de la guerre et de la tyrannie. Nous évoquons le souvenir de tous les enfants, femmes et hommes qui ont perdu leur vie parce qu'ils sont restés fidèles à leur conviction ou à leur religion; parce qu'ils ont résisté courageusement à la tyrannie et à la dictature, parce qu'ils appartenaient à un autre peuple ou à une autre race. Dans ce deuil, nous évoquons le souvenir des victimes des actes de violences gratuits du terrorisme, de persécution politique et des guerres civiles de nos jours.

Chaque année, nous portons le deuil et commémorons la douleur devant les tombes de nos soldats.

Cependant, dans la commémoration du souvenir et de notre deuil, nous retrouvons l'espoir. L'espoir que toujours plus d'hommes comprennent que l'on ne peut résoudre aucun problème avec la guerre et la tyrannie. Nos morts nous donnent ainsi à chaque fois un peu d'espoir pour notre avenir.

Dans notre hommage, nous prenons aussi du courage pour poursuivre le chemin pas toujours facile vers plus de compréhension réciproque, plus de partenariat et plus d'amitié.

Nous venons porter le deuil, nous venons rendre hommage ici, mais nous pouvons continuer, réconfortés, et je le pense avec un peu de fierté, de ce que nous avons réalisé jusqu'ici, poursuivre notre lutte pour la paix et la dignité humaine.

Car, à la fin de ce siècle, un siècle rempli de cruauté inimaginable, de violence et des guerres les plus graves de l'humanité, nous avons atteint une longue période de paix dans l'Europe occidentale et centrale.

Le chemin que nous avons emprunté s'est avéré être le bon pour l'histoire de nos deux peuples et nations, l'Allemagne et la France. Nous affronterons le prochain siècle en tant qu'amis, main dans la main, pour cautionner ensemble dans l'avenir, la paix, la liberté et le respect des hommes en Europe et dans le monde.

Je crois que c'est le message qui nous est donné à travers le souvenir et l'hommage des morts.

Je considère comme un privilège de commémorer dans cet esprit les morts avec vous au nom de l'Ambassadeur d'Allemagne, et de déposer une gerbe au nom de la République Fédérale d'Allemagne."

(texte publié avec l'aimable autorisation du Lieutenant-Colonel WEISS)

Les autorités allemandes ont procédé à un dépôt de gerbe au pied de la grande croix placée au centre du cimetière. Ensuite les associations d'anciens combattants français et les autorités ont également déposé une gerbe en souvenir des soldats morts. Une minute de silence a été respectée à la mémoire des victimes des guerres de ce siècle.

Avant de quitter le cimetière, nos amis de l'ANSA Orne, Jacques PARIS et Robert CHOMBART, sont allés fleurir les tombes de trois pilotes allemands retrouvés dans l'Orne afin d'assurer notre Devoir de Mémoire, en faisant abstraction de toute polémique. Nous nous sommes associés à leur geste.

Nous avons été cordialement invité à un "pot de l'amitié" à St André avec les autorités françaises et allemandes. Cela nous a donné l'occasion de mieux nous faire connaître des officiels français et militaires allemands présents ainsi que des associations d'Anciens Combattants français.

Une longue et fructueuse discussion s'est établie sur nos recherches sur le terrain ainsi que sur les présomptions de sépultures allemandes que nous avons en cours d'identification. Quelques ANSA-MAG ont été remis aux officiels qui ont été très intéressés par nos travaux.

Ce fut une cérémonie très émouvante et très digne. Nous remercions Monsieur l'Ambassadeur d'Allemagne de nous y avoir convié ainsi que Monsieur BECKERS, Conservateur du cimetière allemand de Champigny-St André, pour la courtoisie de son accueil.

Le Président de l'ANSA
Sylvain DEZELEE

La réussite d'une belle coopération - La recherche d'un disparu

Début juillet, C.A. SIMONEAU contactait J. PARIS suite à un témoignage d'un de ses amis, A. LAVARDE, qui résidait en 1944 à Saint Jouin de Blavou, près de Mortagne (Orne).

A. LAVARDE se souvenait avoir été témoin de la chute d'un avion allemand, début août 1944, suite à un combat aérien dont il avait aussi été témoin.

Rendez-vous pris, nos 3 compères se retrouvent chez Mr C. BANAS, exploitant du champ où est tombé l'avion au lieudit "Delaslin". Mr C. BANAS a souvent entendu l'histoire de ce crash, et retrouve régulièrement, sur une petite surface de son champ, des débris de l'avion.

Une seconde visite nous permet de rencontrer Madame J. DESJOIS qui garde elle aussi une mémoire intacte du drame, et qui nous précise qu'il avait été retrouvé sur place le lendemain un étui à cigarettes en métal contenant 7 cigarettes de marque allemande, et le nom gravé "Eugen WEBER". Mme DESJOIS avance la date du dimanche 6 août 1944 en soirée.

Le premier élément nous apporte une forte présomption de présence de restes mortels, mais tant l'étui à cigarettes, que la date se révélèrent des impasses.

Une troisième visite, et l'utilisation du matériel de recherche grand professionnel permettent de localiser exactement l'épave, et de jalonner le site.

Sur place, le signataire prend contact avec le Président Sylvain DEZELEE pour demander l'autorisation de recherches avec présomption de restes mortels auprès de Mr JOBEZ, Directeur Inter-régional des Anciens Combattants et Victimes de Guerre. Mr BANAS a entre-temps obtenu l'autorisation du propriétaire et du Maire.

L'A.N.S.A. ORNE informe Mr le Préfet et le Commandant du Groupement de Gendarmerie.

Le Conservateur Régional de l'Archéologie, Mr FICHET DE CLAIRE-FONTAINE, donne son accord au Président DEZELEE.

Mr JOBEZ, non seulement donne son autorisation, mais nous informe de sa présence à la recherche, que son agenda permet de fixer au lundi 7 septembre.

La "Gemeinschaft der Jagelt Flieger", association des vétérans allemands de la Luftwaffe est informée, mais ne peut envoyer de délégué.

Le chantier est attaqué, et très vite nous retrouvons des éléments qui rendent indiscutable la présence des restes mortels du pilote.

A la découverte des premiers restes, ils sont déposés dans un coffret décent, et une minute de silence est observée par la totalité des personnes présentes.

Le représentant ministériel et les gendarmes commencent leur travail d'inventaire des restes et des objets personnels du pilote.

Sont ainsi découverts :

- une montre bracelet arrêtée à 18h10
 - les éléments d'un étui de première urgence et une paire de ciseaux chirurgicaux
 - la boucle centrale du parachute
 - la boucle du ceinturon
 - des éléments de chaussures
 - des lambeaux d'uniforme
- Tandis que la collecte des restes mortels se continue lentement, les techniciens s'affairent et les détails techniques sont soigneusement répertoriés.
- L'appareil est un chasseur bombardier FOCKE WULF 190 A6 (probabilité de type).
 - Le badin est bloqué à 360 km/h
 - le compas donne un cap de 20° (NNE)
 - le seul canon de 20 mm retrouvé, est en position culasse fermée sur une chambre vide. Aucun obus de 20 mm n'est retrouvé
 - la mitrailleuse MG131 de 13 mm, culasse à demi-ouverte sur une cartouche pliée
 - seules quelques cartouches de 13 mm sont retrouvées.

Ces 3 éléments laissent supposer que deux des armes, le canon de 20 mm et une MG131 étaient vides, et que la seconde MG131 était enrayée. Le pilote aurait donc combattu jusqu'à épuisement de ses munitions.

Malgré tous nos efforts, nous n'avons pas pu retrouver la plaque d'identité du pilote, et nous cessons les recherches en fin d'après-midi.

S. DEZELEE, dûment mandaté, dépose le coffret contenant les restes mortuaires à l'ossuaire du cimetière de Saint André Champigny à 18h45, le jour même.

Les membres de l'A.N.S.A. se jurent de tout faire pour retrouver l'identité du pilote, et R. CHOMBART prend contact le soir même avec le Colonel W. GÖBEL, Officier de Traditions de l'Association des Vétérans des Forces Aériennes Allemandes.

A l'énoncé du nom de Eugen WEBER, sursaut et émotion "mais c'est le nom du Commandant de la JG1!" (escadre de chasse n°1)

Après vérification, cet officier a bien été abattu en Normandie, mais en juin près de Rouen.

W. GÖBEL consulte toutes les archives à sa disposition.

- Il n'y a pas d'autre WEBER disparu à cette époque. Le nom de WEBER est une fausse piste et n'aurait rien à voir avec les faits nous concernant.

W. GÖBEL décide alors de procéder par élimination, il prend immédiatement contact directement auprès des officiers de Tradition de toutes les escadres figurant dans l'ordre de bataille de l'Ouest.

Sont ainsi successivement éliminées : les JG1, JG3, JG5, JG11, JG53 et 77.

L'historien J.P. NICLOT, notre correspondant sur les Yvelines, me contacte alors et m'indique une possibilité sur la JG54, 3ème escadrille qui aurait perdu 2 avions le 5 août, pilotes HEINRICH et FRIEBEL. S. ROBINE, archiviste de l'ANSA Orne me signale un rapport de gendarmerie sur la chute d'un avion allemand sur la commune de Saint Jouin de Blavou, mais le 5 août et non le 6.

R. CHOMBART a alors la chance de pouvoir joindre en Allemagne, Hans Veit OBERNITZ, officier des traditions de la JG54. Commence alors la plus émouvante des conversations téléphoniques, d'un côté un vieil homme qui ne peut retenir ses larmes, et de l'autre un français qui ne vaut guère mieux.

- "Oui, j'ai bien connu l'élève officier FRIEBEL"

Suit une longue série d'anecdotes

- La 1/JG54, l'escadrille de FRIEBEL et la 2/JG54 étaient basées à Riga, en Lettonie et quelques avions l'avaient quittée début août pour renforcer la 3/JG54 basée à Villacoublay. Les pilotes avaient été engagés dès leur arrivée et le sort des disparus inconnus. Les dernières nouvelles reçues par la famille FRIEBEL dataient, je crois, du 3 août, et étaient postées de Riga, Lettonie.

Le 8/09 à 22h00, la confirmation de l'identité tombait : Oberfanhrich Paul Heinz FRIEBEL, né le 09/11/1924 à Landestadt (Schwerin), appartenant au groupe I de la JG54, pilotant le FOCKE WULF 190A6 n°550208, porté manquant depuis le 05/08/1944 suite à un combat aérien contre des P51 (Mustang) américains.

La joie de toute l'A.N.S.A. était grande après cette réussite, mais il nous reste encore à assurer une sépulture de soldat à Heinz FRIEBEL. Les autorités militaires allemandes et l'A.N.S.A. s'en occupent. Un élément capital, grâce à la minutie du travail de l'A.N.S.A. et à la bienveillance des vétérans, a permis cette identification : au cours des échanges téléphoniques, je mentionnais à l'Oberst GÖBEL que nous avions retrouvé des éléments de blindage du siège du pilote. ...Exclamation : *"alors vous devez trouver un numéro à 6 chiffres à tel et à tel endroit. C'est le numéro de l'avion" (ce qui s'est avéré faux !).*

Nous avions en effet trouvé ce numéro, mais incomplet après 54 ans d'oxydation. Il a malgré tout permis cette identification.

Opération terminée!! Du moins le pensait-on

De son côté, J. HUARD effectue des recherches toutes directions, notamment en direction de Jean-Bernard FRAPPE, LE grand spécialiste

Il s'était écrasé dans le Perche en août 1944 Avion et pilote sortis de terre 54 ans plus tard

Passion, émotion et compassion ont présidé à la fouille dirigée par l'ANSA. Association dont la transmission du souvenir est un devoir de mémoire pour les générations futures. Il y a en effet près de 55 ans, Eugen Weber, un pilote allemand aux commandes d'un FW 190 est venu mourir à Saint-Jouin-de-Blavou, loin de sa terre natale.

Lundi dernier, le 7 septembre 1998, on a rouvert le grand livre de l'Histoire au lieu-dit "Delaslin" sur la commune de Saint-Jouin-de-Blavou. C'est en effet ici, qu'il y a un demi-siècle, le premier dimanche d'août 1944 très exactement, un avion allemand est venu se "crasher" en pays percheron. Lundi dernier, deux des témoins du drame assistaient à la fouille.

En 44, Jeanne Desjouis avait 14 et demi et elle était occupée dans le verger familial à faire du calva sous les pommiers. « Pour moi c'était un dimanche, dit-elle mais je n'ai rien vu. J'ai seulement entendu des avions qui se mitraillaient dans le ciel. Puis ce fut le crash. Une ou deux heures plus tard, nous sommes venus voir mes parents. Notre maison "la Binardière" est à 500 mètres d'ici à vol d'oiseau et dans le trou ça flambait... »

En effet on distingue aisément la maison et sous le ciel largement dégagé dans la tranquillité de ce paysage champêtre, on a du mal à imaginer la violence de combats mortels. D'autant que si les nombreuses personnes présentes sont actives, les lieux restent calmes, pour ainsi dire sereins.

À l'époque, Adolphe Kindroz a 13 ans, il habite Saint-Jouin-de-Blavou et est parti pêcher ce jour d'août 44 avec son copain Bernard Cartier, 10 ans. Eux aussi lèvent la tête pour apercevoir dans le ciel deux avions alliés poursuivant un avion allemand. « Il y a eu un grand boum, mais pas de parachute et tout de suite l'incendie s'est déclaré; l'avion allemand était tombé dans un champ de trèfle en tuant un lièvre au passage... »

Le débarquement en Normandie avait eu lieu quelques semaines auparavant et la commune de Saint-Jouin-de-Blavou ne sera libérée que le 12 août 1944. Dans ces conditions, la destruction de cet avion n'a pas dû traumatiser la population, d'autant que ce même jour, sept autres appareils tombaient sur le sol ornaï. Mais 54 ans plus tard, l'heure est au souvenir et au respect dû à tout soldat mourant au combat.

L'ANSA

C'est un des soucis majeurs de l'ANSA 39/45, l'Association Normande du Souvenir Aérien 39/45 (29, rue Lannesval 21780 Les Ventes).

Parmi ces amateurs, spécialistes par passion, la plupart d'entre eux ont connu la der-



Jeanne Desjouis et Adolphe Kindroz échangeant leurs souvenirs

nière guerre mais ils sont relayés par de plus jeunes tout aussi mordus, pointus et connaisseurs.

L'association participe aux cérémonies officielles, elle reconstitue l'histoire des combats, reçoit les anciens pilotes et aviateurs, érige des stèles sur les lieux des accidents. Les responsables sont en contact avec l'association allemande des pilotes de chasse, la "Gemeinschaft der Jagdflieger" à qui ils envoient un rapport des faits.

Au début du mois de juillet, quand l'ANSA est contactée par des témoins, elle possède déjà une fiche sur ce crash. Elle est néanmoins très imprécise. Première démarche, rencontrer Christian Bamas, propriétaire des lieux. « En 44, je n'étais pas né mais ma grand-mère, déjà propriétaire du champ, m'a raconté ce que chacun sait dans le coin. Après l'accident, on a retrouvé un étui à cigarettes avec 7 cigarettes de marque allemande. L'objet est gravé au nom d'Eugen Weber... »

Qui est-il ?

Est-ce le nom du pilote enterré avec son avion ? Nul ne peut le dire avec certitude. Il faudrait retrouver la plaque de l'aviateur. Il est donc nécessaire d'aller plus loin pour tenter de donner à cet homme, s'il est vraiment tombé avec son avion, une sépulture digne de tout soldat.

L'ANSA met en place la procédure d'enquête usuelle : rencontre des témoins, localisation de l'avion, recherches en Allemagne auprès des associations concernées, contact auprès des services des cimetières allemands à Saint-André de l'Eure. « Ultérieurement, si nous pouvons récupérer des fonds, nous engagerons une stèle avec l'accord du propriétaire, déclare Robert Chombart, responsable des relations avec l'étranger. J'en profite pour faire appel à tous ceux qui auraient connaissance de faits aériens. Ils peuvent m'appeler au 02 33 36 84 71... »

Sylvain Dezelle, président de

l'ANSA est là, lui aussi, parmi la vingtaine de personnes de l'association. « Les choses doivent se passer dans les règles, d'autant qu'il y a présomption de restes mortels; ces fouilles sont déclarées, elles sont entreprises avec l'accord des Anciens Combattants et en présence d'un représentant de l'administration, des gendarmes de Pervenchères et de Jeannine Gouin, maire de Saint-Jouin-de-Blavou. Notre équipe est très spécialisée dans l'identification de débris et dans 90% des cas, un petit morceau nous suffit à identifier le modèle d'un avion... »

Les opérations ont commencé à 10 h du matin et dès 11 h, les choses vont effectivement se préciser.

Le sol commence à rendre un peu de son mystère. Premier indice probant avec la découverte d'un bout de chambre à air Continental. Cette marque allemande va accréditer la nationalité de l'appareil. Ensuite, on va trouver le pistolet avec un chargeur de 765 et le vibrequin. Cela suffit à l'équipe pour comprendre où se trouvait l'aile gauche. Ils en déduisent la place du moteur et du cockpit. Ils commencent à savoir comment l'avion est tombé et comment il a basculé. Mais l'excitation tombe bientôt. On vient de retrouver le premier morceau de côte humaine.

Une minute de silence

Aussitôt Robert Chombart demande en français et en allemand la minute du souvenir. Les bulldozers stoppent leur progression et un silence digne tombe sur l'assistance.

Un petit cercueil a été amené et on y dépose aussitôt les ossements. À côté un autre tas avec les affaires personnelles et les effets religieux.

Le représentant du Secrétaire d'Etat de la Direction Départementale de Basse Normandie des Anciens Combattants est garant des restes mortels qui peuvent être trouvés. Sa présence est indispensable sur le site et il y restera tout le temps des fouilles. « Notre action est celle de la réconciliation et le

devoir de mémoire s'inscrit à tous les combattants, quelle que soit leur nationalité... »

L'adjudant Le Feun, de la gendarmerie de Pervenchères, contacte aussitôt le Procureur de la République pour obtenir les autorisations nécessaires.

Les débris

Vers 11 h 40 on trouve une partie du siège du pilote, puis une dynamo. C'est long car le moteur ayant explosé, l'avion a brûlé et il n'y a plus rien de plastique. N'empêche, une tonne de morceaux éparpillés sort de terre.

Vers midi et demi, Robert Chombart trouve les résultats suffisamment probants pour arrêter de creuser. « Nous avons trouvé de quoi continuer notre étude : une paille d'hélice, un réducteur, les canons. Il reste à passer au peigne fin la terre sortie du trou afin de découvrir de petits coquilles et si possible la plaque d'identification toujours introuvable... »

Matthias Esneault, responsable des archives pour le recouvrement et l'identification, est lui aussi capable de faire le premier bilan : « Si nous sommes encore à nous demander à quelle unité ce pilote appartenait, nous avons déjà des certitudes sur les circonstances. Le combat aérien a commencé au-dessus de la commune de Pervenchères. Apparemment le pilote allemand a manqué de munitions et il a été rattrapé par deux avions américains (forte supériorité) qui l'ont mitraillé. Le moteur a pris feu et l'appareil est tombé comme une masse. L'avion est avec certitude un chasseur de type FW 190 (Focke Wulf), type AS ou AE. La fouille vient récompenser nos suppositions, ce que nous avons trouvé est cohérent... »

Il était 18 h 20

L'émotion grandit avec la découverte d'un morceau de botte et plus encore avec celle de la montre de l'homme marquant 18 h 20. Jeanne Desjouis a bonne mémoire et elle avait raison de penser que l'accident avait eu lieu l'après-midi de ce dimanche d'août.

Enfin au milieu des débris, il y a aussi un bracelet. Le propriétaire de cet objet était-il le fumeur possédant l'écu retrouvé ? Dans ce cas il s'agirait bien d'Eugen Weber, moussable d'en avoir à certains aujourd'hui mais les pens de l'ANSA font des merveilles et ils feront le maximum pour arriver une sépulture à l'homme dont on a retrouvé le moussateur fermé, témoignage ainsi de sa présence inébranlable au moment du crash.

S'il y a 54 ans, les deux ont été le témoin de la mort de jeunes hommes. Lundi dernier à "Delaslin", toutes les personnes présentes ont donné une belle leçon d'humanité.

Sylvie Argenti

du FW 190. En fonction des éléments recueillis, il émet la possibilité d'autres circonstances : Selon lui, nous attachons trop d'importance au rapport de gendarmerie qui situe le crash le 5 août... En effet, une autre patrouille de la JG54 a été attaquée le lendemain, soit le 6 août, à peu près à la même heure et sur les mêmes lieux.

Le lieutenant BLEICH, Hans, "Weiss 7" de la 7/JG54 sur FW190 A8 Werknummer 731780, a été abattu et a sauté en parachute au "Pin-la-Garenne", très près de Saint Jouin de Blavou vers 17h30.

Le sous officier LEPSZY Heinz, "Weiss 5" de la 7/JG54 sur FW190 A8 Werknummer 680805 lui, est porté disparu le 6/08/1944 après combat aérien, au retour d'une mission sur le Cotentin. Il était, selon toute vraisemblance, le coéquipier du lieutenant BLEICH.

Or : Après vérification approfondie, ce que nous estimions être un rapport de gendarmerie indiscutable mentionnant le crash de Saint Jouin de Blavou le 5/08 se révèle être une "compilation personnelle d'un gendarme" Nuance importante ! La même compilation indique les deux avions ci-dessus comme étant de la même mission, mais tombés à un jour d'intervalle, mais à la même heure !

- 7 témoins à la mémoire infallible et interrogés séparément donnent la date certaine de notre crash au dimanche 6 août vers 17h30.

- FRIEBEL pilotait un FW190 A6, alors que LEPSKY pilotait la version A8. Or, le 190 A6, chasseur bombardier était armé de mitrailleuses de 7,92 mm uniquement.

- le 190 A8 était équipé de canons de 20 mm et de 2 mitrailleuses MG131 de 13 mm, identiques à l'armement retrouvé sur le point d'impact. Il fallait se rendre à l'évidence, nous avions tout faux ! : l'avion de St Jouin de Blavou était celui de l'Uffz LEPSZY.

Nous avons, entre-temps, contacté Mr Jacques BLANC, le correspondant du service de documentation historique de l'armée allemande à Postdam, à qui nous avons transmis toutes les données et constatations en notre possession. Même démarche auprès des services de l'attaché militaire de l'Ambassade d'Allemagne.

Les Colonel WINKLER et Major FISCHER contactent Berlin et Postdam. Un groupe de recherches de 4 personnes est constitué au sein des services de l'attaché militaire, et les premières informations sont recueillies. Sitôt les nouvelles informations connues, celles-ci sont transmises à l'Ambassade, qui nous annonce que les résultats complets de leur enquête seront connus sous 8 jours et nous serons naturellement communiqués. Notre attente est impatiente.

Robert CHOMBART Jacques PARIS



La montre du pilote s'est arrêtée à 18 h 20 en ce dimanche d'août 1944

◆ FOUILLES

Comment l'ANSA a retrouvé une bombe planante " H.S 293 "

Cela fait un moment que nous sillonnons le Cotentin à la recherche de vestiges d'avions de la seconde guerre mondiale, rencontrant ceux qui se souviennent de cette époque. Un jour, en nous rendant à la Vacquerie, hameau au Sud-est de Biville, l'unique exploitant agricole actuel, nous raconta : *"Quelques années après la guerre, nous jouions autour de ce que nous pensions être les restes d'un avion. Les habitants du coin avaient vu passer un pilote anglais sur le chemin avec un parachute sous le bras "*

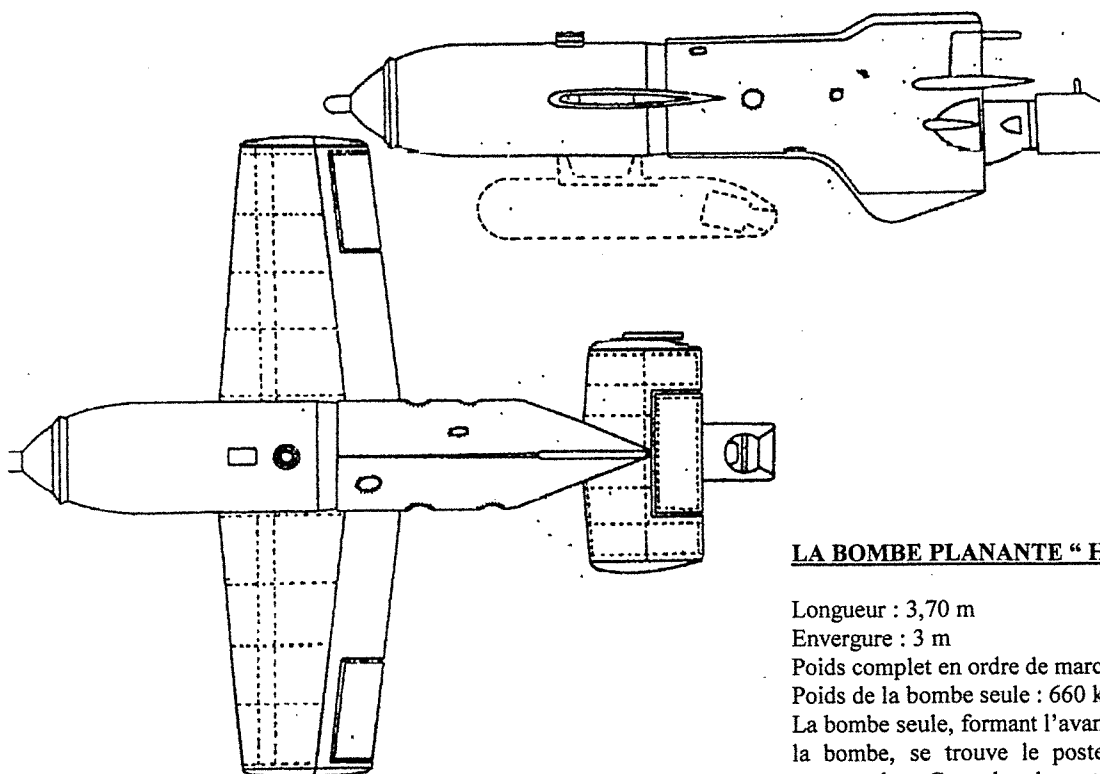
Nous sommes allés voir sur place. Un cylindre de 45 cm de diamètre sortait de terre. Nous ne tardons pas à nous rendre compte que l'engin était une bombe d'un type tout à fait rare : **" Il s'agit d'une bombe planante " H.S 293 ", ce n'est pas l'ancêtre du V.1, mais c'était un concept totalement novateur de missile air-mer radio-commandé , elle a l'aspect d'un petit avion long de 3,70m pour une envergure de 3m "** D'où la confusion des habitants qui ont d'ailleurs emporté des morceaux du fuselage après sa chute.

L'engin était largué à une distance telle de l'objectif telle que le bombardier ne rentrait pas dans la zone de tir de la DCA. Le pilote le guidait par radio jusqu'à la cible.

A Vauville, il ne reste plus rien du fuselage contenant le poste de radioguidage, ni des commandes qui ont explosé. Seul un cylindre pensant 660 kg, mesurant 1,50m de long et contenant 300 kilos d'explosif (de la tolite, TNT) est déterré par le Service de Déminage de Caen. *" La bombe est totalement inoffensive puisqu'elle ne pouvait exploser qu'avec une impulsion électrique "* assure Jean MARZOLINI, responsable du centre inter-départemental. *" C'est la quatrième du genre retrouvée sur le territoire français depuis 45 ans, les autres ont été pétardées mais celle-ci est dans un état remarquable "*

Cet exemplaire retrouvé est unique ! : La fabrication a été entreprise à plusieurs milliers d'exemplaires mais seulement environ 2300 ont été tirés. La H.S 293 n'étant pas vraiment fiable.....

BOMBE PLANANTE "H.S. 293"



LA BOMBE PLANANTE " H.S 293 "

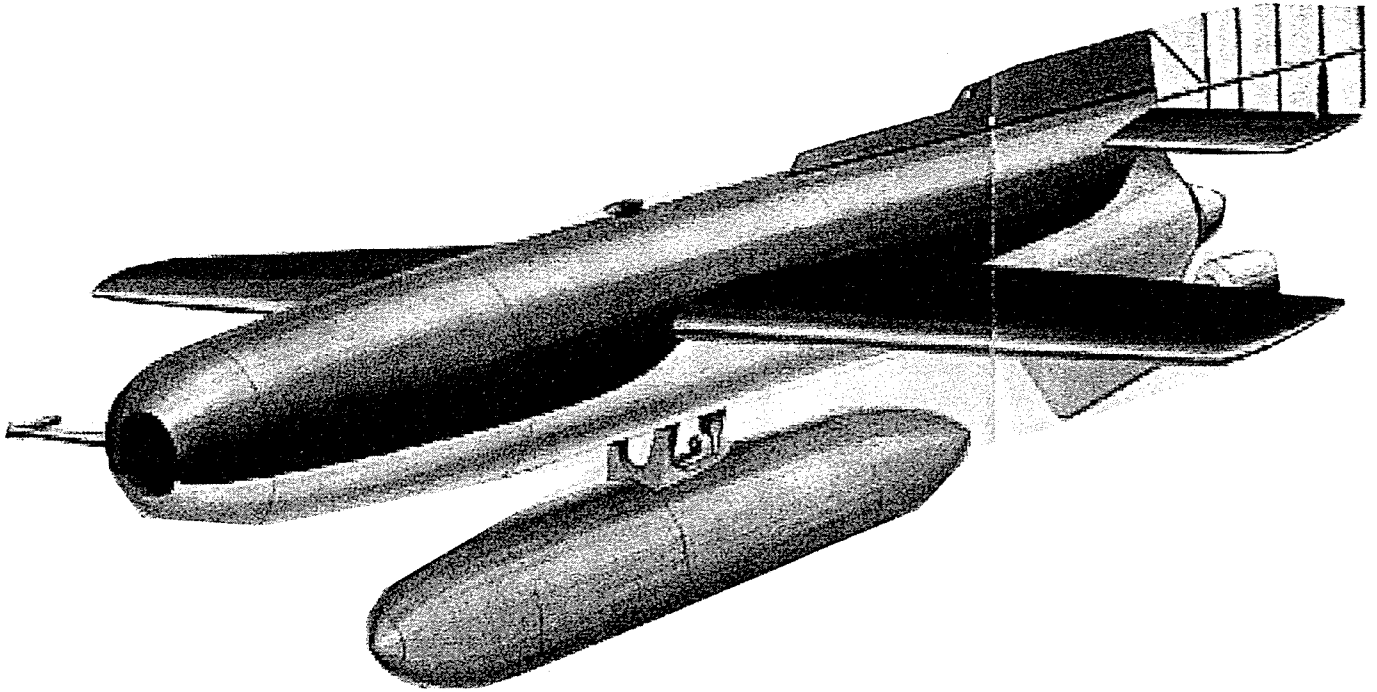
Longueur : 3,70 m

Envergure : 3 m

Poids complet en ordre de marche : 900 kg

Poids de la bombe seule : 660 kg et 1,50 m de long

La bombe seule, formant l'avant du fuselage. En arrière de la bombe, se trouve le poste de radio guidage et les commandes. Cette bombe est peinte en bleu ciel. Elle possède une fusée (38B) amorçant la bombe et une fusée 80 assurant la destruction du poste radio, en cas de non fonctionnement de la bombe.



La bombe était plantée à 90° dans la lande sur le versant de la colline. “ *Un terrain qui a brûlé quatre ou cinq fois depuis la guerre* ” raconte le Maire de Vauville.

L’engin a été largué probablement par un avion en perdition, entre Juin et Août 1944 car les attaques du KG 100 ont été effectuées contre la flotte du débarquement sans succès. De nombreux avions ont été abattus lors de ces missions dont principalement le 7 Juin où un Squadron de la RAF a fait un véritable carton contre ces bombardiers. Plusieurs d’entre eux sont tombés sur le Nord Cotentin.

Le relief empêchait de traiter l’engin de façon classique. Il a fallu faire appel à l’hélicoptère de la Sécurité Civile du Havre. L’*Allouette III* de Granville ayant une charge de 750 kg, est insuffisante, le *Dauphin* du Havre peut porter 1300 kg.

Vers 14h, le *Dauphin* s’est posé dans un champ au sommet d’une colline. Un guidage à terre fut nécessaire en raison des mauvaises conditions de visibilité au-dessus de la Hague. Les pilotes et hélitreuillistes ont examiné la bombe et le système d’amarrage installé préalablement par les démineurs. L’opération d’hélitreuillage n’a duré que quelques minutes. Le *Dauphin* a travaillé en vol stationnaire. La sangle a été fixée au sabot d’accrochage prévu d’origine sur le HS 293 (on le voit sur le dessin). L’appareil a pris de l’altitude pour se diriger vers les dunes de Biville, la bombe suspendue dans les airs. Là, un camion du service de déminage de Rouen attendait le précieux colis “ *le cylindre sera ouvert et l’explosif fondu par jet de vapeur sous pression* ” nous dit le Directeur Département de la Sécurité Civile, Georges Compoint.

Cet exemplaire unique sera ensuite reconstitué et sans doute exposé au musée du déminage de Versailles.

Patrick DELAHAYE
Président de la ANSA Cotentin

Le Messerschmitt 109 de Crasville

Qu'il est agréable de constater combien les souvenirs enregistrés par des adolescents (ou adolescentes) pendant la guerre 39/45 sont encore vivaces. La chute d'un avion, moteur emballé, qui s'écrase est un événement qui marque les esprits et qui ne s'oubliera jamais. Mr Hubert DACHE, de Crasville, comme plusieurs de ses copains de l'époque, n'a pas échappé à la règle.

Un article publié dans la presse locale lui a remis en mémoire la chute d'un chasseur allemand. Ayant noté les coordonnées de l'ANSA, il prit contact avec le signataire pour évoquer ce crash. Les infos tirées des archives, et des pertes de la JG2 correspondaient très exactement à ses souvenirs. Très vite, notre recherche aboutit à la certitude qu'il s'agissait du Bf 109 G6 de la 8ème Staffel de la Jagdgeschwader 2 "Richthofen", 8ème escadrille de l'escadre de chasse n°2 baptisée "Richthofen" du nom du célèbre "baron rouge", pilote de la 1ère Guerre Mondiale - escadrille basée à Beaumont-le-Roger. Le pilote, l'Oberfeldwebel (adjudant chef) Richard HULSS, a été tué durant un combat aérien qui l'a opposé à des chasseurs alliés, le 14 janvier 1944. Il repose au cimetière de Champigny la Futelaye / Saint André (Tombe 9-1924). Il allait avoir 27 ans.

Mr H. DACHE se rappelle que le sol était gelé ce jour là et que l'avion s'est profondément piqué dans le sol. Les autorités allemandes rapidement arrivées sur les lieux empêcheront les curieux d'approcher. C'était bien sûr sans compter sur la curiosité de l'adolescent qui réussit à s'approcher de l'épave en fin d'après-midi, après le départ des troupes allemandes. Mr DACHE récupéra alors le petit pare-brise blindé trapézoïdal du Bf 109 dont il fera cadeau à l'ANSA pour le futur musée. Il y avait bien sûr de fortes présomptions pour que des morceaux de grosse taille soient encore en terre. A l'ANSA 39/45 de jouer !

Les autorisations écrites du propriétaire, Mr Pierre AUBER et de l'exploitant Mr Guy MASSELIN obtenues, il fallait attendre la moisson et un temps favorable pour creuser. Ces conditions enfin réunies, le 12 septembre 98, la pelleuse était sur place pour extraire de terre les vestiges du chasseur, en bordure de la route, en présence de nombreux membres de l'ANSA 39/45, riverains et habitants de Crasville. Parmi eux, plusieurs personnes, elles aussi témoins de la chute de l'avion. La presse enregistrerait leurs souvenirs en attendant les gros morceaux, le moteur en particulier. Déception, malgré quelques belles pièces dont le ceinturon du pilote, une partie du harnais de parachute, quelques armes, à l'état d'épave, tordues, mais pas de moteur qui lors du crash a dû glisser sous la route. Pas question, sous les yeux de Mr le Maire de Crasville de mettre en danger la route... Il ne devait cependant pas être bien loin, car selon les témoins, les troupes allemandes n'ont pas mis de gros moyens matériels, ni passé beaucoup de temps pour extraire les morceaux de l'avion, et, de ces morceaux, le corps du pilote n'avait pas sauté en parachute. Il avait dû être tué pendant le combat aérien ou blessé de telle façon qu'il lui fut impossible de sauter à temps. La proximité de la route et un déluge de pluie contraignaient l'équipe de l'ANSA 39/45 à interrompre la fouille et reboucher le trou imposant creusé jusqu'à environ 5 mètres de profondeur. Les quelques photos ci-jointes vous donneront une idée de la taille de l'excavation. Une consolation, dans quelques décennies, nos descendants seront peut être heureux d'extraire le moteur, là où nous avons échoué.

Pour terminer, nos remerciements vont à tous ceux qui nous ont apporté leurs témoignages...et leur présence et surtout à Ambroise LUCAS qui a mis son matériel gracieusement à notre disposition pour réaliser cette recherche.

J. HUARD

Et le moteur du Bloch 152... ?

Dans le précédent numéro de l'Ansamag, nous avons consacré un article à la restauration, par les amis du musée de la SNECMA, du moteur du BLOCH 152 du lieutenant PONIATOWSKI du GC II/10 tombé le 7 juin 1940 à Fresnoy-Folny (76). Le pilote fut tué.

Nous nous sommes rendus en petite délégation, le 4 novembre 1998, au musée de la SNECMA à Villaroche (77), pour décider avec les spécialistes de la suite à donner à la restauration. En effet, le long séjour en terre du moteur n'a pas réussi aux parties en aluminium en alliage léger, qui au contact de l'air ont "attrapé la lèpre". Pour ce type de maladie, il n'y a pas vraiment de remède malheureusement.

Avec les experts qui avaient déjà attaqué le démontage de ce qui pouvait l'être, chalumeau aidant pour les parties récalcitrantes, nous avons convenu de mettre l'accent sur l'aspect didactique que l'on pouvait tirer de ce magnifique moteur. Par exemple : des coupes montrant l'intérieur des cylindres, avec des schémas expliquant leur fonctionnement. De nombreuses pièces ont conservé, après démontage, leur aspect "presque d'origine". Le travail qui reste à faire est encore important mais le résultat devrait être impressionnant grâce au métier des opérateurs.

Dans le futur musée, il devrait tenir une place de choix en compagnie des autres pièces récupérées à l'époque.

Les quelques photos jointes vous donneront une idée des travaux réalisés et de ce qui reste à faire pour rendre ce moteur présentable, il le mérite car c'est, à notre connaissance, le seul GNOME RHONE 14 N, datant de 1940 provenant qu'un BLOCH 152 ayant été abattu en combat aérien qui ait échappé à la destruction pendant la guerre ou juste après.

Pour terminer, encore une fois, un grand merci pour le sympathique accueil qui nous a été réservé à Melun-Villaroche par les amis de l'AAM (Association des Amis du Musée SNECMA)

J. HUARD

Voici quelques-unes des différentes pièces qui viennent d'être démontées sur le moteur du Bloch 152. Nous sommes tous très impressionnés par l'exceptionnel état de conservation des pièces métalliques, par contre les pièces en aluminium sont irrémédiablement perdues, la "gale de l'alu" les a toutes très fortement corrodées, elles sont irrécupérables.

Les roulements à billes du vilebrequin tournent encore à la main. les soupapes non tordues sont impeccables.

Beaucoup de morceaux vont être préservés par l'amis du Musée de la SNECMA afin que nous puissions faire une présentation didactique des restes du moteur.



Les mécanos au travail sur l'embellage qui est récalcitrant au démontage, le chalumeau va être nécessaire pour pouvoir dilater les pièces avant desserrage.

◆ FOUILLES...

Le P 47 du Major Sylvan FELD

Le P 47 Thunderbolt du Major Sylvan FELD a été abattu le 13 Août 1944 lors de l'attaque de la poche de Falaise. Il appartenait au 373^{ème} F.G.

Lors d'une attaque de bombardement et mitraillage sur des troupes allemandes au sol emprisonnées dans la poche de Falaise, après avoir effectué une passe de mitraillage, son avion prit feu. Aucun de ses co-équipiers ne le vit sauter. Il dût évacuer son avion en parachute et fut capturé en parfaite santé par les allemands.

Le Major FELD, qui était prisonnier des allemands, est mort le 21 Août à 1 heure du matin à Grand-Quevilly, aux chantiers de Normandie, des suites d'une blessure grave reçue à Bernay le 20 Août 1944 lors d'un bombardement américain. Lorsqu'il est mort, il était inconscient depuis la veille. Il attendait d'être chargé dans une ambulance allemande au bac de Croisset pour traverser la Seine en compagnie d'un canadien moins sérieusement blessé et d'un officier britannique.

Jean-Pierre NICLOT

Notre ami, Jean-Pierre NICLOT, a fait don, pour notre futur "Mémorial des combats aériens 39/45" d'un nombre impressionnant de pièces de grosse taille provenant de ce P 47 sorti de terre il y a environ 10 ans.

L'ANSA tient à le remercier vivement pour ce geste généreux qui nous va droit au coeur. Ces superbes pièces seront parfaitement mises en valeur dans le cadre d'un diorama de crash que nous avons prévu de présenter à l'intérieur du Mémorial.

Nous avons récupéré un morceau important de cellule, un train d'atterrissage complet ainsi que le moteur dans son intégralité plus de nombreuses pièces diverses.

Je laisse notre responsable de l'atelier, Roland BENARD, vous conter le rapatriement de ce matériel à notre entrepôt vu la taille et le poids des pièces, cela n'a pas été si simple que cela

Sylvain DEZELEE

P 47 N° série : 42.25966 formellement identifié par l'une des mitrailleuses Browning calibre 0,50 de l'aile droite retrouvée sur le site (Serial number 1016677). Numéro d'identification figurant sur le *Missing Air Crew Report 8564* de l'US Air Force du 22 Août 1944.

Vérification de l'arrimage après quelques kilomètres de route.



1ère MISSION : Repérage du site

Au cours d'une réunion de Bureau, il fut décidé de répondre rapidement au souhait de notre ami Jean-Pierre NICLOT, membre de l'ANSA Yvelines qui souhaitait offrir de belles pièces aéronautiques pour garnir le futur Musée. C.A SIMONEAU se propose de prendre contact et le mercredi 21 Octobre, il nous emmena avec Michel DUTHEIL faire l'évaluation quantitative et réfléchir sur le mode opératoire pour manipuler des poids importants sans l'aide de moyens de levage mécanique, (l'emplacement de stockage du moteur ne permettant pas l'emploi d'engin de levage). Il nous fallait opérer avec le minimum de matériel et un maximum d'efficacité et de sécurité.

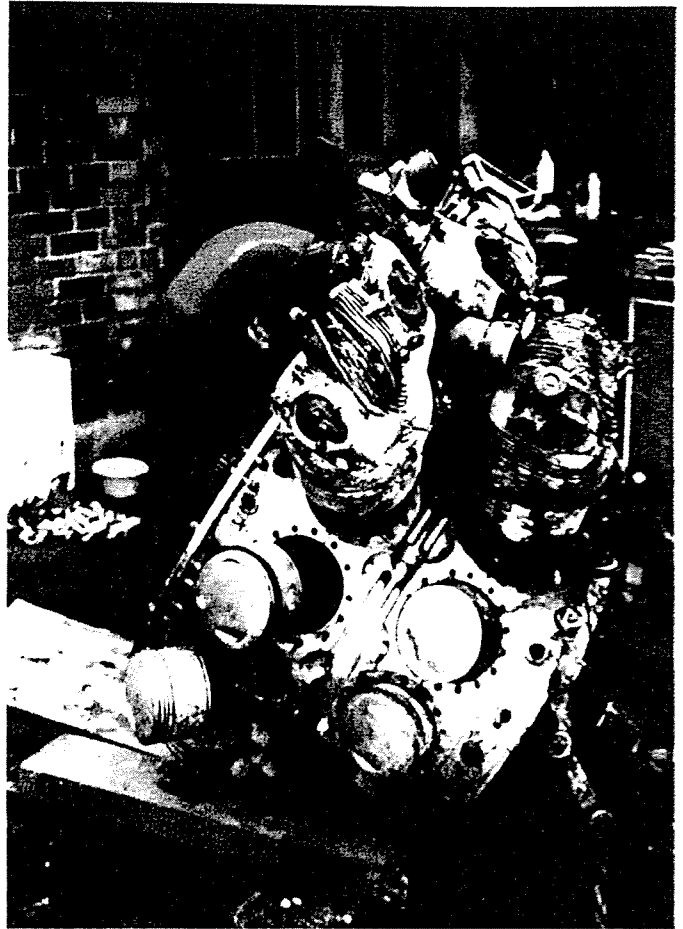
2ème MISSION : Traitement de l'objectif

C'est après avoir copieusement rempli le coffre de la 306 de quelques cales de bois, sangles, cordes, une barre à mine, des crics à crémaillère ...et j'en passe, malgré un brouillard tenace et frisquet, qu'avec mon ami Michel DUTHEIL, nous nous sommes de nouveau rendus chez J-P NICLOT le mercredi 10 décembre 98. La principale difficulté concernait le moteur, il était dans une position et un endroit difficiles à manoeuvrer. A la vue de ce bijou, la tristesse et la froideur du climat furent bien vite oubliées. Un sentiment d'appréhension nous accompagna quelque temps au début de la manutention de cette pièce de plus de 800 kgs (probablement près de 900 kgs ..). Rapidement, nos réflexes et savoir-faire, héritages de nos métiers antérieurs, nous permirent de faire pivoter, redresser et déplacer sur 5 mètres environ les 900 kg du moteur. Sans consulter nos montres, nos estomacs nous rappellèrent qu'il fallait "ravitailler". Ce "stand-by" effectué dans un "mess" local, en compagnie de l'ami NICLOT et de son comparse, l'ami BERLIOZ, fut bien apprécié. La reprise des "opérations" fut consacrée à l'élévation de 40 cm du moteur sur son bâti afin de pouvoir reculer une remorque sous celui-ci et, avec le concours de quelques rouleaux il n'y aura ... ka ...pousser !

3ème MISSION : Retour à l'entrepôt

C'est avec une remorque porte-voiture prêtée par Philippe DUTHEIL et tractée par le 4 x 4 du Président, plus un fourgon et toujours accompagné d'un brouillard tenace qu'un "commando ébroïcien" a investi vers 9h le domicile de J-P NICLOT. Etant donné l'accès très difficile sur le lieu et l'étroitesse du portail, la mise en place de la remorque se fit manuellement, le manque de largeur de la rue empêchant une marche arrière aisée. L'aide de Nicolas VECCHI assisté de son père fut appréciée pour le "ya ka pousser le moteur sur la remorque", ce qui ne fut pas une mince affaire.

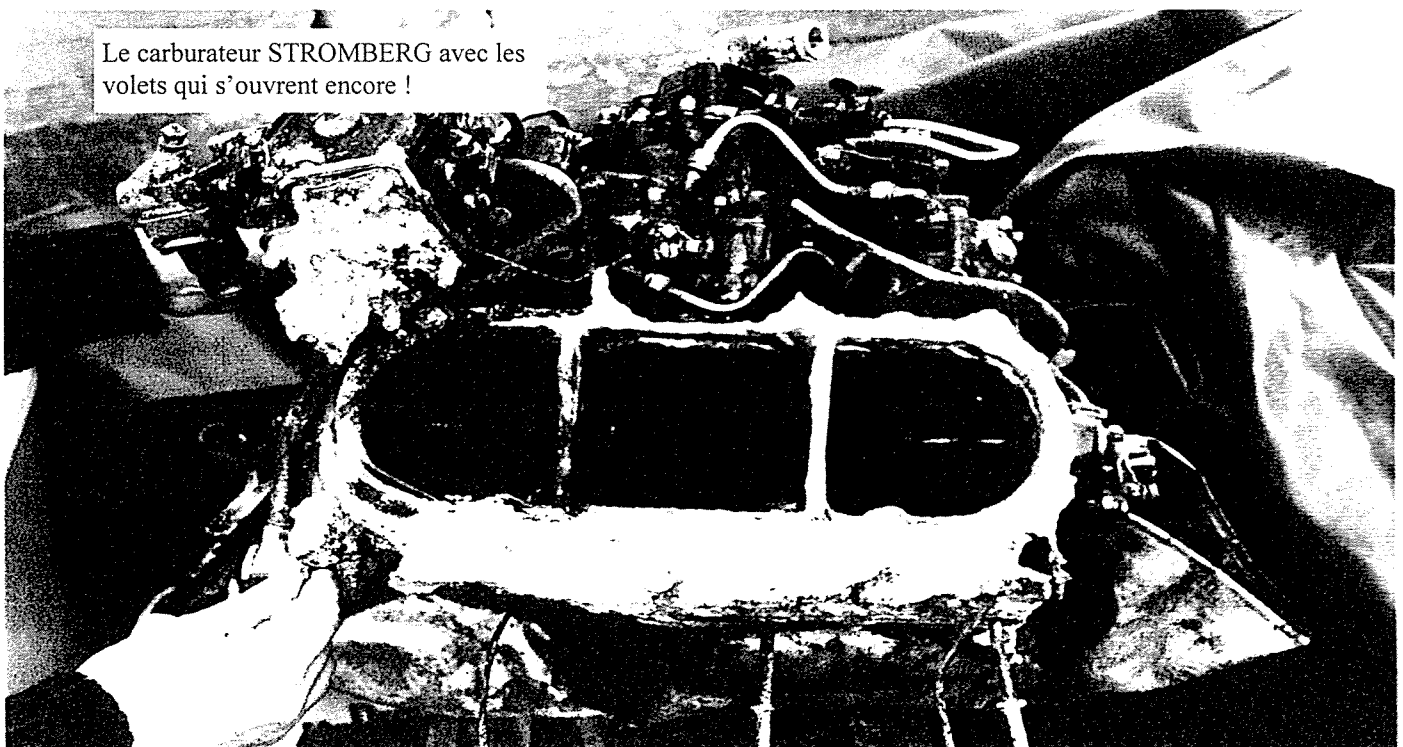
Ce fut ensuite le chargement d'une jambe de train (mon Dieu que c'était lourd, nous n'étions pas trop de cinq pour la lever !) et d'un bon morceau de structure (ça, c'était encore plus lourd, nous nous y sommes mis à sept pour le bouger...), tout ceci fut fermement arrimé. Quant au fourgon, il fut le bienvenu, car de nombreux accessoires y furent entassés, armement, pales d'hélice, cylindres du moteur, carburateur, pas variable ...etc ... La camionnette était pleine à mi-hauteur de vestiges.



L'arrimage du matériel ainsi que le chargement du fourgon furent terminés pour midi. Après une halte au "mess local", le retour s'effectua sans incident et c'est vers 16h environ que le déchargement se fit au dépôt avec le concours de notre hôte et de son chariot élévateur. Ce télescopique fut le bienvenu pour vider aisément les presque deux tonnes de matériel posés sur la remorque : le moteur, le train d'atterrissage et le morceau de cellule).

Les mécanos de service vont se faire un plaisir de toiletter ces merveilles endormies. Il y a vraiment quelque chose de superbe à faire de ces belles pièces, surtout avec le moteur qui est presque complet.

Roland BENARD Responsable de l'entrepôt



Le carburateur STROMBERG avec les volets qui s'ouvrent encore !



TEMOIGNAGES...

Une évasion

Le samedi 2 mai 1998, les membres de l'ASSOCIATION NORMANDE DU SOUVENIR AERIEN 39/45 Orne, entreprenaient une fouille sur le territoire de LA SELLE LA FORGE, au lieu-dit "FUMEÇON" sur les lieux du crash d'un avion allié fortement présumé être le Typhoon de Cecil ECKEL, pilote de la R.A.F., antillais originaire de PORT OF SPAIN, Trinidad.

La fouille fructueuse permettait en effet d'affirmer que l'épave était bien celle d'un Typhoon.

Le pilote a pu sauter en parachute et ensuite être pris en charge par les filières d'évasion qui n'ont malheureusement pu lui faire rejoindre l'Angleterre. Il est resté en France occupée jusqu'à la Libération de Paris, y vivant une aventure mouvementée, bien décrite, à partir de sa prise en charge par André ROUGEYRON dans son livre intitulé "AGENTS D'EVASION", puis par GESLIN à SAINTE OPPORTUNE, et que nous résumons ci-après.

Abattu le 14 février 1944 vers midi, Cecil ECKEL saute en parachute et se cache d'abord dans une haie. Son premier soin est d'arracher les bandes jointives qui transforment ses bottes de vol en chaussures basses.

Les jeunes Claude DUVAL, 15 ans, et Eugène DENIS, 16 ans, du BUISSON-JOURDAN, se rendent sur le point de chute, d'où ils sont éjectés de la manière que l'on devine par les allemands déjà sur les lieux. Au retour, ils aperçoivent Cecil traversant un chemin. Ils le rejoignent et Cecil lève les bras. Claude DUVAL possède quelques rudiments d'anglais scolaire. Il peut ainsi lui dire de ne pas bouger et d'attendre.

Claude DUVAL court avertir son père, ancien de 14-18, qui transporte notre pilote dans un tombereau de paille, au nez des allemands qui le croient mort dans les débris de son avion en flammes. Alexandre DUVAL, l'amène dans un bâtiment isolé. Cecil est caché dans le grenier avec pour instruction de retirer l'échelle derrière lui.

Quand les allemands s'aperçoivent que le pilote n'est pas mort dans l'avion, ils entreprennent de larges recherches en recueillant les "témoignages" qui les envoient dans toutes les directions. C'est ainsi que Joseph LESELLIER de LA SALLIERE à MESSEI qui, pour cause, n'a rien vu est emmené en sabots à la Kommandantur de FLERS, interrogé toute la nuit et roué de coups.

Pendant ce temps, Cecil, caché dans son grenier, subit une émotion supplémentaire. Une patrouille allemande peu motivée visite la grange et discute sous ses pieds. L'absence d'échelle les empêchant de visiter le grenier, les soldats se contentent de donner quelques coups de baïonnettes dans le foin.

Le chanoine BREARD, curé doyen de MESSEI, avertit le Docteur MOUCHOT, résistant, lequel de surcroît parle couramment l'anglais. Il visite ECKEL dans la grange puis contacte Bob BERNIER qui l'emmène ensuite chez GESLIN à SAINTE OPPORTUNE.

Cecil est pris en charge par la filière d'évasion après de nombreuses péripéties. Plus tard, notre diable d'Antillais assistait à la Libération de Paris avec les libations que l'on devine...!

Robert CHOMBART

Jacques PARIS



TEMOIGNAGES...

Un anniversaire inhabituel

Né le 6 Juin 1924, Bernard BESNIER, d'Origny le Roux (Orne), se préparait, en ce jour, à fêter son 20^{ème} anniversaire. Un anniversaire sans grand relief, car Bernard, victime d'une pleurésie, requis du STO en Allemagne, n'avait dû qu'à la compassion des médecins civils allemands de rentrer quelques mois plus tôt, presque mourant, à Origny.

Un peu avant 8 heures du matin, un avion de chasse allemand surgit du Nord-Nord-Ouest et se pose sur le ventre, près du village, sur la rive de l'Orne. Le pilote, un grand diable blond, mince, vêtu d'une combinaison de vol bleue, sort de son avion alors que Bernard s'approche. Un dialogue difficile s'engage. Le pilote est surexcité et ne parle pas le français, "Téléfon ! Téléfon !" demande-t-il avec insistance.

Bernard le conduit chez sa grand-mère qui tient la cabine téléphonique du village. Le pilote contact la Kommandantur de Mamers et la conversation en allemand dure quelque peu.

C'est ainsi que Bernard apprend le Débarquement. L'allemand lui dit qu'il revient du "Kanal" et qu'ils n'étaient que deux avions à attaquer la flotte d'invasion ce jour là. L'homme répète inlassablement, effondré "Tommies uberall, Tommies uberall !".

Finalement, deux side-cars viennent le chercher. Les soldats font preuve d'une grande déférence à son égard et l'emmènent sur Mamers. L'avion est monté sur une remorque quelques jours après. Entre-temps, l'épave était surveillée par deux gardes mobiles français dont l'un, en manipulant son pistolet, a tué son collègue d'une balle dans le ventre le 7 juin....

Cette brève histoire serait restée à l'état d'anecdote si Bernard BESNIER n'avait eu connaissance de l'aventure du Kommandeur de la JG 26, Joseph "Pips" PRILLER, réputé avoir, seul avec son équipier, attaqué les plages du Débarquement ce matin-là !

Bernard nous a contacté suite à notre action sur St Jouin de Blavou, et nous l'avons rencontré de façon très sympathique le 23 octobre dernier. Notre ami est persuadé que l'avion est un Focke-Wulf 190, car, pour lui, il y avait un moteur en étoile, par contre, il ne reconnaît pas son pilote en la photo que je lui présente de "Pips" PRILLER, pas plus que la reconstitution de l'avion de PRILLER qui est au Musée du Bourget.

1ère question : Ce pourrait être son coéquipier ? mais un autre témoin se souvient plutôt d'un avion équipé d'un moteur en ligne. ?

2ème question : Y a-t-il eu Messerschmitt 109 qui aurait fait un atterrissage forcé le 6 Juin 1944 vers 8 heures ? Ce qui pourrait impliquer qu'un autre groupe de chasse aurait aussi attaqué et mitraillé au sol le matin du 6 Juin

3ème question : Dans ce cas, faut-il détruire le mythe de PRILLER attaquant seul ? (et le pourrions-nous d'ailleurs ?)

4ème question : Serons nous capable d'apporter une réponse à Bernard BESNIER le jour de son 75^{ème} anniversaire, le 6 Juin 1999 ?

Vaste sujet et grandes questions

Robert CHOMBART



TEMOIGNAGES...

Une trouvaille

Les 19-20-21 août 1944, le jeune lieutenant Canadien J.A. "Junior" DUNLOP, du Lincoln and Welland Regiment, sous les ordres du Major David CURRIE, tenait la passerelle du Moulin de Saint Lambert-sur-Dives, y faisant de nombreux prisonniers. Pendant que David CURRIE gagnait une Victoria Cross au carrefour de Quantité, Arkle DUNLOP gagnait sa Croix de Guerre Française sur les berges de la Dives. Son témoignage est largement cité dans le livre d'Eddy Florentin "Stalingrad en Normandie".

J'ai rencontré Junior lors d'une de ses premières visites. Nous avons régulièrement correspondu, et l'ai reçu lors de son pèlerinage du quarantième, en août 1984. Il était l'hôte du Conseil Général à la cérémonie du Mont-Ormel. En avril-mai 1984, un ami avait découvert, dans le lit de la Dives un "Tin Hat" (casque lourd) percé d'une balle. Je l'ai remis à Junior qui a immédiatement découvert un marquage qui nous avait échappé à nous profanes.

Sous la visière du casque, était inscrit à la peinture jaune un numéro à 5 chiffres, encore bien lisible après 40 ans passés dans la vase. "Junior" m'avait offert l'histoire du "Lincs and Wells". Nous consultons immédiatement l'ouvrage et découvrons que le casque est celui du caporal Stan "Red" Roberts, qui servait sous ses ordres à Saint-Lambert. Inutile de décrire l'excitation, l'émotion, puis le recueillement qu'entraîna cette découverte...

"Junior" DUNLOP m'a écrit récemment pour me dire que le casque est maintenant au Musée Militaire du Canada, à qui il l'a remis, et où son histoire est contée. Cette découverte a été relatée dans de nombreux journaux canadiens et est le thème favori des Officiers Vétérans du "Lincs and Wells" dans les speeches qu'ils prononcent dans les réunions où ils sont hôtes d'honneur.

Le Major J.A. DUNLOP est âgé de 81 ans. Il est toujours actif dans son cabinet d'avocats "*pour me tenir occupé mentalement*" explique t-il. Ci-joint une relation de l'histoire dans un journal de 1985.

Robert CHOMBART

A8

THE HANOVER POST, Wednesday, November 13, 1985



MAJOR Arkle Dunlop, of Markdale, displays a Canadian army-issue tin hat, pierced by a bullet in the Second World War, that lay buried in the mud of a river in France for 40 years. Dunlop, who was guest speaker at the Royal Canadian Legion Remembrance Day dinner, said he believes the soldier who wore the hat was guarding prisoners of war under his command when shot in the head, and killed.

(Post Photo)

◆ UN PEU D'HUMOUR QUE DIABLE !!! ..

Une photo d'époque !

L'Angelus de Millet revu et corrigé ...

Les glaneurs marchent sur les plate-bandes des "faucheurs de marguerites" de la Luftwaffe ...

Sylvain DEZELEE



Le moustique qui tua l'éléphant

Fin octobre 1943, un patrouilleur allemand jaugeant 23.000 tonnes (environ 100 mètres de long) naviguait au large des côtes septentrionales espagnoles, ce navire croisait dans une mer calme et un horizon assez dégagé. Le capitaine faisant assurer la vigie permanente qui s'impose en temps de guerre : vigie sous-marine, maritime et surtout aérienne. Les survols et les attaques des bombardiers anglais B 24 à long rayon d'action du Coastal Command, en provenance de Gibraltar se faisaient de plus en plus courantes.

Ces attaques, pour dangereuses qu'elles pouvaient être, ne présentaient pas un réel risque pour ce patrouilleur dernière génération, pouvant naviguer à plus de 30 noeuds et très manoeuvrant. En effet, il n'est pas facile de mettre une bombe au but sur un bateau qui zig-zague très vite et qui louvoie sans cesse. Aussi, son capitaine était relativement serein et avait une grande confiance en son navire. Opinion renforcée par la qualité et la densité de sa D.C.A de 20 mm portant à plus de 1800 m, ce qui gêne et rend très dangereuse toute approche en ligne pour ajuster un largage de bombes en survol. Donc, l'équipage craignait surtout les attaques sous-marines ou les mines dérivantes plus que les attaques aériennes "classiques".

Vers 16h, une vigie cria "*Flieg Alarm !!!*", le capitaine pensa d'abord qu'il s'agissait d'un hydravion de reconnaissance allié et fit mettre la D.C.A. en alerte mais le comportement de cet avion bimoteur et sa vitesse d'évolution étonnamment rapide l'intrigua immédiatement, Il ne s'approcha pas du patrouilleur et se mit à tourner autour en gardant une distance importante, restant hors de la portée efficace des canons de 20 mm de la D.C.A. du bord.

- Mais que fait-il ? ... Il vient vers nous ! Il attaque !

Un éclair apparut sous le ventre du bi-moteur qui se trouvait à plus de 2000 mètres du bateau. Une explosion violente se produisit presque immédiatement dans le château arrière. Un second éclair, puis un troisième, deux explosions sourdes dans la coque suivies d'un jet de vapeur grise et l'avion dégagea dans un violent virage à droite avant d'approcher le tir de la Flak.

Le capitaine en resta abasourdi : "*Qu'est que c'est que ça ?*". Le patrouilleur abattit brutalement à tribord en gîtant fortement par la rudesse de la manoeuvre.

- Rapport des machines, avarie à la turbine babord, il y a deux morts dans la chambre des machines ! " annonça l'homme de quart

Le Second, monté sur le pont, prit les jumelles et regarda l'avion anglais évoluer à grande vitesse : "*C'est un Mosquito du Coastal Command, il semble porter une arme à longue portée, ce doit-être un des nouveaux chasseurs de U-Boat dont nous avons entendu parler*"

Le bimoteur tournait, toujours hors d'atteinte de la D.C.A du navire, cherchant la bonne position pour effectuer un tir efficace, brusquement, il piqua à nouveau vers le bateau et s'en suivit un nouveau tir. Le Patrouilleur vibra sous le choc de deux nouveaux impacts, un dans le pontage avant qui fit sauter en l'air le treuil du guindeau, l'autre dans la mature, sectionnant la misaine et couvrant le pont d'éclat métallique, puis l'appareil, à nouveau dégagea avant d'être à portée de tir de la DCA dont tous les impacts tombaient trop court.

- Mon Dieu, mais quel est le calibre qu'il utilise pour pouvoir nous tirer dessus d'aussi loin !? demanda le capitaine qui commençait à être très inquiet de la tournure que prenaient les événements

- C'est probablement un canon anti-char !

- Alors, nous allons devoir défendre notre peau chèrement !

Un long duel d'artillerie s'engagea alors en pleine mer entre ce patrouilleur allemand jaugeant 23.000 tonnes, manoeuvré par 124 hommes d'équipage et 8 officiers et ce Mosquito, avion bimoteur tout en bois de 16,50 m d'envergure équipé d'un canon anti-char de 57 mm. Le patrouilleur allemand allait faire la triste expérience de l'efficacité de cette nouvelle arme

Le combat durant plus d'une heure, le Mosquito, tel un corsaire, tira 50 obus de 57 mm, et cela, sans jamais s'approcher à moins de 2000 m du navire, restant donc hors de portée de la Flak de défense qui tirait de tous ses canons, y compris les canons de 157 mm des tourelles principales qui essayaient de faire des grandes gerbes pour gêner les attaques au ras de l'eau.

Déjà, après 40 minutes de combat, le patrouilleur se trouva immobilisé. Ce grand bateau était comme une passoire. La coque était percée en de multiples endroits. Les obus perforants, qui avaient troué la coque, n'avaient pas traversé le navire de part en part mais avaient rebondi à l'intérieur de sa structure entre les différentes cloisons. Les dégâts étaient énormes. Il y avait 38 morts, dont le capitaine et de très nombreux blessés. Avec les turbines à vapeur hors service, les bruleurs percés et avec de nombreuses tubulures perforées, le gouvernail devenu immobile avec le servo-moteur détruit, plusieurs tourelles de DCA hors d'état, une tourelle principale percée et la passerelle de commandement éventrée. Ce navire n'était plus qu'une épave ingouvernable et sans défense. Certes, il ne coulait pas, la coque ne prenant pas l'eau, il ne brûlait pas mais rien ne fonctionnait plus à l'intérieur.

Le combat s'arrêta lorsque le Mosquito eut vidé tous ses chargeurs de 57 mm. Il tira 50 fois, 38 allèrent au but.

Ce patrouilleur allemand avait eu à faire à l'un des trois Mosquito "Tsé-Tsé" du Squadron 238 équipés d'un canon de 57 mm dans la soute ventrale. Cette version redoutable avait été mise spécialement au point pour donner la chasse aux sous-marins allemands naviguant en surface, et plus spécialement ceux qui rejoignaient les ports situés entre la Bretagne et le golfe de Gascogne, après leur course dans l'Atlantique.

Le patrouilleur dérivait en panne toute la nuit, et au petit matin, deux bombardiers B 24 polonais du Coastal Command vinrent le couler à la bombe, emmenant au fond de la mer 103 hommes d'équipage. Seul quelques survivants réchappèrent de ce duel d'artillerie hors du commun entre un grand navire de guerre et un petit bi-moteur en bois. Le Mosquito, ce qui veut dire "moustique" en anglais, avait un dard acéré qui tua l'éléphant

Sylvain DEZELEE

◆ LES RECOINS DE L'HISTOIRE ..

Le brouillard qui aurait pu changer la face de la guerre

15 Août 1939. Sur le terrain de Cottbus, les moteurs des Stukas tournent. Aujourd'hui, sous les yeux des chefs de la Luftwaffe, les Stukas doivent simuler une attaque en piqué lors de la manoeuvre qui a lieu à Neuhammer dans les landes de Sagan. Le groupe volant en formation serrée lancera des bombes fumigènes à car-casse de ciment.

Le capitaine Walter Sigel donne ses dernières instructions aux chefs d'escadrille :

- N'oubliez pas de respecter la formation et observez bien les distances entre vous durant le piqué, voici les dernières conditions météorologiques : au-dessus de l'objectif, banc de nuages qui le dissimule aux deux tiers. Hauteur maxima des nuages : 2000 mètres, hauteur minima : 900 m; en dessous des nuages, très bonne visibilité ! Dès lors, on peut attaquer : altitude 4000 d'abors, puis foncer à travers les nuages : il restera 300 à 400 mètres pour viser avant de redresser ! Ce qui est largement suffisant !

Brouhaha dans les rangs

- Messieurs, pas d'autres question ? Bien, alors m..... !

Quelques minutes plus tard, les Stukas prennent leur vol; le groupe se forme en triangle au -dessus du terrain même.

Comme tous les groupes de Stukas peu avant la guerre, celui-ci est équipé du nouveau modèle. Avec une charge de bombe de 500 kg et à la vitesse de 300 km/h, le Junkers 87 B a un rayon d'action de 200 kilomètres environ. Certes, il ne peut encore atteindre de très grandes distances mais pour soutenir les troupes terrestres cela suffit, et les Stukas ne sont construits que dans ce but.

Volant au-dessus des nuages, le groupe s'approche de Neuhammer, son objectif. Le capitaine Sigel ordonne d'adopter la formation de combat.

Il piquera sur l'objectif le premier avec le peloton de tête; à gauche, son officier adjoint et à droite l'officier mécanicien. Puis viennent la 2ème et la 3ème escadrille, et enfin la 1ère.

Dans cette première escadrille que commande le lieutenant Dieter Peltz, qui sera plus tard un grand général de l'aviation de bombardement, personne ne soupçonne que cette disposition va leur sauver la vie. Ils ont répété cet exercice au moins cent fois. Le capitaine vire sur l'aile et pique.

Tous le suivent l'un après l'autre, droit à travers un brouillard laiteux.

Dix secondes ... quinze secondes. Avec ce quart de minute passé, ils doivent avoir traversé le tout mais quinze secondes, cela fait combien temps ? En chute libre, qui donc a un sens exact de la durée ? Comment consulter l'altimètre dont l'aiguille s'affole et danse ? Comment penser à autre chose qu'à l'objectif qu'il faut discerner au sortir des nuages, dans un éclair ?

Le capitaine Sigel sent la sueur lui perler au front. Il continue à foncer, regardant désespérément droit devant lui là où maintenant le sol devrait apparaître

Brusquement le voile blanc des nuages se teinte, s'obscurcit ... il lui suffit d'une fraction de seconde pour comprendre : cet écran plus foncé, Nom de Dieu ! c'est le sol ! ...

Il en est à cent mètres à peine, et il pique droit vers le néant avec tout son groupe derrière lui

Tirant sur le manche à balai, il hurle dans le micro :

- Tirez ! Brouillard au sol !

La forêt monte vers lui et voici une laie qui s'ouvre miraculeusement : Le Junkers s'y engage, se relève et file entre les arbres à deux mètres du sol, remontant l'allée forestière.

Prudemment, il reprend de l'altitude, regarde enfin autour de lui. A gauche, l'appareil d'Eppen a accroché la cime des arbres et y reste suspendu. A droite, celui de Müller a percuté, il est en flammes..... et il ne voit rien d'autre, heureusement pour lui.

Car la totalité de la 2ème escadrille commandée par le lieutenant Goldmann, soit 9 Stukas, s'écrase elle aussi au sol !

Seuls quelques avions de la 3ème escadrille manoeuvrent à temps. Les autres tirent désespérément sur le manche à balai pour se cabrer et retomber en arrière sur les arbres.

Le sous-lieutenant Hans Stepp, pilote de l'avion de tête de la 1ère escadrille, s'apprête à virer sur l'aile pour plonger quand il entend à la radio la voix désespérée du chef de groupe :

- Brouillard sur le sol !

Aussi Stepp tire sur le manche à balai et remonte au-dessus des nuages. La 1ère escadrille en entier décrit maintenant des cercles haut dans le ciel, à la recherche de ses camarades, mais seule une colonne de fumée noire se dégage du banc de nuages et monte vers eux

D'un seul coup, la Luftwaffe vient de perdre 13 Stukas et 25 jeunes aviateurs ont trouvé la mort. Wolfram von Richthoffen, l'homme qui a toujours combattu le principe des Stukas et qui doit les commander dans la guerre qui s'approche à grand pas, est témoin de la catastrophe.

En apprenant la nouvelle, Hitler demeura longtemps muet, regardant droit devant lui par la fenêtre ouverte. Cet homme superstitieux a-t-il alors entendu cet avertissement du destin ? A-t-il hésité pendant ces 10 longues minutes sur la suite à donner à ses projets d'agression ? Nul ne le sait

Le jour même, on convoquera un conseil de guerre qui siégera sous la présidence du général Hugo Sperrle. Aucune condamnation ne sera prononcée. Le brouillard s'est abattu en moins d'une heure entre la reconnaissance météo et la manoeuvre. Le commandant du groupe a tout fait pour prévenir ses hommes; dès qu'il s'est aperçu du danger.

On complètera donc le premier groupe de la 76 ème escadre par des équipages et des appareils venus de toutes les autres unités. Dès les premiers jours du conflit, il interviendra en Pologne, fonçant sur les blockhaus, les croisées des routes et les trains, bombardant gares et ponts.

On oubliera bien vite la catastrophe de Neuhammer

Récit basé sur un extrait de l'ouvrage "Altitude 4000" de
Cajus BEKKER

◆ UNE ROSETTE A LA BOUTONNIERE...

Le 2 septembre 1998, l'amicale des anciens (et sympathisants) du 5ème bataillon de marche de Normandie tenait son assemblée générale annuelle à Neufchâtel en Bray (Seine-maritime). Cette manifestation, à laquelle assistaient quelques membres de l'ANSA 39/45, membres également de cette amicale, était l'occasion qui avait été choisie pour la remise de la croix de chevalier de la légion d'honneur au Président de l'amicale du 5ème bataillon de marche de Normandie, notre ami Maurice QUILLIEN, membre d'honneur de l'ANSA 39/45.

Après l'assemblée générale, une cérémonie très émouvante de remises de gerbes au monument aux morts de Neufchâtel en Bray eut lieu, à laquelle assistaient les personnalités civiles, militaires et religieuses de la région. Le vin d'honneur qui suivit cette cérémonie ne débutera qu'après le moment tant attendu de tous.

Le général de corps d'armée, Michel MULTRIER (E.R.), grand officier de la légion d'honneur, grand croix de l'ordre national du mérite... qui fut le premier commandant en 1944/45 du 5ème bataillon de marche de Normandie, Président d'honneur de l'amicale, eut à coeur de remettre lui même la légion d'honneur à notre ami Maurice qui, visiblement fut très ému par les allocutions qui se sont succédées avant la remise de la distinction.



Le glorieux passé de Maurice, au cours de la seconde guerre, fut évidemment évoqué, car l'occasion lui fut donnée, à de multiples reprises, de venir en aide, avec sa famille et ses amis, à un bon nombre d'aviateurs alliés que le sort, les vicissitudes et hasards de la guerre avaient contraint à sauter en parachute dans les environs de Neufchâtel.

Certains d'entre eux, dont l'avion en perdition s'était crashé plus au nord, avaient été pris en charge par d'autres réseaux ou filières d'évasion qui parfois aboutissaient chez Maurice et ses parents. Ceux-ci, avec tous les risques qu'ils encourent, hébergeaient les aviateurs alliés pendant quelques jours ou plus, avant de les remettre parfois désarmés, à des amis sûrs qui, à leur tour, leur faisaient parcourir d'autres kilomètres vers la liberté, via l'Espagne, la Bretagne ou autres rapatriements, par la voie des airs par exemple, vers la Grande Bretagne.

Cette légion d'honneur bien méritée vient couronner la belle brochette de décorations et distinctions que Maurice, avec beaucoup de modestie, arbore sur la poitrine.

L'ANSA 39/45 s'associe à Nelly, sa fille, à tous ses amis et camarades de lutte pour féliciter Maurice de cette haute distinction qui nous fait également honneur.

Joël HUARD



◆ COURRIER...

Une lettre de Guy SUZE

Tout d'abord, au nom de mon Président ainsi qu'à celui des membres du Conseil d'Administration du Comité Andelysien Musée "NORMANDIE - NIEMEN", je remercie votre Association qui nous a manifesté toute sa sympathie en adhérant à notre Comité.

C'est toujours avec un très grand plaisir que je prends connaissance de votre bulletin ANSA-MAG que vous me faites l'honneur de m'adresser.

J'y ai constaté dans le n°1 du deuxième quadrimestre 1998, la

Une mémoire à défendre

Des Associations comme les nôtres ont la chance de posséder en leur sein des adhérents qui ont le mérite de tout faire pour que perdure l'exemple de nos aînés qui allèrent jusqu'au sacrifice suprême pour que nous vivions libres.

Dans votre sigle figure la Normandie, notre magnifique province connue de tous les Français qui, est mémorisée pour les plus anciens d'entre nous, pour être à l'origine de la voie de la liberté.

Le "NORMANDIE" ? qui se souvient voici un demi-siècle de la création de ce prestigieux groupe d'aviation de chasse. Le "NORMANDIE" crée en novembre 1942 était composé de pilotes de chasse tous volontaires ayant accepté à l'appel du Général DE GAULLE d'aller combattre en URSS pour que les armes Françaises soient présentes sur le front de l'Est.

Une poignée de héros qui fit l'admiration des aviateurs Soviétiques eux-mêmes. "NORMANDIE" devint par l'adjonction honorifique du terme "NIEMEN" le "NORMANDIE - NIEMEN" pour avoir pris une part prépondérante lors du franchissement victorieux du fleuve qui marqua un tournant décisif de la guerre et ouvrait le territoire du troisième REICH aux armes Soviétiques.

Sur les 13 premiers pilotes du "NORMANDIE", 4 seulement ont survécu aux combats. Parmi les disparus, Marcel LEFEVRE, un jeune Andelysien couvert de gloire et de victoires, Chevalier de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération et Héros de l'Union Soviétique. Héros dont la mémoire est honorée en Union Soviétique comme peut l'être chez nous le Chevalier BAYARD.

De multiples écoles portent son nom et celui-ci est toujours cité lors des prises d'armes de la 303 ème division aérienne de médiation pourtant, l'exceptionnelle saga du "NORMANDIE - NIEMEN" risque en France de tomber dans l'oubli, au moment même où on exalte si fort la nécessaire défense de la liberté. Une telle leçon qui peut et qui doit galvaniser la jeunesse ne peut être passée sous silence.

C'est pourquoi, un Comité s'est formé pour la réalisation d'un Musée "NORMANDIE - NIEMEN" rassemblant tous les souvenirs de la glorieuse épopée de ce groupe de chasse qui s'est soldée par la perte de 45 pilotes sur 96 engagés au total au cours des 5240 sorties de guerre avec l'extraordinaire palmarès de 273 avions ennemis abattus, 37 probables et 47 endommagés.

Ce Musée a été inauguré le 21 septembre 1992.

Quel site plus approprié pour ce Musée que la ville des ANDELYS haut lieu d'archéologie et d'histoire qui fut la cité natale de Marcel LEFEVRE où il repose aujourd'hui dans son auréole de gloire.

bonne gestion et le dynamisme de votre Association, qui a en commun avec notre Comité, le devoir de mémoire.

Comme je l'avais indiqué à votre Président, M. Sylvain DEZELEE, je suis en mesure avec mon collègue le Colonel Henri COLLIGNON (Ancien pilote de chasse au Groupe ALSACE) de vous présenter une conférence sur l'épopée du Régiment d'aviation de chasse "NORMANDIE - NIEMEN".

Restant à votre disposition, je vous communique dans l'attente ce que représente pour nous aussi ce devoir de mémoire (voir ci-après)

Ce Comité parrainé par les survivants du "NORMANDIE - NIEMEN" dont l'Association est présidée par le Général Joseph RISSO s'efforce de recueillir les moyens nécessaires pour faire connaître cette époque hors du commun.

C'est avec joie que les membres de notre Conseil d'Administration recevront votre Association et tous vos amis pour visiter notre Musée.

Amicalement.

G. SUZE
Membre Fondateur
Comité Andelysien
Musée "NORMANDIE - NIEMEN"



Musée Normandie - Niemen
rue Raymond Phelip
B.P.124 - 27700 LES ANDELYS
Tel et fax : 02 32 54 49 76

La lettre de l'ANSA ORNE n°2, décembre 1998

Chers amis,

Le Président et le Bureau vous présentent leurs vœux de bonne et heureuse année...et beaucoup de découvertes.

Notre Assemblée Générale annuelle s'est tenue le samedi 5 décembre à Argentan, hôtel Ariès. Notre Président, absent, nous a adressé un message encourageant et chaleureux félicitant nos réussites.

La bienvenue était souhaitée à nos invités : messieurs Serge Roger, qui a fabriqué le berceau du moteur de P51 de Charlie Moore, et Patrick Dauvin, auteur d'une recherche sur un pilote polonais abattu à Crulai et président d'une association de maquetistes.

Le rapport moral survole les soubresauts récents avant de s'attacher au futur :

- Robert Chombart propose un additif au règlement intérieur relatif aux membres non actifs de l'Association. Deux catégories sont établies en accord avec les dispositions de l'ANSA fédérale, à savoir : membres d'honneur et membres bienfaiteurs. Les critères d'adoption étant bien définis, le texte est adopté à l'unanimité. Sur proposition de Robert, Serge Roger est élu au double titre, en raison de l'action de ses frères Jacques et Michel et de son soutien généreux à l'ANSA, membre d'honneur et membre bienfaiteur.

- Stéphane David énonce le bilan financier : 1600 francs en caisse en clôture d'exercice. Il faudra faire rentrer les dernières cotisations en retard et le Bureau aura à prospecter toute possibilité de financement afin de mener à bien tous les projets. En ce sens, toute idée est la bienvenue et sera examinée en détail.

- Matthias Esneault dresse le bilan des recherches : la fouille de Neuilly le Bisson pourrait avoir lieu un dimanche matin de janvier. Compte tenu des aléas de la météo, les adhérents seront prévenus peu de temps à l'avance tout en sachant que l'opération pourra être annulée au dernier moment. Matthias a également reçu des lettres d'encouragement de plusieurs ambassades.

- Philippe Cornu fait le bilan des fouilles effectuées en 1998 : Saint Aubert sur Orne (Ju 88), la Ferrière aux Etangs (FW 190), Aubusson (P 38), Mesnil Gondouin (Me 110), la Selle la Forge (Typhoon), Forêt d'Andaine (Me 110 ?), Athis de l'Orne (mitrailleuse d'avion) et saint Jouin de Blavou (FW 190). Dans ce dernier cas, les autorités allemandes souhaitent que la mention "pilote inconnu" figure sur la tombe de cet aviateur. La date officielle de l'inhumation ne nous a pas encore été précisée.

- Jean-Claude Delange a noué les contacts nécessaires auprès de la direction de l'Office Départemental des Anciens Combattants et Victimes de Guerre. Il est noté délégué auprès de Mr Gallias, directeur départemental, et siègera aux réunions de la commission. L'ANSA sera invitée lors des différentes commémorations et manifestations patriotiques.

- Roger Comevin-Hayton gère le dossier du B 17 de Belfonds. La cérémonie est fixée au dimanche 4 juillet 1999, jour de fête nationale américaine. Au sujet de la plaque d'identité au nom de Erman Jones trouvée sur les lieux quelques jours après le crash (en théorie, il ne faisait pas partie de l'équipage), les services américains compétents nous ont répondu que ce militaire n'avait pas été tué en opération. En outre, les survivants du crash ne font jamais mention de cet équipier. Alors ?

- Une contestation s'étant élevée sur le mode de fonctionnement de l'Association, à savoir, entre autres que le Président ne réside pas dans l'Orne, il est répondu que nous marchons très bien ainsi,

l'entente étant excellente entre le bureau et Sylvain Dezelée. Les débats de cette assemblée démontrent que l'activité s'accélère et que tout membre qui le souhaite peut effectuer les travaux qu'il désire. Le mode de fonctionnement actuel est donc mis aux voix. La décision de poursuivre en l'état est adoptée à l'unanimité moins une voix;

A l'issue de la réunion, un apéritif fut servi et suivi, pour ceux qui le souhaitaient, d'un excellent repas, ce qui nous a permis de continuer nos échanges et passer un bon moment.

Souhaitons également la bienvenue aux nouveaux membres :

- Roger Comevin-Hayton, 01 30 56 23 77

- Bernard Besnier, 02 33 29 48 50

- Raymond Girard, 01 45 49 31 43

Nouvelles des dossiers en cours :

1° - Stéphane David a reçu d'excellentes nouvelles de la famille de Stanford et pourra maintenant progresser dans l'organisation de la cérémonie de Rabodanges pour laquelle la stèle commémorative est déjà prête.

A force de ténacité et de patience, un contact est désormais établi avec les vétérans de la 9th Air Force qui savent maintenant que le devoir de mémoire passe par des Associations désintéressées et que ce n'est pas uniquement le "monopole" de certains individus(alistes). Bravo Stéphane !

2° - Les pourparlers en vue de la réfection de la plaque sise à Madré (53) à la mémoire de Kenneth John Trask sont en bonne voie grâce à l'énergie déployée par Jacques Paris.

3° - Au sujet du lieu présumé où se serait écrasé le Typhoon de Bonnet, pilote des FAFL, les démarches nécessaires seront entreprises incessamment. Compte rendu dans la prochaine lettre.

4° - L'ANSA d'Evreux va nous prêter son détecteur grande profondeur ce qui permettra de localiser avec certitude l'épave de l'avion tombé à Fresney le Vieux (14)

5° - Les recherches relatives au P 47 et P 38, tombés à Aubusson sont, hélas, toujours au point mort.

Nous progressons...

Un certain nombre de questions ont été posées à l'Association des vétérans de la chasse allemande qui les a fait paraître dans son bulletin, le Jagerblatt. A ce jour, deux renseignements nous sont déjà parvenus :

- le premier par Jean-Bernard Frappé sur un Me 109 tombé entre Domfront et Dompierre dont le pilote est le Lieutenant Minner.

- l'autre par Paul Mungersdorff, officier tradition de la JG2 concernant les deux Me 109 abattus le 30 avril 1944 près de Montargis.

L'un peut sans aucun doute être attribué à Charlie Moore, l'autre ayant été revendiqué par le Lieutenant Mac Fachran appartenant au même Squadron que Charlie, le 380. Il résulte des courriers et télécommunications de Paul Mungersdorff que nous avons la quasicertitude de l'identité du pilote abattu par Charlie et qui l'a salué alors qu'il descendait en parachute. Tout ceci constitue une longue histoire que Matthias Esneault est en train de rédiger.

- Paul Mungersdorff nous a aussi demandé de retrouver le point de chute de son avion. Son Me 109 a été abattu le 14 juillet 1944 (date marquante pour les témoins éventuels) dans notre région. Il a été soigné pour une blessure à la jambe à l'hôpital de Bagnoles de l'Orne. Avis aux chercheurs. Paul Mungersdorff viendra nous rendre visite bientôt.

- Nous sommes invités à la réunion internationale de la chasse, toutes nations confondues, qui se tiendra en Allemagne en 1999. Nous pourrions y présenter notre ANSA ce qui sera très bénéfique. Notre sérieux commence à être connu. Continuons !

Le futur musée d'Evreux

- Comme nous l'avons déjà mentionné, le Mémorial des Combats Aériens ouvrira prochainement à Evreux et sera géré par l'ANSA. A ce sujet, Sylvain Dezelée a eu récemment un entretien tout à fait encourageant avec les représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Evreux.

- Notre ami Gaston, on ne le présente plus, a remis des tracts lâchés pendant l'Occupation par les Alliés. Ces documents seront confiés en son nom au futur Musée d'Evreux. Gaston est ici remercié au nom de notre Président, et tous s'associent à Sylvain pour le féliciter.

Rappel aux retardataires

Le montant des cotisations 1999 reste fixé à 200 francs pour les membres "seniors" et à 100 francs pour les étudiants, et les jeunes de moins de 20 ans.

Vous pouvez adresser votre règlement (libellé à l'ordre de l'ANSA Orne pour les chèques) chez Robert Chombart à "la Hardroue 61160 Aubry en Exmes".

Cela nous permettra de régulariser le tableau des effectifs, les assurances et d'assurer la continuité de l'ANSA Mag et de la lettre de l'ANSA Orne. Vous pouvez recruter dans votre entourage !

Le Bureau

◆ UN PEU D'HUMOUR QUE DIABLE !!! ...

Extrait du journal "LE MARIN", à la rubrique "Dossier électronique", cette savoureuse petite histoire vraie.

Il nous a paru dommage de ne pas en faire profiter les membres de l'ANSA !

La très grande sophistication des techniques de positionnement, de repérage et de communication seraient-elles un leurre ? On peut certes se poser la question à la lumière de la petite histoire qui suit. Une histoire qui, précisons-le, a été captée par on ne sait finalement trop qui, mais donnée pour authentique par quelques informaticiens branchés, qui se la communiquent avec délectation sur leur courrier électronique. Venant du Canada, elle est arrivée sur l'E-mail d'un électronicien français le 5 juin dernier.

Transcription d'une communication radio entre un bâtiment de l'U.S Navy et les autorités canadiennes au large des côtes de Terre-Neuve en octobre 1995 :

Américains : Veuillez vous dérouter de 15 degrés Nord pour éviter une collision. A vous !

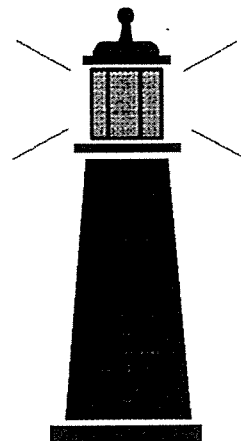
Canadiens : Veuillez plutôt VOUS dérouter vous de 15 degrés Sud pour éviter une collision. A vous !

Américains : Ici le commandant d'un navire des forces navales américaines. Je répète : veuillez modifier VOTRE route. A vous.

Canadiens : Non... veuillez vous dérouter je vous prie. A vous.

Américains : Ici le porte-avions USS Lincoln, le second navire en importance de la flotte navale des Etats-Unis. Nous sommes accompagnés par 3 destroyers, 3 croiseurs et un nombre important de navires d'escorte. Je vous demande de dévier votre route de 15 degrés nord ou des mesures contraignantes vont être prises pour assurer la sécurité de votre navire. A vous.

Canadiens : Ici c'est un phare... A vous



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 01/03/99 :

115 membres

Parution au journal officiel :

12 Juin 1996

Lieu de naissance :

Evreux

BUREAU

Président :

Sylvain DEZELEE

Vice-Président Historien :

Joël HUARD

Vice-Président Relations Administratives :

Jean-Pierre MARIE

Vice-Président Relations Aéronautiques :

Michel BAUDOUIN

Relations Presse étrangère :

Eric LARGER

Responsable Informatique :

Eric LARGER

Secrétaire :

Philippe CHAPALAIN

Trésorier :

Odile BRIERE

Relations avec l'étranger :

Robert CHOMBART

Sécurité sur site :

Christian RIVALAIN

Conservateur du Musée :

Henri FRAPOLLI

Entrepôt :

Michel DUTHEIL et Roland BENARD

Président A.N.S.A Section Orne :

Sylvain DEZELEE

Président A.N.S.A Section Cotentin :

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 JP NICLOT

Pour l'Aisne :

Jérôme DELARIVE

Régions Bourgogne, Auvergne et Rhone-Alpes :

Pierre ROBILLARD

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

A.N.S.A 39/45

Le Devoir de Mémoire



A.N.S.A-MAG :
Rédacteurs :
Directeur de la parution :

Magazine d'informations de l'A.N.S.A 39/45
Les membres de l'A.N.S.A 39/45
Sylvain DEZELEE

Périodicité :
Enregistrement :

Quadrimestrielle
ISSN 1286-5451 Titre clé : ANSA mag