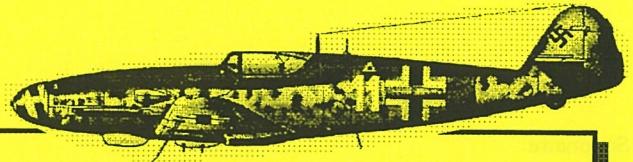
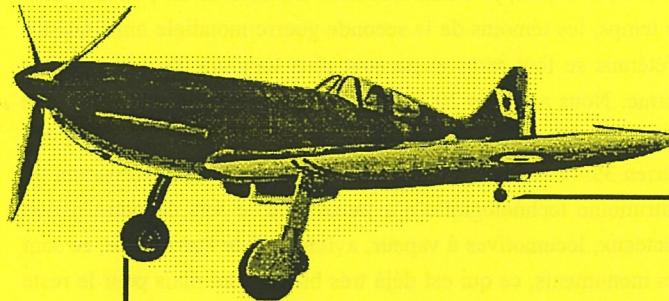
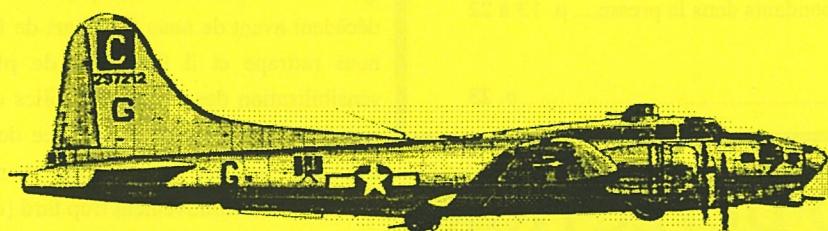
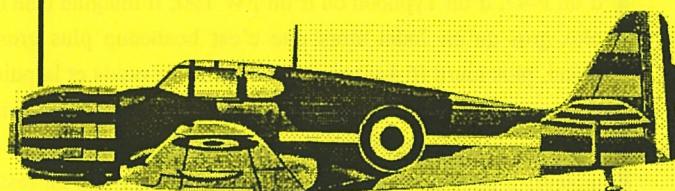


N°4 3ème quadrimestre 1999



A.N.S.A-MAG

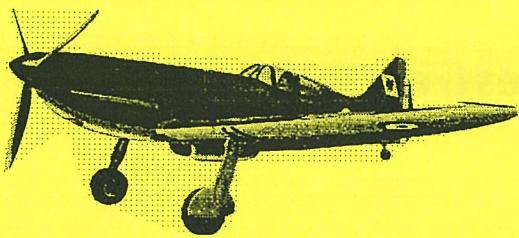
**Magazine de liaison de
l'A.N.S.A 39/45**



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 p. 2

COMMÉMORATION

◆ L'affaire Stanford p. 3/4

APPEL A TEMOIN

◆ Le Lancaster ND 352 p. 5

TEMOIGNAGES

◆ Un appel inattendu p. 5

COMMÉMORATION

◆ Un Beaufighter percuté la montagne p. 6/7/8

◆ L'ANSA reçue aux Invalides p. 8

TEMOIGNAGES

◆ Les pilotes polonais p. 9/10

COMMÉMORATION

◆ L'ANSA, membre du "groupe de chasse Varsovie" p. 10

◆ 55 ans après, jour pour jour p. 10

TEMOIGNAGES

◆ Les 12 premiers français intégrés dans la R.A.F p. 11/12

PRATIQUE

◆ Les grades de la RAF et leurs équivalences françaises p. 12

ARTICLES DE PRESSE

◆ L'ANSA et ses correspondants dans la presse p. 13 à 22

PRATIQUE

◆ Rappel de prudence p. 23

Le mot du Président

L'an 2000, c'est demain; Il y a 25 ans que notre travail aurait dû commencer..

Dans l'attente d'une reconnaissance officielle qui arrivera peut-être un jour, je crains que nous n'arrivions un peu tard dans le temps; les témoins de la seconde guerre mondiale ainsi que les Vétérans se font rares et ne sont plus toujours dans une grande forme. Nous arrivons 20 à 25 ans trop tard, mais qui, il y a une vingtaine d'année, s'intéressait à la préservation du patrimoine aérien 39/45 et à son histoire ? Il faut dire que la préservation du patrimoine technologique n'a jamais été le fort de notre nation (bateaux, locomotives à vapeur, avions ...) le Patrimoine, ce sont les monuments, ce qui est déjà très bien en soi mais pour le reste advienne que pourra et pourtant, si vous saviez tous les trésors aéronautiques que la France a détenus : des avions allemands, anglais, américains et même japonais (si ! si!) et nous n'avons pratiquement rien su préserver pour les générations futures, tout a été livré aux ferrailleurs, découpé au chalumeau, écrasé au bulldozer, poussé dans des trous de bombes ... quel gâchis ! Les anglais, les américains, eux; ont su préserver leurs plus belles pièces. Là-bas, la mentalité et le sens du patrimoine ne sont pas les mêmes, c'est tout ! Un avion de la seconde guerre mondiale est pour eux une "oeuvre d'art", quelle "hérésie" pour certains mais quelle vérité aussi pour d'autres ... il ne sera jamais reconstruit de tels monstres. Le public n'a aucune idée de la taille d'un P-47, d'un Typhoon ou d'un FW 190, il imagine cela un peu plus gros qu'un Jodel alors que c'est beaucoup plus gros, plus grand, plus lourd (6 à 9 tonnes). La taille, le poids et la puissance des moteurs les sidèrent toujours. Ces avions ont été le summum de ce qui pouvait être atteint en matière de performance avec des moteurs à pistons et des hélices. Dommage qu'il n'en reste plus rien

Autre inquiétude : Cela fait plusieurs fois que des témoins que nous avions rencontré, il y a seulement quelques mois, décèdent avant de nous faire part de leurs souvenirs le temps nous rattrape et il faut faire de plus en plus vite, aussi, la sensibilisation des Pouvoirs Publics et de la Mémoire collective passe par une prise de conscience de la rapidité d'action nécessaire pour pouvoir emmagasiner un maximum de données avant qu'il ne soit définitivement trop tard (difficile, voire impossible de trouver des points d'impact sans témoin direct ..) ... d'où des moyens accrus à trouver

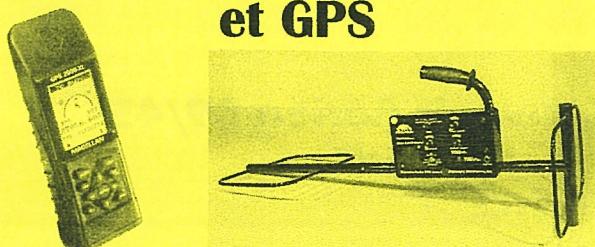
Voici la dernière parution pour l'année 1999, comme vous allez le constater, un place importante a été laissée aux articles de presse multiples qui relatent nos travaux des derniers mois, alors, bonne lecture ...

Sylvain DEZELEE
Président de l'ANSA 39/45

DURAND DETECTION

Rue de Flers - 61450 LA FERRIERE-AUX-ETANGS
TEL : 02 33 66 91 81 FAX : 02 33 96 44 78

DETECTEURS DE METAUX et GPS



VENTE SUR PLACE OU PAR CORRESPONDANCE

Du lundi au samedi de 9H00 à 12H00 - 13H30 à 19H00

Ensemble protégeons le patrimoine archéologique et respectons la loi du 18/12/89

◆ COMMEMORATION à RABODANGES(61) le 27 juin 1999 ...

“L’AFFAIRE STANFORD” :

Réussite d'une belle coopération

LA CEREMONIE

Depuis longtemps à l'ordre du jour des réunions de bureau de la section ornaise de l'ANSA “l'affaire STANFORD” voyait son dénouement le 27 juin dernier, lors d'une importante cérémonie d'inauguration de la plaque commémorative à la mémoire du premier lieutenant Herbert W.STANFORD, mort le 18 juillet 1944 lors du crash de son P 47 sur la commune de Rabodanges (61).

Prés de 400 personnes s'étaient déplacées pour ce bel hommage, fruit de la collaboration entre la municipalité, l'amicale des anciens combattants et de l'ANSA Orne.

Pour accueillir la famille STANFORD venue spécialement des Etats-Unis (Rochester) et pour vivre cet événement historique dans l'histoire de cette petite commune, les gens de la région sont venus en masse ... On pouvait cependant déplorer l'absence des personnalités politiques. En revanche, les autorités militaires, ainsi que les représentants des anciens combattants et résistants des départements de l'Orne et du Calvados étaient présents.

La 2ème D.B était particulièrement représentée par de nombreux vétérans, ainsi que par son drapeau (le 365th Fighter Group a fourni l'appui au sol direct à la 2 ème DB dans ses combats de Normandie).

Bien que peu ensoleillée (pour ne pas dire plus), cette cérémonie très riche en émotion et bien accompagnée par l'excelente fanfare Chapeloise, fut aussi une première pour l'ANSA Orne puisqu'elle accueillait pour la première fois une famille de pilote disparu.

Outre le Devoir de Mémoire totalement accompli dans cette action, la publicité engendrée par cet événement, tant en France qu'aux Etats-Unis par l'intermédiaire, en autre, du reportage télévisé de FR3, ne peut avoir que d'excellentes répercussions pour notre association. A Rabodanges, l'ANSA a donc signé ses lettres de noblesse Alorsmission accomplie ... Continuons !

Stéphane DAVID

Trésorier de l'ANSA Orne

L'HISTOIRE

Le 356th Fighter Group “Hell Hawks”

Stationnés en Angleterre depuis décembre 1943, les P-47 du 365ème groupe de chasse de la 9ème Division Aérienne des Etats-Unis participent, de leurs bases successives aux opérations de préparation du débarquement : attaque des gares, voies ferrées, axes de communication, ponts

Le “Group” est composé de 3 “Squadrans” : 386ème, 387ème et 388ème, soit près de 100 appareils au total, dont 75 opérationnels en permanence.

Le 6 juin, les Alliés débarquent en Normandie avec toute leur logistique. Les premières terres à peine libérées, le Génie de l'Air s'emploie à construire des terrains d'aviation avancés. C'est ainsi qu'à Fontenay sur Mer, près de Ste Mère l'Eglise, le 819ème bataillon du Génie de l'Air met 10 jours à établir un terrain complet destiné à accueillir le 365th Group. (Nom de code du terrain : A7).

Le 27 juin, les premiers appareils prennent possession du site à peine achevé, et, dès le lendemain, le 386th Squadron effectue ses premières patrouilles vers Cherbourg.

Le rôle de ces unités est d'apporter un soutien aux troupes

au sol. Elles ont une triple mission :

- offensive en attaquant les concentrations ennemis, les convois, les positions d'artillerie, les stocks de munitions et d'essence.
- défensive en fournissant l'indispensable couverture aérienne.
- de renseignement par des vols de reconnaissance et des prises de vues photographiques.

Ce sera fait chaque jour (4 à 6 missions par jour) dans les combats du bocage St Lois, la percée d'Avranches, la bataille de Mortain au cours de la poursuite et du bouclage de la poche de Falaise, le 365th Group apportera son support direct à la 2ème D.B (Ecouves, Ecouché, ...)

Le 365th Group quittera A7 en septembre 44 pour un autre lieu plus près du front.

Le risque d'une mission

Le mardi 18 juillet 1944 au matin, le 388ème escadron du 365ème groupe de chasse de la 9ème US Air Force décolle de Normandie. L'objectif de la mission est d'effectuer une reconnaissance dans la région de Falaise et Argentan. Arrivé sur l'objectif vers 8 h 45, l'escadron se trouve entraîné à un combat aérien opposant déjà 25 Messerschmitt allemands à 8 P-51 Mustang américains.

Le combat s'étend à une large région autour de Putanges. A 9 heures, le P-47 Thunderbolt du Lieutenant Herbert STANFORD est touché et perd de l'altitude. Le pilote parvient à sauter en parachute de son appareil en flammes, mais beaucoup trop tard. Le P-47 s'écrase aux “Terres Rouges” sur la commune de Rabodanges (61), à 300 mètres du lieu de chute de son pilote dont le parachute n'a pas eu le temps de s'ouvrir. Les allemands bouclent rapidement le secteur. Le corps mutilé sera inhumé le lendemain par des civils dans le cimetière communal de Rabodanges, et la tombe sera fleurie par des enfants.

Pour l'U.S Air Force, le Lt STANFORD est “missing in action”, c'est à dire “disparu en mission”. Répertorié après la Libération par l'administration américaine, le corps est exhumé pour être identifié et inhumé dans le cimetière américain de Marigny. En juillet 1945, le Lt STANFORD est officiellement porté “killed in action”, tué en mission. A la demande de sa famille, il devait être inhumé au cimetière américain de Saint-James (Manche) où il repose toujours.

La famille STANFORD n'a eu connaissance des circonstances et du lieu de sa mort qu'en décembre 1998.

De mai 43 à mai 45, l'U.S Air Force a perdu 16146 appareils. Du 5 juin au 31 Août 44, les 8ème et 9ème divisions aériennes enregistreront la destruction de 3084 appareils dont 425 P-47 Thunderbolt.

Herbert W.STANFORD

Il naît le 22 septembre 1920 à Verona, près de New-York, cadet d'une famille de 5 enfants d'origine française. L'un de ses aïeux nommé WAGUETTE quitta l'Alsace-Lorraine avant 1900 à destination des Etats-Unis.

De brillantes études à l'Université, où il obtient prix et

“L’AFFAIRE STANFORD (suite)

diplômes de sciences, lui auraient permis d’être ingénieur chimiste. Mais Herbert est passionné par l’aviation et prend des cours de vol. En juin 1942, il s’engage dans l’U.S Air Force. Après être passé par différents centres de formation et d’entraînement, il obtient ses “Ailes d’Argent”, l’insigne des pilotes américains, en mai 1943.

C'est le 10 juin 1943, qu'il épouse, au cours d'une permission, Marian. Il la connaît depuis l'âge de 14 ans.

Affecté au 365ème groupe de chasse de la 9ème U.S Air Force, il rejoint l'Angleterre le 20 décembre 1943. Au cours de sa 76ème mission en territoire français, le Lt Herbert STANFORD trouve la mort aux commandes de son P-47 à Rabodanges le 18 juillet 1944.

55 ans plus tard, le 27 juin 1999, une plaque à la mémoire du Lt STANFORD est inaugurée à Rabodanges par Marian HOREK, sa veuve, accompagnée de ses proches.



Plaque commémorative fixée sur le monument à la mémoire de Herbert W. STANFORD



Stéphane DAVID de l’ANSA Orne et Marian HOREK sur la tombe de son premier mari au cimetière de St James ... un grand moment d’émotion

Stephane DAVID : un jeune homme passionné et tenace :

“Qui a dit que les jeunes ne s’intéressaient pas à l’Histoire ?”

Stéphane DAVID a été imprégné, tout enfant, de l’histoire de ce pilote tombé en plein champ à Rabodanges, après avoir, in extremis, évité une ferme. Les parents de Stéphane ont été témoins des comportements, courageux pour la plupart, comme celui des enfants qui fleurissaient régulièrement la tombe, avec des “ruses de sioux” pour éviter les patrouilles il a aussi entendu parler de choses moins glorieuses mais c’est l’Histoire

Seul, Stéphane a tout appris des recherches et démarches à effectuer pour obtenir les documents et retrouver la famille de Herbert STANFORD.

Il l'a fait et bien fait. La cérémonie et la visite de la famille qu'il a organisées devaient lui être dédiées.

Il s'est investi fortement, même financièrement, pour réussir, alors bravo et merci Stéphane, continue à nous accomplir d'aussi belles choses !!

Sylvain DEZELEE
Président de l’ANSA 39/45



Stéphane DAVID, Marion et Frank HONEK se recueillent en se donnant la main, pour le Souvenir....

◆ APPEL A TEMOIN

Dans la nuit du 10 au 11 juin 1944, le lancaster ND 352 du squadron 405 s'écrase à Boisgasson près d'Auneau en Eure et Loir, au cours d'une mission de bombardement du triage de Versailles Matelots.

Le sort des huits membres d'équipage a été le suivant :

- F/O Paul STRONACH pilote, parachuté, capturé et hospitalisé à Chartres en raison de ses brûlures.
- F/ sergeant Paul GINGRAS mitrailleur, parachuté, évadé, il a réussi à rejoindre rapidement les lignes alliées en Normandie.
- F/O A.T. ARMSTRONG navigateur, tué, inhumé à Auneau.
- P/O J.L. EMERY navigateur, tué, inhumé à Auneau.
- F/sergent M.A. THORNHILL radio, tué, inhumé à Auneau.

2 autres membres de cet équipage sont toujours actuellement portés disparus, ce sont :

- F/sergent R.J. PHILLIPS bombardier
- Sergeant Jack W. SHARPLES mécanicien

L'appareil a été touché près d'Etampes, les membres d'équipage qui ont pu le faire, se sont parachutés entre Etampes et Auneau.

La soeur du sergeant J.W. SHARPLES, Mrs G. VERITY, belle soeur de H. VERITY qui fut un haut responsable des liaisons aériennes de nuit avec la résistance par Lysander et auteur d'un ouvrage célèbre, cherche toujours à connaître quel a été le sort de son frère.

A sa demande et en sa présence, nous avons fouillé le terrain en septembre 1996 sans résultat.

Si l'un d'entre-vous a connaissance d'une affaire d'aviateurs en fuite assassinés au coin d'un bois ou a sous les yeux les noms de ces disparus dans un réseau d'aide, ce sera certainement un grand soulagement pour Mrs VERITY.

J.P. NICLOT

Correspondant de l'ANSA pour les Yvelines

◆ UN APPEL INATTENDU Le hasard fait bien les choses

Vendredi 27 août 1999 ...

Notre ami, vétéran de l'U.S Air Force sur P-51, Charlie Moore est en France pour 15 jours, il vient d'arriver chez Robert CHOMBART pour y passer quelques temps

“ Charlie Moore, arrivé la veille, est venu me voir. Nous sablons le champagne. Le téléphone sonne ... C'est Paul Müngersdorff, officier de tradition de la J.G 2 qui veut me parler de la réunion de Geisenheim, début Octobre, où l'ANSA sera présente et invitée officiellement.

Paul était l'ami intime de Franz Lackner, commandant de la 2/J.G2, qu'il a d'ailleurs remplacé à la tête de cette escadrille. Je mets les deux anciens opposants en contact et je ne maîtrise plus rien !

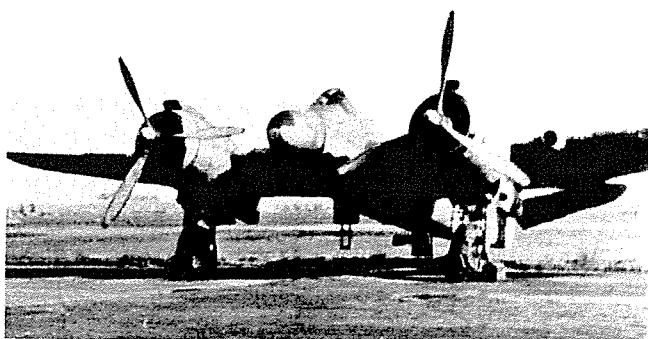
Souvenirs, émotion, promesse de recherche des survivants de la mission du 30 avril 1944 de la 2/JG2, promesse de la visite de Charlie sur la tombe de Franz Lackner à Beauvais, promesse de se rencontrer en Allemagne. Finalement, Charlie raccroche tout excité. c'est pour lui le premier grand moment de son pèlerinage....

pour ceux de nos lecteurs qui ne connaissent pas encore l'aventure de Charlie Moore, elle a été écrite par Matthias Esnault et elle figure dans cette édition de l'ANSA-MAG.

Robert CHOMBART
ANSA Orne

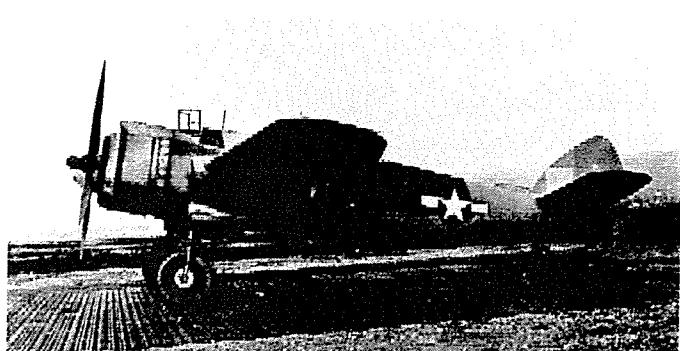
◆ COMMEMORATION à LA FERRIERE D'ALLEVARD(38)

Un Beaufighter percute la montagne



Beaufighter 415 NF à Dijon (Octobre 44)

Crédit photos : S.Blandin et P. Gaudillet

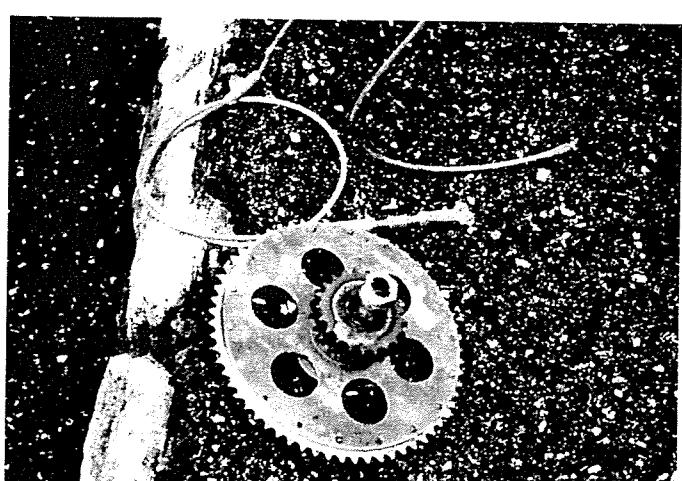


Beaufighter II F dans le midi après le 15/8/44



Raymond L.RODGERS de Mt Carmel, Illinois, probablement en 44 en Californie

*Crédit Photos : James RODGERS, son frère
publication autorisée*



Pièces de moteur retrouvées dans la montagne par un villageois



Mr le Maire et l'auteur auprès de la plaque



Commémoration du 25/10/98 aux monuments aux morts du cimetière de La Ferrière. Mr TAVEL, des conseillers municipaux et quelques habitants du village ont dévoilé une plaque à la mémoire de l'équipage du Beaufighter.



◆ COMMEMORATION à LA FERRIERE D'ALLEVARD(38)

Un Beaufighter percute la montagne (suite)

Le bimoteur "82" serial BT287, de type Beaufighter VI F, fut fabriqué par Bristol Aéroplane Co Filton. Il était équipé de 4 canons Hispano MK II de 20 mm et de 6 mitrailleuses Browning de 0.303 type MK IV. L'équipage était composé du pilote premier lieutenant Jesse W.BERRYHILL, âgé de 23 ans, assisté du radariste Raymond L.RODGERS, 28 ans ainsi que d'un passager, le s/sergent Murrell W.ANDERTON Jr. Il décolla de Dijon à 20h, le 2 Novembre 1944, pour regagner sa base d'Istres le Vallon où il était basé. Cet avion appartenait au 417 Night Fighter Squadron. Le soleil s'était couché déjà depuis 3 heures. La météo n'était pas fameuse : un épais brouillard et des averses; des vents orientés au Nord-Est vers 2.000 m

Dans la neige, d'où émanaient des vapeurs d'essence et odeurs de chair calcinées, le fuselage était ouvert dans sa longueur. Jesse W.BERRYHILL fut retrouvé dans son cockpit, figé dans un dernier geste .. il se protégeait de la montagne. Ce fut certainement sa dernière vision de notre monde. On retrouva les restes calcinés de Raymond L.RODGERS dans le fuselage. Peu de détails concernant Murrell W.ANDERTON Jr.

Mr TAVEL se souvient qu'en aidant à porter le corps de ce dernier pendant la descente du Curtillard, ses membres disloqués et sa mâchoire bougeaient à chaque cahot du chemin. Les restes des trois aviateurs furent conduits dans un hôtel où il fut dressé une chapelle ardente.

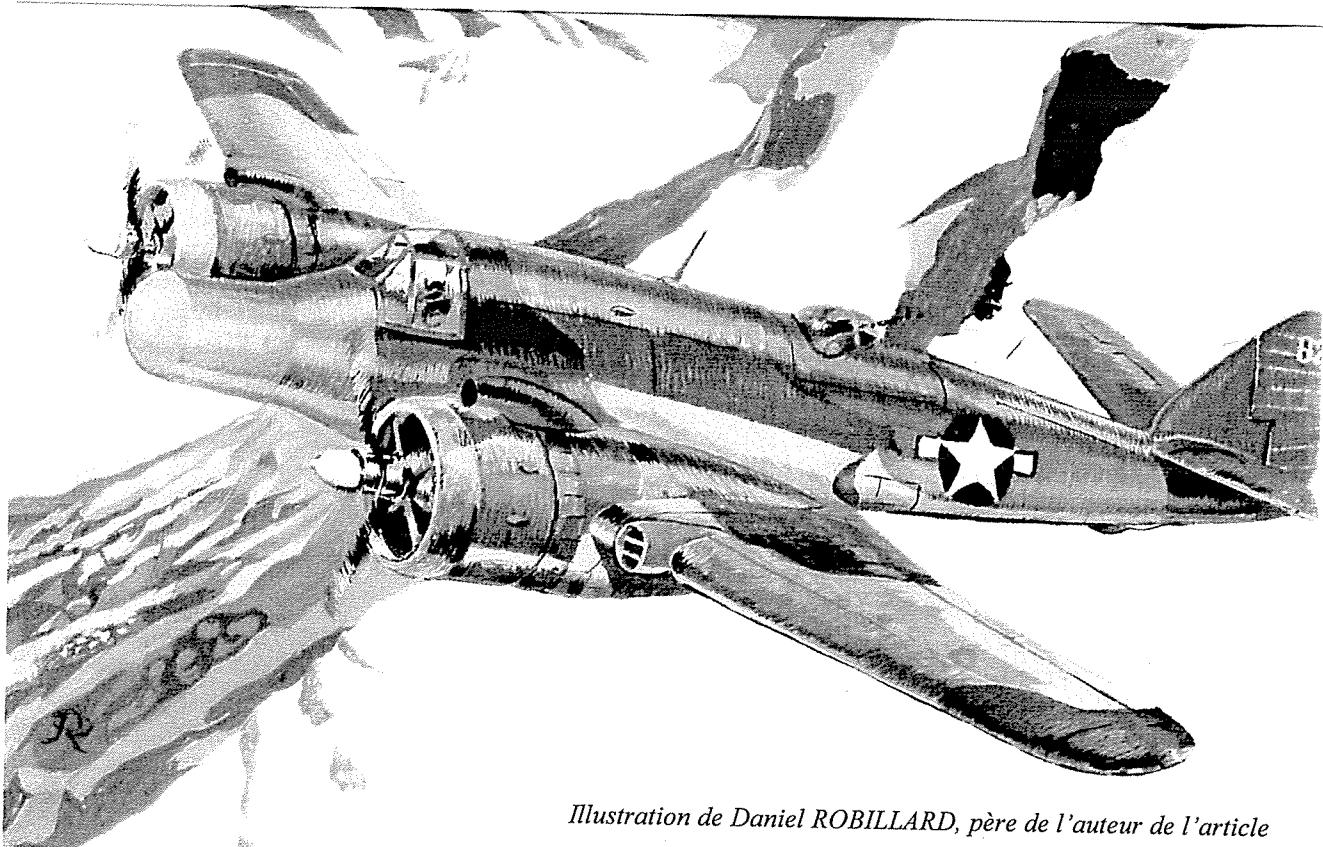


Illustration de Daniel ROBILLARD, père de l'auteur de l'article

La vitesse de croisière de ce chasseur de nuit était de 470 km/h et sa trace radar fut perdu vers 20h16, à l'Est de Bourg en Bresse.

A la Ferrière d'Allevard, distante d'environ 44 kms de Grenoble, vers 20h50, on entendit l'avion perdu dans l'averse de neige qui tombait à ce moment-là. Monsieur TAVEL (aujourd'hui Maire du village) et son cousin, Mr REY, se souviennent avoir entendu le bimoteur qui tournait en rond, cherchant son chemin en faisant des survols bas mais non visibles au dessus des maisons dont les carreaux des fenêtres vibraient. Puis les cercles s'éloignèrent et l'on entendit alors une double explosion du côté de la montagne.

Cela provenait du Massif de l'Arpette. Aussitôt, dans le village, on décida de former une caravane de secours. A cause des chutes de neige, elle dut faire demi-tour. Le lendemain matin, il ne neigeait plus. Le ciel était bleu et dégagé. Après environ 3 heures de marche, à partir du Curtillard, l'épave fut atteinte, vers 1600 m d'altitude, à 300m du Rocher du Chien,

Les autorités américaines présentes à Grenoble furent alertées par la Gendarmerie d'Allevard. Les dépouilles des victimes furent emmenées aux cimetières de Montélimar, Luynes puis Draguignan. Enfin, les sépultures furent transférées aux U.S.A en 1948 où elles arrivèrent dans leurs villes respectives : Nettleton Cemetery, Mt Carmel (Rose Hill Cemetery) et Winchester Cemetery. J'ai visité en 1997 le site de l'accident avec Mr Jean REY. L'endroit est pentu (environ 50° d'inclinaison). Un feuillage de vernes touffues tapisse la pente, le sol est couvert d'humus d'un pied d'épaisseur. On peut encore trouver quantité de petites pièces épargnées ici et là : nervures d'ailes ou de gouvernes, des tuyaux et même des munitions encore intactes.

Aujourd'hui, les paysages de ce charmant coin des Alpes sont paisibles et accessibles à tous ceux qui savent l'apprécier, pour notre propre joie, mais n'oublions pas qu'un soir d'automne 1944, un avion vrombissait dans la nuit et la tempête, cherchant son chemin avec trois hommes à bord.

◆ COMMEMORATION à LA FER- RIERE D'ALLEVARD(38)

Un Beaufighter percute la montagne (suite et fin)

J'aimerais ajouter que j'échangerais volontiers des documents et informations relatives aux Squadrons 414, 415, 416, 417 NFS de la 12 AAF, photos des équipages successifs du BT 287 ou de l'avion, de sa sortie d'usine à ses bases successives : UK ... LA SENIA, BORGO (Corse), LA VALLON et DIJON, si des adhérents avaient des documents complétant ce domaine MTO, de juillet 1944 à Décembre 1944, avant ou au delà. Il sera toujours possible d'écrire une suite si d'autres documents sont connus.

Parmi la liste des personnes et organismes qui ont participé à retrouver cette histoire, j'adresse mes remerciements en premier lieu à :

- Jean-Pierre NICLOT pour l'identification de l'avion et sans qui cette histoire ne serait restée qu'une fiche incomplète et oubliée.
- à Monsieur TAVEL, Maire de la FERRIERES (38) et son conseil municipal pour la plaque commémorative et la commémoration du 25/10/98.
- Aux familles retrouvées dont les familles RODGERS et ANDERTON ont échangé à ce jour des courriers et des documents.
- A la famille RODGERS de MONT CARMEL (Illinois); homonyme de celle du radariste et précisément de Ronald et Jack qui ont édité aux U.S.A les informations fournies (Jack RODGERS est décédé le 18/11/98)

Pierre ROBILLARD

Correspondant de l'ANSA pour la région Rhone-Alpes

Pour faire parvenir tous documents

ROBILLARD Pierre
231, rue de champs farcon
Les Pléiades Bat B
74370 ARGONAY

◆ VISITE ... L'ANSA recu aux INVALIDES.

Lorsque nous avions eu l'avantage de les rencontrer l'an dernier, le jour de l'inauguration de la stèle érigée à PETIT-QUEVILLY en souvenir de Paul HUBIDOS, le Général GUEGUEN et le Colonel LAFONT, des Forces Aériennes Françaises Libres, malgré toutes les sollicitations dont ils étaient l'objet, avaient bien voulu nous consacrer un peu de temps pour que nous puissions leur présenter les activités de notre association.

Lors d'un entretien plus récent, le 2 février dernier, le Général avait souhaité visiter notre dépôt, dans le cadre des démarches qui étaient les siennes, pour la création du musée des Forces Françaises Libres, qui sera inauguré le 18 juin 2000, aux Invalides par le Président CHIRAC.

Au plaisir d'être concerné, même de loin, par un tel projet, suivit aussitôt l'embarras d'un simple sergent de réserve qui devait informer sa hiérarchie et faire en sorte que ces deux officiers supérieurs de notoriété aussi grande, soient reçus avec les égards que nous leur devons Heureusement, le Colonel LE MAO, contacté immédiatement, nous accorda sa bienveillance habituelle et nous fit savoir que nos deux anciens seraient reçus à déjeuner par le Colonel PAVILLE et lui-même, à la Base d'Evreux ouf !

C'est ainsi que le vendredi 12 février à 11 heures, nous étions trois pour accueillir Messieurs BERTELOITE et VERNEY, chargés de mission auprès du Ministre de la Défense, le Général GUEGUEN et le Colonel LAFONT des F.A.F.L, à l'entrée de la BA 105.

Notre Président fit alors un commentaire approprié pour présenter nos "trésors" dont certains retinrent manifestement l'attention de nos visiteurs..... Ce qui reste du Bloch 152 du Lieutenant PONIATOWSKI, de l'escadrille française II/10 alors basée à Rouen-Boos, abattu le 7 juin 1940, au Nord de la Seine, parut assez exceptionnel à nos deux officiers, mais ce sont surtout les pièces d'armement qui intéressèrent les spécialistes du Ministère de la Défense, confrontés à des problèmes d'encombrement, pour occuper au mieux la surface dont ils vont disposer dans le cadre du projet "LES FORCES FRANCAISES LIBRES et le GENERAL DE GAULLE aux Invalides".

Il fut ensuite convenu que nous irions aux Invalides pour permettre à Messieurs BERTELOITE et VERNEY de sélectionner éventuellement quelques clichés de la collection personnelle de Joël HUARD. C'est ainsi que le jeudi 24 juin, les portes des Invalides nous furent ouvertes et que nous avons eu la chance de visiter le chantier du futur musée avec une belle "poignée d'As" Les généraux SIMON, DE BOISSIEU, GUEGUEN, l'Amiral CHALINE, Colonels LAFONT, PADOVANI, CHOLIAC, BROCHE, BADER ... Cette visite fut suivie d'un très sympathique repas au mess du Cabinet du Ministre de la Défense.

En attendant que les décisions soient prises, quelques soient les pièces de notre collection qui seront choisies par les autorités pour illustrer l'épopée de la France Libre, nous nous sommes engagés à en faire don aux F.A.F.L pour leur manifester notre reconnaissance.

◆ TEMOIGNAGE ... LES PILOTES POLONAIS

Les aviateurs polonais qui, début 1940, se réfugièrent en France, rejoignirent le groupe "FINLANDE", corps expéditionnaire créé en mars de la même année pour venir au secours de cette nation. La Suède s'opposa à leur passage sur son territoire.

Le 6 Août, le groupe "VARSOVIE" fut créé à Lyon - Bron avec 30 des pilotes polonais qui s'entraînèrent sur BLOCH 152 et sur MS 406. Le 17 Mai, ils étaient à Villacoublay pour prendre en compte leurs CAUDRON 714 fabriqués à BUC, dessinés par le talentueux Marcel RIFFARD. C'était un avion moderne et réussi, mais il avait été conçu selon un cahier des charges qui en faisait davantage un avion de sport, plutôt qu'un monoplace de combat... Le commandant KEPINSKI, à la tête du GCI/ 145 doté de 34 de ces "chasseurs" dut s'installer sur la base de DREUX, dépourvue de moyens de transmission... et de beaucoup d'autres choses! Le 9 Juin, 18 d'entre eux livrèrent leur premier grand combat en attaquant une formation de Do17 protégée par des Me 109. Un Do17 et 3 Me 109 furent abattus, au prix de trois tués dans les rangs polonais: Caporal UCHTO et lieutenants OBUCHOWSKI et LACHOWICKI. Le Commandant KEPINSKI et trois autres pilotes sortirent indemnes de leur crash, mais leurs avions furent détruits. Dès le lendemain, le Commandant KEPINSKI reprit le combat mais il fut grièvement blessé et hospitalisé. Le Capitaine LAGUNA lui succéda à la tête du groupe.

Les autorités françaises décidèrent alors de la transformation sur MB 152... Trop tard... En conséquence, 8 pilotes furent affectés au GCI/8 basé à ROCHEFORT où ils réalisent leur entraînement à partir du 17 Juin. Dès le 18, le Capitaine WCZELIK le Sergent MARKIEWICZ en patrouille ayant pour leader l'adjoint chef français DELEGAY, du I/1, abattirent un He 111. Le lendemain, les pilotes du GC I/145 quittaient à regret leur unité pour rejoindre avec joie, les formations de la R.A.F.... Au moment de la bataille d'Angleterre!

En Avril, quelques-uns des pilotes polonais avaient été affectés au GC II/10, qui était basé à ROUEN-BOOS et à BERNAY, équipé de BLOCH 152. Mr Bernard MIETTE, dans son ouvrage: "Bernay ciel d'histoire" retrace une partie de leurs combats, que Jean GISCLON, auteur de "Ils ouvrirent le bal", lui-même pilote (au GC II/5) et titulaire de 4 victoires pendant la campagne de France nous décrit avec précision. Le 7 Juin, le II/10 reçut le renfort de 4 pilotes polonais: le Commandant WIRWICKI, les lieutenants PONIATOWSKI, DUDWAŁ et RADOMSKI, tous d'excellents pilotes entraînés au combat, (DUDWAŁ avait déjà remporté 6 victoires en POLOGNE). Une patrouille triple, qui revenait d'une mission dans la région d'Amiens fut surprise par 27 Me 109 qui avaient le double avantage de l'altitude et du soleil... Trois des polonais tombèrent au cours de cette lutte... Le Commandant WIRWICKI, les lieutenants PONIATOWSKI et DUDWAŁ ne sautèrent pas de leurs BLOCH en flammes... le lieutenant PONIATOWSKI blessé à mort, posa son avion train rentré, près de la forêt d'EU. Deux autres atterrissent en campagne, percés de toutes parts, mais, les pilotes indemnes. "Partis à neuf, ils ne rentrèrent qu'à trois..."

Nous savons ce qu'il advint de l'avion du Lieutenant PONIATOWSKI dont une partie de l'épave fut exhumée par l'ANSA en 1998 et dont le moteur GNOME-RHONE est en cours de restauration par nos amis du musée de la SNECMA.

Rechercher les autres avions du II/10 disparus lors de ce combat pourrait être un objectif intéressant pour notre association, ce serait un bel hommage que nous pourrions rendre à des pilotes qui ont combattu sous les cocardes françaises, dans une unité stationnée à la fois en Seine-Maritime et dans l'Eure.

Le 11 Septembre 1943, vers 18 heures, le pilot-officier Stanislas KUROWICKI qui avait rejoint la RAF en Février 42 fut abattu aux commandes d'un Spitfire du 317° squadron... "les Spitfire protégeaient des bombardiers moyens, chargés d'attaquer un objectif à ROUEN" ... (selon les informations publiées dans la presse). En fait, la mission du 317° Sq était de protéger un groupe de 35 B 26 et de 12 B 25 chargés de détruire la base Allemande de BEAUMONT LE ROGER. Stanislas KUROWICKI fut tué d'une balle à la tête. Son avion est touché à VILLERS-ECALLES, où, depuis 18 ans, les sous-officiers de réserve de l'armée de l'air se réunissent, le 8 Mai, en souvenir des aviateurs alliés.

Le 16 Août 1943, vers midi, un autre pilote polonais, Olgierd. ILINSKI, lui aussi aux commandes d'un Spit de la R.A.F. fut abattu par un Me 109, lors d'un combat au dessus de CAUDEBEC EN CAUX. De l'avion tombé dans la mare de MAULEVRIER Ste GERTRUDE, les habitants retirèrent le corps du pilote. C'est Mr ANQUETIL, maire, et Mr LAGRANGE instituteur qui obtinrent l'autorisation des allemands. Ils furent aidés par Messieurs POULAIN et SAUVAGE. Le cercueil offert par Mr SAUNIER fut refusé par les autorités occupantes et le corps inhumé au cimetière local et plus tard transféré au HAVRE.

Le 17 Avril 43, un Spit IX du 315° Sq, sergeant OSTROWSKI, tombait au hameau du PLIX, à SIERVILLE, lors d'un autre combat. Son pilote était né le 12 Janvier 1916, il avait 27 ans..

Le 25 Juin 1998, grâce à l'aimable intervention de Mr PECOT auprès de Mr VAUMAS, propriétaire du terrain et au témoignage de Mr FIOT, le moteur ROLLS-ROYCE "MERLIN" fut exhumé avec précaution par Mr PECOT agissant en professionnel compétent. Ce moteur est lui aussi parmi les trésors de l'ANSA 39-45.

Curieusement, ce Spitfire était tombé dans la cour de la ferme de Mr Gustave NEMERY qui, en Mars de la même année, avait retrouvé dans un autre champ, le corps d'Oscar KREISSIG, membre d'équipage de l'un des 2 bombardier B 24 du 44° BG abattus à VILLERS-ECALLES et à SIERVILLE, le 8 mars 1943... C'est au cours des recherches sur ces 2 avions que nous avons fait la connaissance de Guy PECOT, maintenant, membre de l'ANSA.

Que sont devenus les autres aviateurs polonais tombés à DIEPPE-JANVAL? A St VALERY en CAUX, à HAUTOT sur Mer ou à LES HAYES!... Ils sont morts en NORMANDIE avec beaucoup des leurs... Retracer leur histoire pourrait devenir l'un de nos objectifs. Ce type de démarche permettrait de mobiliser, mieux encore, les membres de notre association qui pourraient alors travailler ensemble, sur les axes de recherche choisis en commun, chacun y apportant sa contribution... Les autorités de l'Etat, départementales, de la Région qui en seraient informées pourraient alors, probablement, nous permettre d'avoir de multiples accès aux sources d'information et faciliter nos demandes locales....

Qu'en pensez-vous?

Jean-Pierre MARIE

◆ CEREMONIE ...

Joël Huard, vice-président de l'ANSA, Membre du comité "Groupe de chasse de Varsovie"

Les 6 aviateurs cités dans cet article: WIRWICKI, PONIATOWSKI et DUDWAŁ pour le GC II/10 ainsi que LACHWICKI, OBUCHOWSKI et UCHTO du GC I/145 sont inhumés dans le carré polonais du cimetière militaire d'AUBERIVE dans la MARNE.

La localisation de ces tombes par Joël HUARD a permis à de nombreux polonais de découvrir où étaient inhumés ces pilotes.

Grâce à ces contacts, via Internet ou lors de la cérémonie en l'honneur de Janusz MARCINIAK, à CRULAI (voir article dans ce numéro), le 23 Juin 1999, Joël HUARD a eu récemment l'agréable surprise de se voir désigner membre du comité "GROUPE DE CHASSE DE VARSOVIE Juin 1940 - Juin 2000" de l'association FRANCE POLOGNE qui dévoilera le 18 Juin 2000 une plaque commémorant la conduite héroïque des pilotes de chasse polonais du GC de VARSOVIE (GC I/145 entièrement composé de polonais dans l'armée de l'air française de 1940).

Cette cérémonie aura lieu à ROCHEFORT en CHARENTE - MARITIME sur le site de la BAN-Cean où se termina, le 18 Juin 1940, la glorieuse campagne de FRANCE du GC de VARSOVIE dont 4 pilotes furent tués et qui totalisa de 9 à 12 victoires.

Le Président Féreral
Sylvain DEZELEE

◆ CEREMONIE ...

55 ans après, jour pour jour

Le 23 juin 1944, le 306° squadron polonais de la RAF effectuait une mission sur la gare de Verneuil sur Avre pour retarder les renforts allemands vers la zone du débarquement.

Cette mission conduite par le Capitaine JANUSZ MARCINIAK, squadron leader du 306° depuis peu comptait 12 mustang III portant le code UZ attribué à ce squadron.

Le temps était beau, la visibilité bonne et les pilotes réussirent à larguer avec succès leurs 16 bombes de 500 Livres Mo... L'objectif fixé fut touché. Quelques minutes après, ils furent interceptés par une formation mixte de 30 ME 109 et FW 190 de la chasse allemande (sans doute III/JG 3). Des combats aériens séparés commencèrent, au cours desquels 4 avions du 306° squadron furent touchés. Les pilotes polonais enregistrèrent des victoires: 7 avions abattus + 2 endommagés (selon les archives de l'époque, mais ces chiffres ne concordent pas forcément avec ceux de la Luftwaffe). Les pilotes touchés furent: le squadron leader Janusz MARCINIAK, les flight Lieutenants R. BUDREWICZ et E. TOMANEK qui furent tués et le flight Sergeant J. MICHALKIEWICZ qui réussit à s'évader et à rejoindre sa base (tombé à Grandchain près de Bernay (27)). Janusz MARCINIAK s'écrasa sur le territoire de la commune de

tué sur le coup sans avoir pu sauter en parachute de son Mustang Serial FX 970.

C'est donc à Crulai que, le 23 juin 1999, à l'initiative de Patrick DAUVIN, Président de l'association des maquettistes de l'Orne, habitant à Crulai, eut lieu une très émouvante cérémonie en présence de nombreux habitants de la commune, certains témoins du crash de l'avion, ainsi que des autorités civiles de la région.

Beaucoup d'émotion, en effet, avec la présence de membre de la famille de JANUSZ venus spécialement de Pologne accompagnés de 2 officiers de l'armée de l'air polonaise ainsi que d'une équipe de la télévision polonaise qui, grâce à une émission du type "PERDU DE VUE", avait réussi à retrouver la famille.

L'Ambassade de Pologne à Paris avait délégué un officier supérieur et son attaché militaire.

Réception à la Mairie de Crulai, messe à l'église et cérémonie au Monument aux Morts des 2 guerres précédèrent la cérémonie à la stèle, érigée spécialement à la mémoire de J. MARCINIAK, qui fut dévoilée par son frère, WIESŁAW MARCINIAK et son épouse, son fils et son petit fils. Les discours prononcés à cette occasion retracèrent la longue amitié franco-polonaise symbolisée par les deux drapeaux qui flottaient près de la stèle et le sacrifice de nombreux aviateurs pour que la paix renaisse après des années de guerre.

A noter lors de la remise des gerbes, celles de la Polish Air Force Association de Londres, la Royale Air Force Association, branche française, et la présence de 2 anciens pilotes polonais de la 2° guerre mondiale, MM. KAWNIK et ROSE qui connurent J. MARCINIAK.

PATRICK DAUVIN fit ensuite la visite commentée de l'exposition retracant la vie de JANUSZ MARCINIAK et des pilotes polonais qui combattirent dans la R.A.F., (maquettes, documents, uniformes, vestiges de l'avion...). Suivirent un vin d'honneur et un repas amical où des contacts plus personnels furent noués.

L'ANSA 39-45, présente, avait apporté sa modeste contribution à la réalisation de cette cérémonie par des recherches pour retrouver la trace de la branche anglaise de la famille de JANUSZ qui avait, moins de 2 mois avant sa mort, épousé une jeune anglaise, qui comme sa fille, née en début 1945, son mari, son gendre et son petit fils, sont disparus trop jeunes pour pouvoir assister à cette cérémonie.

L'émotion fut très grande, pour la famille venue de Pologne, d'apprendre et de découvrir cette famille en Angleterre qu'ils ignoraient totalement.

Ce fut donc une journée de souvenir et de devoir de mémoire concrétisée par la magnifique stèle, près de la salle des fêtes de Crulai dans laquelle l'avion de JANUSZ s'est écrasé.

Vice-président Historien
Joël HUARD



◆ TEMOIGNAGE...

LES 12 PREMIERS FRANCAIS INTEGRES DANS LA R.A.F.

Récit du colonel Henry LAFONT

Le Colonel Henry Lafont, ancien directeur du Salon International Aéronautique du Bourget, était sergent dans l'armée de l'Air, en juin 1940, au moment de l'armistice, passé en Angleterre, via Gibraltar, il fut, aux côtés de René Mouchotte, un des douze pilotes français incorporés dans la Royal Air Force. Voici évoqués ses souvenirs de cette période cruciale de l'été et de l'automne de 1940.

20 ans en 1940

J'appartiens à la génération de l'immédiat après la Première Guerre Mondiale, celle qui a grandi avec le souvenir des héros de la "Der des Ders", celle aussi qui a assisté à l'envol de l'aviation, dans le sillage de Guynemer, Védrines, Roland Garros, puis des grands raiders de la paix retrouvée : Latécoère, Didier Daurat et l'aventure de l'Aéropostale vers le Maroc, le Sénégal puis l'Amérique du Sud. Les noms de Guillaumet, Saint-Exupéry, Mermoz, Codos, Rossi, Nungesser et Coli nous exaltaient. Ma vocation me poussait de plus en plus vers cette arme nouvelle. J'ai contracté un engagement en 1938 et suis devenu élève pilote à l'Ecole d'Istres. Par la suite, je fus affecté à la base d'Oran, en Algérie, où je fis connaissance avec le chasseur "Morane 406", un appareil très maniable mais déjà dépassé pour sa vitesse et son armement par le "Messerschmitt 109".

Au moment de la campagne de France de mai-juin 1940, mes compagnons de la base et moi-même avons sollicité à de nombreuses reprises notre envoi en métropole. En vain. L'Etat-Major nous conservait en réserve pour une guerre longue. Aussi, est-ce avec stupéfaction, que nous avons appris, après la mi-juin, la demande d'armistice par le gouvernement Pétain. Sur le moment, nous n'avons pu y croire. Tout le monde, autour de nous, supposait cet armistice irréalisable et la poursuite de la lutte en Afrique du Nord. Cette idée était si ancrée que même après la signature du 25 juin, nous étions persuadés qu'il s'agissait d'un simple armistice local. Nous n'avons changé d'avis que le 29 juin, lorsque des ordres supérieurs ont mentionné le désarmement des appareils et surtout mentionnaient "que ceux qui partiraient seraient considérés comme des déserteurs". Nous avons alors compris qu'une cassure venait de se produire entre la France Libre et les territoires d'outre-mer.

Nous décidons de gagner Gibraltar

La perspective de demeurer à Oran sans rien faire déplut fort à notre petit groupe, parmi lequel se trouvait René Mouchotte. Agé de 26 ans, c'était à l'époque notre ainé, le sage, notre guide. Mouchotte refusait la capitulation. Il voulait continuer. Dès le soir du 29 juin, sa décision était prise : Il fallait rejoindre Gibraltar. En furetant sur le terrain, il repère un Caudron "Goëland" qui pourrait faire son affaire.

Nous sommes trois aviateurs de sa base auxquels se joignent deux officiers de l'armée de terre. A 5h du matin, ce 30 juin, nous décollons. Mouchotte se trouve aux commandes. Première surprise : sur ordres supérieurs, des mécaniciens ont déréglé le pas variable des hélices. Mouchotte est un pilote hors pair. Il maintient le cap. Mais en vue de Gibraltar, l'angoisse nous reprend. L'avion ne possède pas de radio, également sabotée. Comment prévenir les Britanniques de nos bonnes intentions ? Mouchotte effectue son approche en battant des ailes, en signe d'amitié. Mais voici un autre problème à résoudre Et de toute urgence ! A l'époque, Gibraltar ne comporte pas d'aérodrome. Où allons-nous atterrir ? Par bonheur, le territoire possède un champ de courses. Voilà l'endroit idéal. Tout se passe bien. L'accueil britannique est excellent. L'officier qui s'approche est d'une parfaite courtoisie. Il félicite l'équipage pour son exploit, puis revient aux réalités : "Well, gentlemen. Le règlement de garnison impose de vous demander vos pistolets ... Mais une fois cette formalité accomplie, vous êtes cordialement invités à venir prendre un plantureux breakfast au mess ! ..." Nous sommes le 4ème avion français à se poser à Gibraltar. Nous avons beaucoup plus de chance qu'un appareil "Glen Martin", en provenance de Casablanca, qui est abattu par la D.C.A. espagnole d'Algésiras de stupide manière

Après quatre jours de détente à Gibraltar, ces premiers aviateurs de la France Libre embarquent à bord d'un chalutier français, également rallié au général de Gaulle, le "Président Houduse". Celui-ci aborde à Liverpool le 13 juillet, juste à temps pour permettre aux fugitifs de participer, le lendemain, à la cérémonie du 14 juillet devant la statue du maréchal Foch, non loin de la gare Victoria. C'est le début de la bataille aérienne d'Angleterre, dans laquelle le pays jette toutes ces forces. Au nombre de douze, les premiers français sont incorporés dans la Royal Air Force après mûre sélection. Aux côtés de René Mouchotte, Henry Lafont se retrouve avec Henri Bouquillard, Pierre Blaize, Yves Brière, Maurice Choron, François de la Bouchère, Charles Guérin, Jean Demozay, Xavier de Montbon, Georges Perrin et le petit-fils du maréchal Fayolle. De la base de Saint-Athan à celle de Salisbury, l'intégration s'opère à bord d'avions d'entraînement. Les douze sont placés dans une formation franco-belge de pilotage qui s'initie à la base de Dihan au maniement du "Hurricane", chasseur qui compose alors les deux tiers de la Royal Air Force. Il s'agit d'un chasseur monoplace mis au point à partir de 1936 par la firme Hawker. C'est un modèle à la silhouette fine, très maniable, d'une puissance supérieure à 1000 CV. Sa vitesse excède 500 km/h et son rayon d'action dépasse 700 km. Avec ses 8 mitrailleuses Browning de 7,62 mm tirant à la cadence de 1200 coups/minute, c'est un chasseur bien supérieur au "Morane". Il serait presque aussi redoutable que le "Messerschmitt 109" s'il n'était pas handicapé par une possibilité ascensionnelle inférieure au modèle allemand, qui peut monter de 1000 m plus haut et fond, souvent, de cette position élevée sur ses adversaires.

◆ TEMOIGNAGE...

LES DOUZES PREMIERS FRANCAIS INTEGRES DANS LA R.A.F. (suite et fin)

Engagés dans la bataille

Après un stage complémentaire à la base d'Oteu, les douze sont versés à l'escadrille "615", le "Squadron 615", dont le colonel d'honneur est Winston Churchill, le Premier ministre ! Par deux fois, celui-ci vient exprimer sa confiance aux pilotes, imité ensuite par le Roi George VI en personne. Les nouvelles provenant des bases du sud indiquent un fléchissement sensible de la Luftwaffe. La "promenade" escomptée par Georing en juillet et en août tourne à la déconfiture. Les pertes Allemandes sont en moyenne doubles de celles des Britanniques. Circonstance agravante, un pilote britannique sautant en parachute demeure opérationnel, alors qu'un Allemand est automatiquement prisonnier.

En Septembre, le Squadron est jugé "apte aux opérations". après un court séjour sur la base de Prestwick, face aux incursions de la Luftwaffe s'aventurant de Norvège. Le principal combat se trouve au sud, où le Squadron "615" prend ses quartiers à partir de la base de Northolt. Les douze interviennent aux cotés de leurs camarades polonais, tchèques et sous la conduite des as britaniques, le Squadron-leader Khayl, Peter Hugo et Tony Eyre entre les autres. Perrin et Bouquillard sont les premiers blessés de l'unité. Les Allemands, durement étrillés durant l'été, se montrent prudents. Ils ne prennent plus de risques, comme en juillet. Les engagements sont brefs, rapides. Il me faudra attendre le mois de février pour voir homologuée une première victoire officielle. Au cours d'un engagement j'ai évité le tir d'un "Messerschmitt 109". Je me place derrière lui, le tire et l'abat d'une rafale...

Depuis le mois d'octobre, les Allemands savent qu'ils ont perdu la bataille aérienne. Nous étions peu, justifiant la célèbre phrase de Churchill : "Jamais autant d'hommes n'ont dû à aussi peu". A mon avis, il convient de rendre hommage au mérite de l'air-marshall Hugh Dowding, chef de Fighter Command, l'aviation de chasse. Il eut le mérite de ne pas tomber dans l'erreur de Goering, tendant à engager massivement ses forces et à les user progressivement. Dowding sut ménager hommes et matériel, acceptant le combat en état d'infériorité numérique, mais compensant cette situation par le recours à la technique, en premier lieu l'utilisation du Radar, ces yeux qui voient partout et annoncent la direction de l'attaque adverse. Dowding a été, par la suite injustement critiqué par ses pairs, notamment l'air-marshall Leigh-Mallory. Sa méthode fut la bonne et la victoire doit lui être attribuée.

Sur le plan humain, la R.A.F. bénéficia de l'apport d'une très remarquable formations de pilotes amateurs, formés avant la guerre par les clubs aéronautiques et disponibles en formations homogènes en 1940 après des stages d'entraînement. Enfin, il régnait dans ce pays une saine émulation provenant du soutien de la population civile, très solidaire, et à la franche camaraderie existant entre les pilotes britan-

niques et toutes les nationalités, qui, à notre exemple, vinrent s'insérer au sein de la Royal Air Force. Cette union est restée si vivace que pour les cérémonies du 50e anniversaire, tous les survivants se trouvèrent réunis à plus de 400, tant lors du défilé officiel, qu'aux cérémonies de Westminster Abbey, à la réception à Buckingham Palace et au dîner du "Savoy". Cinquante années n'avaient pas pu atténuer le sens du mot "fraternité" ni estomper des souvenirs impérissables.

Colonel Henry LAFONT

◆ PRATIQUE...

LES GRADES de la R.A.F et leurs équivalences françaises.

-Aircraftman	Soldat de 2 ^{ème} classe
-Leading aircraftman	Soldat de 1 ^{ère} classe
-Caporal	Caporal
-Sergeant	Sergent
-Flight-Sergeant	Sergent chef
-Warrant Officer 2 nd class	Adjudant
-Warrant Officer 1 st class	Adjudant chef
-Pilot-officer	Sous-lieutenant
-Flying-officer	Lieutenant
-Flying-Lieutenant	Capitaine
-Squadron-Leader	Commandant
-Wing Commander	Lieutenant-Colonel
-Group-Captain	Colonel
-Air-Commodore	Général de brigade
-Air Vice-marshall	Général de corps d'Armée
-Marschal of the R.A.F	Commandant suprême

Jean-Pierre MARIE
Vice-Président relations administratives

Mémoire

Trois dates marquantes



La stèle érigée le 27 juin 1998

- 28 juin 1944 : mort du pilote canadien sur la commune.

- 27 juin 1998 : une stèle dévoilée en son souvenir.

- 13 juillet 1999 : visite de la stèle par un camarade de combat.

Le 28 juin 1944, l'officier-pilote Robert Davidson, de l'armée de l'Air Royale Canadienne, mourut aux commandes de son avion de chasse "Spitfire". Âgé de 21 ans, il était originaire de la province d'Ontario. Il repose depuis lors au cimetière jouxtant la chapelle de Lignou, non loin du point de chute de son appareil.

Archives et témoignages

Grâce aux archives et témoignages, l'Association Normande du Souvenir Aérien 39/45 (ANSA 39/45) a pu reconstituer les circonstances de sa disparition. Ce 28 juin, à 21 h 15, l'escadrille canadienne patrouillait lorsqu'elle fut attaquée par un groupe de 12 chasseurs ennemis Focke-Wulf 190. Bien que 4 avions allemands aient été détruits dans le combat, dont un tombait à Madré, abattu par le lieutenant Davidson, les alliés eurent à déplorer la perte de deux avions : celui de Robert Davidson qui hélas disposa de peu de temps pour savourer sa victoire et celui du chef d'escadrille G. R. Murray. Ce dernier eut la chance de sauter en parachute, recevoir l'assistance de la résistance et d'échapper ainsi à l'occupant. M. Murray est revenu en 1998 pour se recueillir sur la tombe de son infortuné camarade.

54 ans après...

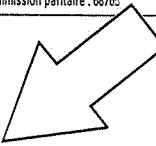
Le 27 juin 1998, cinquante quatre ans, à un jour près, la municipalité de Couterne et l'ANSA 39/45 (section de l'Orne) ont dévoilé une plaque commémorative sur le site de la chute de l'appareil.

Cette cérémonie du souvenir avait été précédée d'une messe en présence des personnalités civiles et militaires, tant canadiennes que françaises, des enfants, des écoles ainsi qu'en présence d'une nombreuse assistance dont certains témoins de l'époque.

Cette émouvante journée fut une remarquable réussite sur tous les plans.

L'initiative des Couternois et de l'ANSA 39/45 d'ériger cette stèle avait pour but d'apporter un témoignage de reconnaissance qui résiste à l'épreuve du temps.

Michel Baudoin, vice-président ANSA 39/45 (section Orne).



IL S'EST ECRASE A NEUILLY-LE-BISSION EN 1944...

Un avion militaire allemand exhumé

Après Saint-Jouin-de-Blavou, le 7 septembre dernier, c'est dans un champ de la « Croix-Christ » sur la commune de Neuilly-le-Bisson que l'Association Normande du Souvenir Aérien 1939-45 (ANSA) opérait à nouveau, dimanche 20 février, après que de nombreux témoins aient affirmé avoir vu s'écraser un appareil militaire allemand en cette triste période de guerre. Emmenés par leur chargé des relations extérieures, Robert Chombart, et par Bertrand Detroissel, maire de Neuilly-le-Bisson, par ailleurs exploitant du champ où était enterré l'appareil militaire, les bénévoles de l'association étaient donc à pied d'œuvre tôt en ce jour dominical afin d'exhumier le plus minutieusement possible les restes de l'avion.

Au terme de nombreuses heures de creusage et de fouilles du terrain des éléments d'armement du canon et de la structure de l'avion étaient finallement découverts. A ces débris métalliques, quelques ossements dont des vertèbres et un fémur du pilote ont également été extraits de la terre. « Ce peu d'éléments nous laisse supposer que l'avion, se serait fracassé contre un arbre avant d'explorer en surface. Des traces de sol brûlé étaient très nettes au début de nos recherches. La petite cuvette qu'a formée cette explosion a ensuite dû servir de fourre-tout car nous avons également retrouvé beaucoup de débris comme des morceaux de pneus ou de caffetterie électrique qui n'ont aucun rapport avec cet accident », souligne Mathias Esneault, archiviste de l'ANSA.

Grâce au concours de Roland Vesque et de Bernard Pottier, tous deux jeunes témoins de la scène il y a plus de 54 ans, l'ANSA a donc déterminé la date de ce crash au 17 juin 1944. Si, vous aussi, avez été témoin d'un accident d'avion pendant la Seconde Guerre mondiale, n'hésitez pas à prendre contact avec Robert Chombart de l'ANSA au 02.33.36.84.71.

Les bénévoles de l'association étaient à pied d'œuvre tôt dimanche pour extraire avec minutie les restes de l'avion allemand qui s'est écrasé en 1944 à Neuilly-le-Bisson...

LE MAGAZINE DU CONSEIL GÉNÉRAL

Patrick BAUMANN est notre correspondant pour l'Alsace, une branche alsacienne de l'ANSA serait même en cours de création dit-on



Archéologue de la guerre aérienne

Patrick Baumann

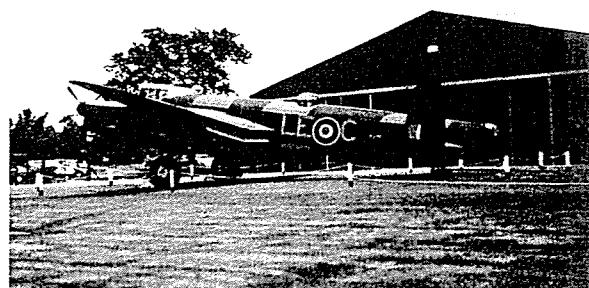


Pour déterrer un Messerschmitt, il faut s'entourer de nombreuses précautions (ci-dessus dans la région de Seltz en 1994).

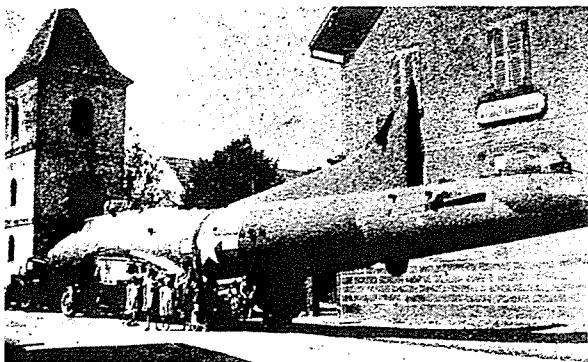
Beaucoup de monde à Dannemarie lors du déterrage du moteur d'un chasseur américain P 47 Thunderbolt ! Il est exposé aujourd'hui au musée de la Poche de Colmar à Turckheim.

Combien de Lancaster, dont ce modèle exposé à la base britannique d'East Kirby, ont survolé le ciel d'Alsace ?

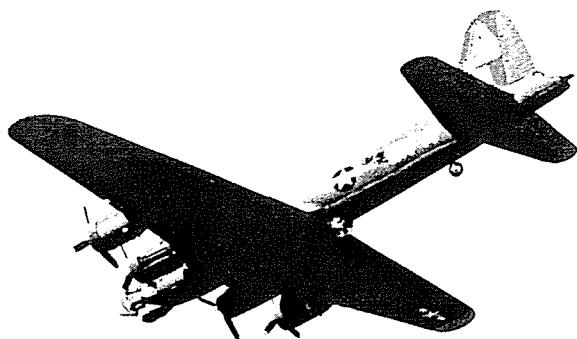
Avant l'invasion de la télévision dans les foyers, que faisait-on les soirs d'été à la campagne dans les années cinquante ? On sortait les chaises sur le palier, pour la veillée. Et le jeune Patrick Baumann se souvient des récits de guerre des anciens, des souvenirs des bombardements et surtout des avions. Ainsi naîtra en lui la passion des avions de la dernière guerre mondiale. Une passion qui le poussera à chercher tous les appareils tombés en Alsace, non pas pour le simple plaisir de les détruire, mais aussi pour retrouver les témoins et parfois même les pilotes qui commandaient ces engins. Et il y est parvenu !



Émouvantes retrouvailles d'as de la R.A.F. ou de la Luftwaffe, cinquante après, dans la paix, après s'être mitraillés ou bombardés à qui mieux mieux... Tout a commencé pour Patrick Baumann en forêt de Holtzwihr. Pourquoi les habitants de Holtzwihr ne pouvaient-ils pas assister à la messe d'enterrement de ces deux gars le mercredi 6 décembre 1944 ? Il s'agissait de deux soldats anglais, le sergent Turner et le sergent Sharp, morts la veille dans l'écrasement de leur bombardier Lancaster dans la forêt toute proche. Les Allemands avaient interdit à la population d'assister à l'office religieux d'«ennemis». Pendant la mise en terre, les obus tombaient sur la route de Wihr-en-Plaine... Quelque quarante ans plus tard, Patrick Baumann, avec l'aide de Joseph Barthélémy, veut en savoir plus à un moment où la commune se prépare à célébrer le quarantième anniversaire de la libération du village. Et en fouillant autour du grand trou rempli d'eau, marquant le point de chute du bombardier, ils retrouvèrent quelques pièces qui leur permirent, avec l'aide des Archives du ministère anglais de la Guerre, d'identifier le numéro d'immatriculation de l'avion ainsi que les noms des membres de l'équipage. Par la publication d'appels dans les journaux anglais d'anciens aviateurs, des avis à la télévision britannique, il fut possible de retrouver Roy Hill (en Angleterre), George Wall (en Australie), Bill Wulff et Eric Dunn. Roy Hill et George Wall (qui fit le voyage spécialement



La gigantesque machine, abattue, privée de ses ailes, s'est retrouvée chargée sur une humble charrette de paysan, le temps d'une photo souvenir près de l'église...



Cette forteresse volante américaine B17 s'est écrasée à Alolsheim en juillet 1944. Touché au-dessus de Francfort, le B 17 se dirigeait vers la Suisse. L'équipage en est sorti indemne. Ci-dessus, une maquette de Patrick Baumann.



depuis l'Australie) se retrouvèrent ainsi le premier juillet 1989 à l'emplacement même du crash du 5 décembre 1944. Ils ne s'étaient pas revus depuis la guerre. On imagine l'émotion. Une stèle rappelle aujourd'hui le sacrifice de Sharp et Turner. Ces vaillants pilotes sont aujourd'hui octogénaires pour la plupart. Mais rappelons-nous qu'ils étaient très jeunes au moment du conflit. Au cours des 390 000 sorties du Bomber Command de la Royal Air Force, lors des bombardements de nuit, 55 500 pilotes ou membres d'équipage furent tués (soit près d'un sur deux). Le récent film « Memphis Bell » décrit sans emphase la vie de ces équipages qui partaient bombarder l'Allemagne de jour comme de nuit, la peur au ventre. Car il fallait non

seulement atteindre l'objectif, mais rester 10 secondes au dessus afin de permettre à la caméra d'enregistrer la preuve photographique.

Cinquante ans plus tard

Et après 32 missions, les pilotes ne repartaient plus risquer leur vie. Justement lors d'une dernière mission, la caméra du bombardier de Léonard Miller tombera en panne. Faute de preuve, il repartira en mission supplémentaire et sera abattu au-dessus de Schoenau dans la nuit du 27 au 28 avril 1944. Patrick Baumann, qui commence à être connu dans les associations d'anciens aviateurs, retrouvera non seulement le pilote anglais, mais également celui de la Luftwaffe qui a descendu le Lancas-

ter de Miller ! Il s'agit de Martin Becker, dit « Tino ». Les deux pilotes se sont retrouvés cinquante ans plus tard à St-Hippolyte. Martin Becker, pendant sa chasse de nuit, avait détruit l'un des moteurs du Lancaster. Puis, sans raison, il avait lancé une fusée éclairante. Le pilote anglais avait vu son ennemi comme en plein jour. Lors des retrouvailles, les deux hommes se souvenaient bien de la scène. Miller a demandé à Becker pour quelle raison il avait lancé cette fusée, d'autant que le Lancaster aurait pu peut-être riposter. Pas de réponse, pas de raison apparente. Puis l'ancien pilote allemand quitte St-Hippolyte en voiture. À une station service, l'épouse de Martin Becker (suite page 12)

Le 29 janvier 1944 à Illfurth...

Abattu le 29 janvier 1944 au-dessus d'Illfurth par la « Flack », un bombardier américain B 24 Liberator s'écrasera près de l'écluse n° 33. La mairie d'Illfurth a voulu rendre hommage aux victimes du crash par une stèle commémorative. Elle a été inaugurée le samedi 6 juin, en présence du conseil municipal réuni autour du maire, du Consul général des États-Unis, du Surintendant du cimetière militaire américain de Dinoze et des familles des victimes.

Patrick Baumann a pu rencontrer les pilotes du « Grand Cirque » : Paul Ezanno, Jacques Remlinger et Pierre Clostermann.



(suite de la page 11) se trompe de pompe et confond le super avec le gasoil. Panne. Passe Miller qui les dépannera. Et soudain Martin Becker lui dira : « Maintenant j'ai compris pourquoi je t'ai lancé une fusée éclairante : c'est pour que tu puisses me sortir d'ennui cinquante après ! ». Il faut rappeler que le courageux Miller, avant le dépannage de St-Hippolyte et après le crash de Schoenau, s'était enfui en Suisse à bicyclette, puis avait rejoint les maquis de l'Ain à Nantua pour aller en Espagne pour rejoindre l'Angleterre et continuer la guerre aérienne en tant que pilote de chasse sur Mosquito cette fois !

Un Messerschmitt à réaction

En historien amateur, « Freizeithistoriker » comme disent les Allemands, Patrick Baumann accumulera de nombreux témoignages sur les crashes de la deuxième guerre en Alsace. Sa profession, il s'occupe de livraison-vente de vins blancs pour la maison Sparr, lui permet de voyager dans tous les villages ou presque du Bas-Rhin ou du Haut-Rhin. C'est là qu'il a mis au point une méthode que les historiens professionnels pourraient lui envier : la collecte orale de témoignages. « L'après-midi, quand les vieux jouent aux cartes au bistrot, je leur demande de se souvenir, de me trouver des témoignages de la guerre ». Et ça marche ! Ainsi, un jour de décembre 1994, un paysan de la région de Seltz dans le Bas-Rhin, l'appelle : le soc de sa charrue a heurté une pièce métallique qui

ressemble à un moteur d'avion. Il s'agit des restes d'un Messerschmitt 262, le premier avion de chasse à réaction utilisé à la fin de l'année 1944. Le déterrage sera effectué de façon exemplaire. Déjà du point de vue de la sécurité, avec l'appui du service de déminage de Colmar. Ensuite du point de vue juridique, car on ne touche pas à une épave de guerre sans précautions !

Patrick Baumann, en autodidacte, a appris sur le tas. Déjà dans la forêt de Holzwihr pour les recherches des restes du Lancaster, puis à Dannemarie, avec son frère Marc, lors du déterrage du moteur d'un chasseur américain P 47 Thunderbolt. (Il est exposé au musée de la Poche de Colmar à Turckheim). Suivra l'affaire Mc Anally qui déclenchera de nombreux témoignages. Cet américain sait que son frère a été abattu à bord d'un B24 Liberator dans le triangle Sarrebrück-Karlsruhe-Strasbourg. Patrick Baumann est contacté. À son avis, on aurait dû retrouver trace d'une telle forteresse. L'équipage a certainement largué tout ce qui pouvait alléger, l'avion pour se diriger vers la Mer du Nord, ou vers la Suisse en survolant le Rhin. Des avis seront lancés dans les quotidiens de l'Est de la France. Plus de cinquante témoignages seront exploitables. On n'a pas retrouvé trace du B 24, mais d'autres avions, d'autres événements ont été mis à jour. Patrick Baumann, pour améliorer les contacts a appris l'anglais, s'est initié à l'informatique pour traiter son courrier, a travaillé en étroite collaboration avec le ser-

gent Rohrbacher sur SHAA (Service historique de l'armée de l'air), et possède aujourd'hui des connaissances techniques et historiques impressionnantes. Il peut rapidement déterminer l'origine d'une avion rien qu'en étudiant un débris de métal, retrouver l'année de fabrication ou l'usine dont est sorti l'engin grâce aux références incompréhensibles au commun des « rampants » gravées sur toute pièce d'avion de guerre. Mais la mécanique, la technique et l'aviation ne sont pas les objectifs principaux de notre « archéologue de la guerre aérienne ». Il s'agirait presque d'un prétexte pour donner l'occasion aux survivants de se rencontrer.

Tout petit, il montait bien entendu des maquettes d'avions en pensant à Pierre Clostermann, en lisant son « Grand Cirque ». Et tout naturellement, il a pu rencontrer Paul Ezanno, Jacques Remlinger... et Pierre Clostermann, les héros de ses lectures d'enfant !

En fréquentant les archives, en retrouvant les pilotes, en déterrant les épaves, Patrick Baumann nous avoue être toujours étonné par le génie humain, quand il s'agit d'élaborer des machines de destruction. Mais derrière ces machines il y aura toujours des hommes, comme ces jeunes pilotes qui s'entraînaient dans le ciel d'Europe. Quitte à se retrouver cinquante ans plus tard, pour s'embrasser.

Gérard Céne

Patrick Baumann est intéressé par tout témoignage concernant les avions de la deuxième guerre mondiale qui se seraient écrasés dans l'Est de la France. Photographies, coupures de presse, pièces provenant d'avions « crashés » ou tout autre document, seront les bien-venus.

Contacts :
Patrick Baumann
5, rue du Colonel Cadé
68320 Holtzwihr
Tél. : 89 47 74 44

Cinquante-cinq ans après s'être crashé à Fresney-le-Vieux

Les restes d'un Mustang sortis de terre

L'association normande des souvenirs aériens a déterré, dimanche, un Mustang P 51, abattu lors d'un combat aérien fin juillet 1944, à Fresney-le-Vieux. L'Ansa souhaite que le pilote de cet avion américain ait sa sépulture au cimetière militaire de Saint-Laurent-sur-Mer.

« J'étais à côté de l'église en train de creuser un trou avec mon frère et mon père pour m'abriter. Cela mitrailleait depuis une heure. Finalement nous avons été obligés de nous réfugier dans le presbytère. » En cette fin de juillet de 1944, les combats font rage à Fresney-le-Vieux entre les alliés et l'armée allemande. Malgré sa peur, René Dieulafait rejoint sa mère restée à la ferme située à quelques mètres. « C'est à ce moment-là que j'ai vu un avion à 7 ou 8 mètres au-dessus de moi, à hauteur des cheminées. Il s'est écrasé plus loin dans un champ après avoir heurté la haie. Tout a pris feu aussitôt. » Cinquante-cinq ans après, l'association normande des souvenirs aériens a sorti de terre, dimanche, les restes de cet appareil et de son pilote. « L'Ansa perpétue la mémoire des combats aériens de la guerre 39-45. Nous effectuons des recherches quand nous avons la certitude qu'il y a des restes mortels du pilote afin de lui donner une sépulture, ou si l'avion a une histoire », explique le représentant de l'association, Robert Chaombart. Depuis trois ans, elle a ainsi déniché notamment deux « Focke Wulf », et un « Lancaster ». A Fresney-le-Vieux, tous les témoignages sur le crash



Les quatre mitrailleuses retrouvées, dimanche après-midi, sur le site du crash vont permettre d'identifier le pilote du Mustang P 51.

de juillet 1944 concordaient. « Nous avons commencé notre enquête en septembre 98. Après avoir obtenu les diverses autorisations et attendu la fin des récoltes, ce processus trouve son aboutissement aujourd'hui. » A l'aide d'une pelleteuse, les membres de l'Ansa ont très vite dégagé beaucoup de pièces, dont quatre mitrailleuses. « Cette découverte nous a permis d'identi-

fier l'avion. C'était un Mustang P 51. » Le nom du pilote, lui, sera connu après le déchiffrage des numéros de série. Les premiers éléments recueillis laissent penser qu'il était originaire des États-Unis. « Un tissu américain « Herring Bone », tissé en chevron a en effet été retrouvé. » Les ossements rassemblés au fil de l'après-midi seront transférés dans un cimetière militaire.

« Nous avons demandé au conservateur des monuments historiques américains que cet aviateur ait une sépulture à Saint-Laurent-sur-Mer. » L'Ansa érigera en outre une stèle en sa mémoire.

■ Pratique : L'association invite les personnes témoins d'un crash pendant la seconde guerre mondiale à la contacter (tél. 02 33 36 84 71).

Fresney-le-Vieux. – Un Mustang et son pilote retrouvés cinquante-cinq ans après

(Page 7)

IL S'ÉTAIT ÉCRASÉ À SAINT-JOUIN-DE-BLAVOU, LE 6 AOUT 1944

Un avion allemand de la Seconde Guerre mondiale déterré

Le 6 août 1944, en fin d'après-midi, un avion allemand de la Seconde Guerre mondiale s'écrasait à Saint-Jouin-de-Blavou, près de Pervenchères. Grâce au témoignage d'un homme, présent sur les lieux du drame à l'époque, et aux recherches de l'Association Normande du Souvenir Aérien 1939-45 (ANSA), l'avion a pu être précisément localisé. Lundi 7 septembre, il a été déterré. Parmi les débris : des ossements du pilote...

Suite à un appel à témoins lancé dans la presse locale il y a quelques mois, par l'Association Normande du Souvenir Aérien de l'Eure recherchant des personnes ayant vécu le crash d'un avion pendant la Seconde Guerre mondiale, j'ai pris contact avec les responsables. On s'est rencontré le 7 juillet dernier. Je leur ai expliqué ce que j'avais vu. Ils ont récupéré mon histoire avec d'autres témoignages, ont consulté les archives et voilà : je suis là

avait un trou d'environ un mètre, de la fumée sortait du sol mais pas de carlingue ! J'ai trouvé quelques débris et une pale d'hélice que j'ai ramené chez moi. C'était un avion qui venait de ramasser des rafales de mitrailleuses. Je me souviens avoir vu l'hélice en drapéau : le moteur était donc arrêté... Ça m'a marqué ! D'autant que vers 11 h du soir, la nuit était tombée, il y avait encore des fumeroles... Il y a encore eu des mitraillages. Le lendemain matin, on a retrouvé des impacts de mitrailleuses dans la ferme de Laslin à quelques mètres du point de chute de l'avion. L'histoire nous a appris qu'à cette époque, entre le Débarquement et la Libération de Paris, l'armée allemande était en débandade, la poche de Falaise se fermait... et toute lumière au sol était suspecte..."

Des rafales de mitrailleuse

Ayant connaissance de ce vécu, Claude-André Simoneau, responsable de l'ANSA-Eure dirige André Lavarde vers Robert Chombart et Jacques Paris, de l'ANSA-Orne. Ils se rencontrent, se rendent sur les lieux du drame et entament une "enquête".

"Nous avons cherché d'autres témoins. Nous avons retrouvé le fils, alors âgé de 7 ans en 1944, de la famille qui habitait la ferme de Laslin. Il n'en a que des souvenirs confus. En revanche, il se souvient très bien du mitraillage du soir... Il avait eu une telle frousse ! Une autre dame avait ses grands-parents dans une ferme toute proche. Ils avaient également entendu l'avion chuter et étaient venus sur les lieux. Ils avaient vu la même chose que moi", poursuit André Lavarde.

De l'aluminium et du plexiglas en labourant

"À l'époque, j'habitais à la ferme "des Bourdeaux", derrière la haie, à quelques mètres, avec ma mère, ma sœur et mon frère. C'était un dimanche. Car je travaillais dans une ferme voisine six jours sur sept. Si j'étais chez moi, on était alors un dimanche. Dans l'après-midi, on a entendu des bruits de mitrailleuse. Je suis sorti et j'ai vu un avion, à dominante verte, qui piquait du nez, à la verticale... Un gros bruit et plus rien. J'avais 15 ans, ma sœur 13 et mon frère 12. Nous sommes descendus jusqu'au point de chute. Il y

apporte également sa pierre à l'édifice : "Lorsque je laboure, je trouve souvent des morceaux d'aluminium et de plexiglas..." Un détail qui n'échappe pas aux adhérents de l'ANSA. Ils ont désormais la certitude que l'avion est bien enserré dans ce terrain... Muni de détecteurs de

extraits de nombreux débris au milieu desquels des ossements humains. "Que les os des membres inférieurs !", laissera échapper Matthias Esneault, responsable de la section archives de l'ANSA-Orne.

moment du drame : "le 6 août 1944 vers 17 h, elle avait trouvé, sur ce champ, un étui à cigarettes métallique contenant sept cigarettes et sur lequel était gravé : Eugen Weber... Peut-être le nom du pilote ? Peut-être pas..."

Au cimetière de St-André-de-l'Eure

Immédiatement mis en bière, les ossements sont dirigés vers le cimetière de Saint-André-de-l'Eure. "Ils seront placés dans un ossuaire avant de les inhumer et si possible de les identifier". Une procédure prise en charge par les autorités allemandes. Car c'est une certitude, l'avion comme le pilote étaient allemands. Les morceaux, même rouillés, de l'appareil l'attestent.

"L'appareil était un Fock-Wulf 190. Un avion monoplace chasseur bombardier. Il devait rentrer de mission car il n'avait plus de bombes et nous n'avons retrouvé que peu de munitions", poursuit Claude-André Simoneau.

Un étui à cigarettes

grande profondeur, des spécialistes parviennent effectivement à localiser avec précision l'appareil.

De débâcles en procédure, l'ANSA obtient rapidement l'autorisation de fouiller le sol. La date est fixée au lundi 7 septembre. La procédure dite de "présomption de restes mortels" imposant la présence de gendarmes, c'est sous l'œil de la brigade de Pervenchères et d'un délégué du ministère des Anciens Combattants que sont donnés les premiers coups de pelleuse, lundi matin.

Rapidement, des débris d'avion apparaissent. D'un cratère béant de 4 m sur 5 et profond de 6 mètres, sont

Parmi les pièces de l'avion identifiables : la roulette de queue, une autre pale d'hélice, le siège du pilote, le tableau de bord et... le moteur de l'avion. Des effets personnels du pilote, il reste une boucle de ceinturon et une montre arrêtée à 18 h 20. Au regard de ces pièces, revient alors en mémoire des membres de l'ANSA, une anecdote conte par une femme qui était passée dans le secteur au

en histoire âgé de 20 ans et responsable de la section "archives" de l'association : "Les Américains avaient spécifié qu'ils avaient abattu trois avions allemands, le 6 août 1944, au nord de Dreux. Celui-ci en est probablement un. Il nous reste maintenant à l'identifier avec précision à partir des pièces et des mitrailleuses. Dans un premier temps, il va falloir les nettoyer et les trier..." Effectivement, le travail ne fait que commencer pour l'Association Normande du Souvenir Aérien 1939-45 de l'Orne.



André Lavarde, se souvient de la chute de l'avion...

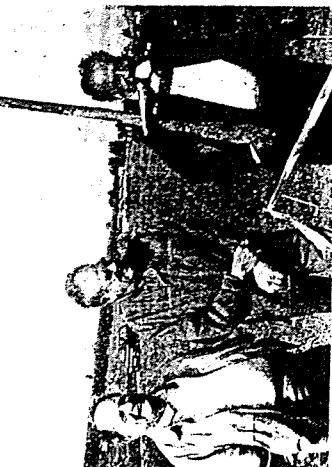
Appel à témoin

Un appel a été lancé à toute personne ayant été témoin d'un accident d'avion pendant la Seconde Guerre mondiale. Prend contact avec Robert Chombart, chargé des relations extérieures avec l'étranger à l'ANSA. Tel. 02 33 36 84 71.



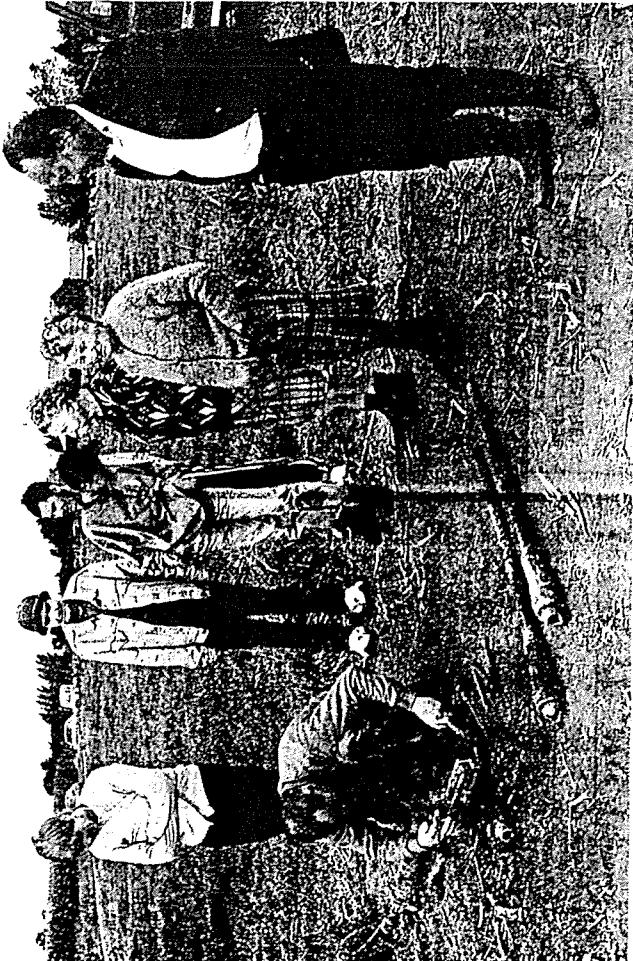
De nombreuses personnes sont venues prêter main forte...

Chasse au trésor dans la plaine de Craville



maire de Crasville André Hue arbore fièrement un canon de 120 mm retrouvé samedi. Il est entouré de Pierre Fault et Hubert Laché, les deux témoins qui ont permis de localiser les restes de l'appareil.

n'était pas là. Tandis que l'engin de chantier rebouchait le vaste cratère creusé dans le champ, ils sont donc sondé le sol un peu plus loin, animés par une foi inébranlable.



Les membres de l'ANSA ne sont pas repartis bredouilles... Ils ont com-
mencé retrouvés en bon état de conser-
vation.

pelles mécaniques a creusé un gigantesque cratère, sur retrouver les débris l'appareil

membes de l'ANSA (Association Normande du Souvenir Aérien 39/45) ont choisi de retourner là-bas, pour retrouver les débris de l'appareil, encore entiers sous le sol. Ils sont arrivés, samedi matin avec une pelle mécanique, pour creuser dans un coin du champ de M. Autert, juste à bord de la

recueillir dans le cadre de mes recherches".
Les repérages effectués sur place à l'aide d'un détecteur de métal ont confirmé la présence de pièces métalliques. L'ANSA a donc choisi d'employer les gros moyens, à savoir la chasse au trésor... "L'appareil était un Messerschmitt Bf 109", a déclaré

plus de Saint-André à Notre-Dame.

Châtellerie de Châtillon-l'Évêque, près de Saint-Léger-en-Yvelines (Yvelines).

tout ce qui a trait à l'histoire aérienne de la Seconde guerre mondiale ». Les épaves des appareils abattus en combat, les intéressent au premier chef. « J'ai été contacté par M. Daché qui avait déjà mes coordonnées, suite à un appel lancé dans la presse. Les informations qu'il me donnaient coïncidaient parfaitement avec celles que j'avais déjà pu

et des munitions

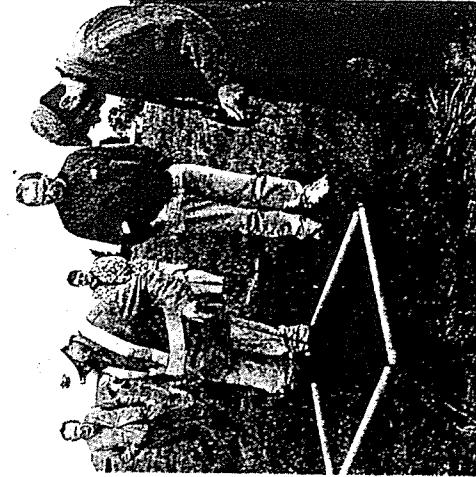
avec tous ces éléments en main, les membres de l'ANSA, regroupés autour de leur président Sylvain Derejean, étaient pratiquement convaincus de retrouver le moteur de l'appareil. Le godet a d'abord remonté à la surface des sables, des éléments de structure, des morceaux de caoutchouc auto-obstruant destinés à renfor-

ceurs. Hubert Daché, l'ancien maire de Craville (près de Rouen), avait 14 ans à l'époque, et n'avait pas oublié ce qui se passait alors à l'après-midi. « Les allemands sont venus récupérer l'avion et les morceaux de l'avion étaient intéressants. Ils sont les seuls à savoir-mème »

Le demi-siècle plus tard, les

voix. Les représentants de l'ANSA ont donc décidé d'abandonner la partie, en espérant rencontrer plus de réussite lors de leurs prochaines réunions. Leurs efforts n'ont pas été vaincus pour autant. Les nombreux réservoirs amoncelés sur le sol feront patientement nettoyer le terrains en état. Ils rejoindront prochainement le musée que l'ANSA prévient d'ouvrir dans les locaux d'un ancien aéro-club, près de la casse aérienne d'Évreux.

Jean-Paul ADAM
L'ANSA est à la recherche de témoignages, susceptibles de l'aider à reconstruire l'histoire aéronautique de la seconde guerre mondiale. Si, comme M. Daché, vous avez été témoin de chutes d'appareils, vous êtes chaleureusement invité à appeler le 02/32.34.04.88 (taxe répondeur).



Ce détecteur de métaux de forte puissance permet de détecter les débris d'avion... quand il ne tombe pas sur des objets métalliques.

ce qui se passe dans le cadre de mes recherches". Les repérages effectués sur une partie de l'aide d'un détecteur de métal ont confirmé la présence de deux piques métalliques. L'ANSA a donc choisi d'employer les gros moyens, pour partir à la chasse au voleur. "L'appareil a été un Messerschmitt Bf 109 GE, appartenant à l'escadrille Richthofen basée à l'aérodrome de la Roche. Il était piloté par l'Oberleutnant Richard Schröder. Son corps repose dans le cimetière de Champigny-la-Futey, près de Saint-André-de-Creuse".

prolifique, la pelle a touché une couche de caillou inébranlable, sans avoir croisé la moindre trace de moteur. « Il ne peut pas être descendu plus bas, assurent les spécialistes. C'est plus efficace qu'un mur, en déton pour arrêter un avion ». Après de nouvelles investigations avec l'aéroréseau de météos de forte puissance, les membres de l'ANSI ont du se rendre à l'évidence. La pelle a

voix. Les représentants de l'ANSA ont donc décidé d'abandonner la partie, en espérant rencontrer plus de réussite lors de leurs prochaines réunions. Leurs efforts n'ont pas été vaincus pour autant. Les nombreux réservoirs amoncelés sur le sol feront patientement nettoyer le terrains en état. Ils rejoindront prochainement le musée que l'ANSA prévient d'ouvrir dans les locaux d'un ancien aéro-club, près de la casse aérienne d'Évreux.

Jean-Paul ADAM
L'ANSA est à la recherche de témoignages, susceptibles de l'aider à reconstruire l'histoire aéronautique de la seconde guerre mondiale. Si, comme M. Daché, vous avez été témoin de chutes d'appareils, vous êtes chaleureusement invité à appeler le 02/32.34.04.88 (taxe répondeur).



La pelle a creusé l'épaisse couche d'argile, sans trouver la moindre trace du moteur

HEURES TRAGIQUES À LA FERRIÈRE D'ALLEVARD

Il y a 54 ans : 2-11-98 trois morts dans un accident d'avion

Le 2 novembre 1944,
une tempête de neige
sévit sur les
Belledones. Parti de
Dijon, un avion
transportant trois
Américains s'écrase à
la Ferrière d'Allevard.
Les jeunes gens sont
tués sur le coup.

Le 2 novembre 1944, à 20 heures précises, le bimoteur 82 décolle de Dijon pour regagner sa base, à Istres-le-Vallon où est situé son escadron, le "417 Night Fighter Squadron". A son bord : le pilote âgé de 23 ans, Jesse W. Berryhill, le radariste Raymond L. Rodgers, 28 ans et le sergent Murrell W. Anderton, 23 ans.

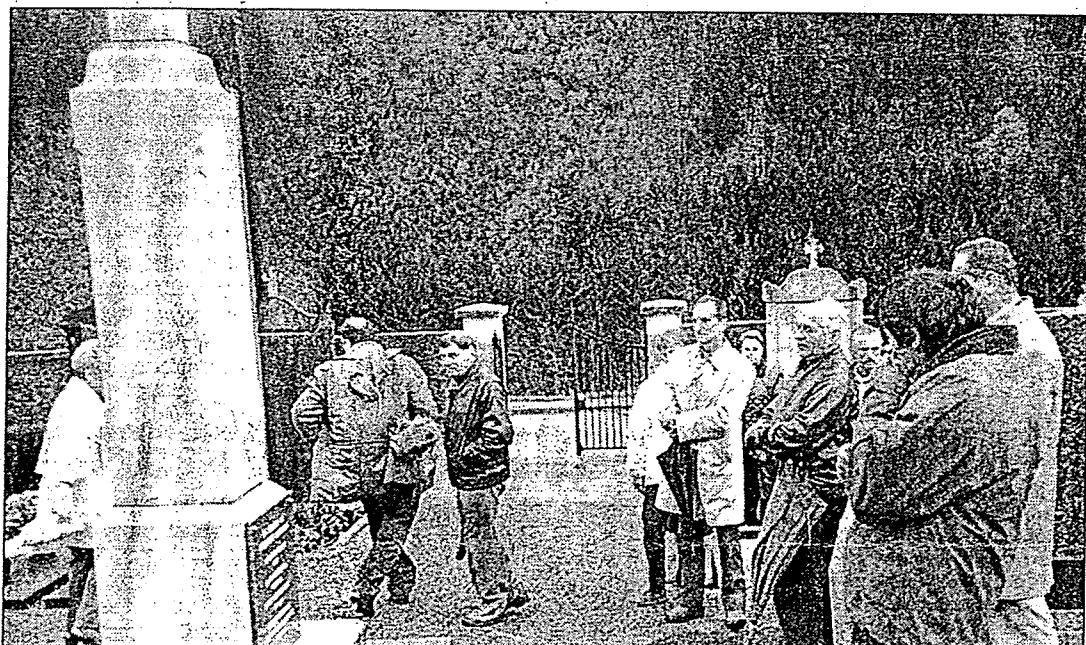
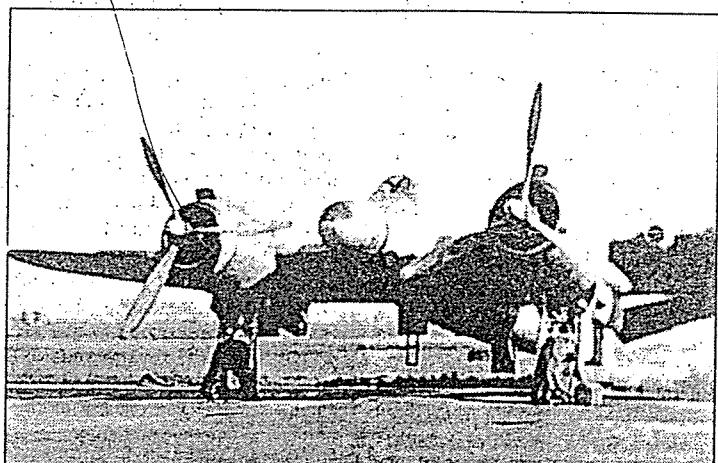
Le soleil s'est couché depuis trois heures déjà et la météo est inquiétante : un épais brouillard, des averses et un vent à 35 km/h rendent la visibilité difficile. La vitesse de croisière de l'engin est d'environ 470 km/h.

Et c'est à peine quinze minutes après le décollage, alors que l'avion se trouve à l'Est de Bourg-en-Bresse, que le radar perd toute trace de l'appareil.

A une quarantaine de kilomètres de Grenoble, à la Ferrière d'Allevard, des habitants de la commune entendent le ronflement d'un moteur. Il est 20 h 50, un avion perdu au cœur de l'averse de neige semble effectuer des cercles, à la recherche de son chemin. Les fenêtres des maisons vibrent : le bimoteur vole bas. Puis les cercles s'éloignent et soudain, une double explosion résonne du côté de la montagne, dans le massif de l'Arpette.

Aussitôt, le village décide de former une caravane pour porter secours. Mais les conditions climatiques rendent impossible toute intervention et les hommes sont forcés de faire demi-tour.

Le lendemain matin, la neige ne tombe plus, le ciel est bleu et dégagé. Partant du Curtillard, la



Raymond L. Rodgers, le radariste, âgé de 28 ans ; l'appareil qui allait s'écraser sur "le Rocher du Chien".
Lors de la cérémonie à la Ferrière...

caravane effectue trois heures de marche avant d'accéder à l'épave à proximité du Rocher du Chien, à 1600 mètres d'altitude.

Des vapeurs d'essence et des odeurs de chairs calcinées émanent encore de l'appareil, dont le fuselage est ouvert sur toute sa longueur. Jesse W. Berryhill est retrouvé à l'intérieur du cockpit, figé, comme s'il voulait se protéger de la montagne. Les restes des trois aviateurs sont alors redescendus à l'hôtel du Moulin, où

une chapelle ardente est dressée.

Les autorités américaines présentes à Grenoble et la gendarmerie d'Allevard sont aussitôt alertées. Les dépouilles des victimes sont emmenées aux cimetières de Montélimar, Luynes puis Draguignan, avant d'être transférées en 1948 dans la ville natale de chacun des trois Américains.

Une commémoration a eu lieu dimanche dernier à la Ferrière afin de rendre hommage aux trois hommes

tués dans l'accident.

C'est au cimetière et en présence du maire du village, Gaston Tavel, entouré par ses conseillers municipaux et plusieurs habitants de la commune, MM. Pierre Robillard adhérents de AMSA et SLHADA qu'une plaque était déposée, M. Robillard ayant pris la parole pour évoquer ce douloureux anniversaire. ■

G. CARRIER
CORRESPONDANT DU
DAUPHINÉ-ALLEVARD.

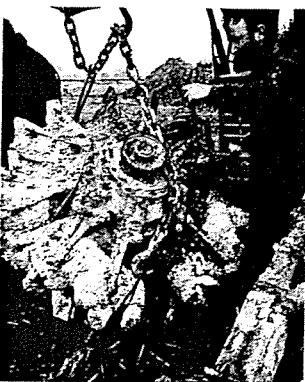


Bloch polskiego pilota

Jeden z niewielu zachowanych zdjęć archiwów samolotu Bloch 152

Stońce ledwie wyjrzało kiedy startowaliśmy w 11 maszyn - trzy trójki i jedna dwójka. Leciąc jako 2 w jednym z kłuczy. Nabraliśmy wysokość 3000m i rozpoczęliśmy lot na wschód. Nieprzyjemne mialem uczucie - stońce przed samym nosem siedziało wprost w celowniku i osłonięte zupełnie. Widziałem tylko dobrze boczne samoloty i ziemię. A ziemial zlituj się Boże - po-

z Groupe de Chasse II/10, i 27 niemieckimi Messerschmittami zostało zestrzelonych 3 Polaków. Zginął ppor. pil. Hieronim Dudwał, jeden z najskuteczniejszych myśliwów kampanii wrześniowej z zaliczonymi 4 zestrzelonymi. Póległ też mjr pil. Eugeniusz Wyrwicki, twórca systemu obrony powietrznej stońca, który zasłynął przelotem z Warszawy na Węgry 23 września



Silnik Gnome Rhône ze śladami uszkodzeń od pocisków



Na skrzydle widoczna jest jeszcze czerwono-biało-niebieska kokarda

żary pożary. Przelecieliśmy linie francuskie - biały ogień artylerii. Z daleka było Amiens -cale w płomieniach. Minęło nas 6 Dornierów. Widziałem jak Aniek (por. Dudwał) pokwał skrzydłami i pokazał ich, ale one nie wień dłaczego zawróciły, lecąc równolegle z nimi, trochę wyżej z prawej strony. Zobaczylem przed nami ogień zapowowy artylerii niemieckiej. (...) Nagle ogień ustal, a stońce przestroniły Messerschmitty. Były ich może trzydziestki, a może więcej. Na jaką planowaną walkę lub obronę było już za późno. Widziałem "smoka" sunącego z góry prosto na moj samolot. Zadarem lekko maszynę, oddałem się "tęb w feb" i zrobilem unik. Minęliśmy się tak blisko, że moj Bloch zachwiał się w wirach Niemca. Chciałem dołączyć do dowództwa kłucza, ale nikomu nie mogłem zobaczyć. Zauważylem tylko naszego Blocha idącego w płomieniach do ziemi. Nagle, po takim ogieniu artylerii i ataku Messerschmittów zostałem w powietrzu zupełnie sam ze smugą dymu po naszym Blochu. Zawróciłem do domu. Z braku paliwa siadłem na lotnisku pod Rouen."

Tak opisuje ppor. pil. Jerzy Radomski walkę z 7 czerwca 1940 r., w relacji znajdującej się obecnie w Instytucie Historycznym i Muzeum im. gen. Sikorskiego. Tamtego dnia, ok. godz. 17.40, rozegrały się najtragiczniejsze dla polskich lotników starcie kampanii francuskiej. W walce pomiędzy 9 francuskimi myśliwczami

montowane i zabrane przez ekipe saperów w celu sprawdzenia, czy nie stanowią zagrożenia.

Z całego Blocha ważącego 2676 kg udało się zebrać ok 1300 kg czyli blisko 50% masy samolotu. Historycy szybko ustalili, że samolot ten, to jeden z polskich Blochów ustraconych 7 czerwca 1940, maszyna ppor. Poniatowskiego. Ustalono także, jak wrak znalazły się 4 m pod ziemią. Podczas rozmów z okolicznymi mieszkańców, a także z analizy zachowanych dokumentów, okazało się, że Bloch dorwał na powierzchni do 1943. W tym okresie Niemcy rozpoczęli na francuskim wybrzeżu budowę stacjonarnych wyrzutni V-1, których z miejsca przyciągnęły alianckie bombowce. Szybko okazało się, że wrak Blocha stanowi doskonaly punkt orientacyjny dla bombardierów, więc pewnego dnia, po kolejnym ciężkim nalocie, żołnierze niemieccy porabiali go i wrzucili do świezych lejów po bombach, które następnie zasypano.

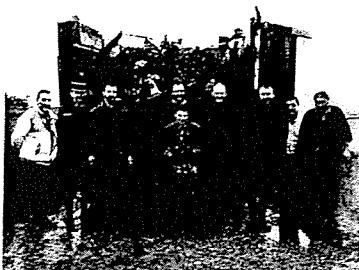
Nie jest więc wykluczone, że pozostałe 50% płatowca dalej spoczywa pod ziemią, odkądżej szczątków jest jednak bardzo trudne ze względu na nagromadzenie pozostałości metalowych w okolicy wyrzutni.

Znaleźli go to jest niezwykle cenne, gdyż jest najwięcej pozostałości tego typu myśliwca, wyprodukowanego w liczbie 166 sztuk. Jest to też jeden z najcenniejszych reliktów walk we Francji w 1940r., gdyż jak już wspominaliśmy w artykule o odbudowywanym samolocie

Si l'ANSA a beaucoup de mal à être publiée par les médias spécialisés en France (nul n'est prophète en son pays, c'est bien connu !), elle est lue en Pologne dans ... vous lirez aussi bien que moi ... (et puis, de toutes façons, j'ai pas les caractères sur le clavier de l'ordinateur, alors) bref ! c'est l'équivalent du Fana de l'Aviation. L'article (élogieux, paraît-il ?) concerne le Bloch 152 piloté par un polonais que nous avons retrouvé à côté de Neuchâtel en Bray. Parution du mois de Juillet 99....



Dorota Mistrzem Świata • Lysander i Blenheim • Paralotniczy rekord



NEGREVILLE

Le retour des aviateurs après 55 années

Cela fait plusieurs années maintenant que des recherches ont commencé afin d'identifier un avion de transport américain tombé sur la commune, recherches effectuées par l'Association de recherche et d'histoire aérienne en Cotentin (affiliée à l'A.N.S.A.) et le centre historique U.S. Airborne.



Les responsables des associations ont présenté la cérémonie en présence du maire.

Une réunion en présence du maire, Yves Langlois, des membres de ces deux associations, ainsi que de plusieurs anciens combattants, vient de se tenir à la mairie afin de préparer cette journée du 7 juin où une stèle sera érigée en l'honneur des disparus au village de Rouville, lieu où l'avion, un Douglas C 47, est tombé.

Grâce aux efforts de tous, il a été possible de retrouver et d'inviter deux parachutistes pré-

sents dans l'avion, qui viendront avec leurs familles. Il s'agit du lieutenant Heisler et du sergent Letson. Le pilote de l'avion, William Hitztaler, sera également présent. Il vit actuellement dans le Colorado. Assistera aussi à la cérémonie le major général Smith, de l'état major du 2^e bataillon du 507^e régiment d'infanterie parachutiste.

Lors de cette cérémonie où seront conviés les habitants, les élèves des écoles, etc., un hom-

mage aux morts et disparus sera rendu pour cette tragédie, mais également au courage de ceux qui, après, ont repris les armes et ont activement participé à la libération du pays. L'équipage du lieutenant Hitztaler avait auparavant effectué cinq missions de combat en participant à la libération de la Sicile et de l'Italie. C'est un immense honneur de pouvoir accueillir ces valeureux combattants et de pouvoir perpétuer le devoir de mémoire.

Conseils de prudence



Ne pas ramasser ni collectionner.



Ne pas tenter de scier, démonter ou mettre au feu.



Repérer l'endroit et le camoufler.



Alerter les secours en indiquant le lieu précis, la description de l'objet, et votre identité.

Au cours des deux derniers conflits mondiaux qui se sont déroulés en France, des milliers de tonnes de bombes, d'obus, de mines, de grenades et d'engins divers ont été utilisés par les belligérants.

Beaucoup de munitions n'ont pas fonctionné et restent dangereuses.

Depuis sa création en 1945, le service du déminage en a ramassé et détruit plus de 30 millions. D'autres sont encore cachées.

Les travaux agricoles ou les terrassements, les phénomènes d'érosion du sol ou l'assèchement des rivières mettent à jour des munitions anciennes. Dissimulées dans des taillis, oubliées dans un grenier ou une cave, à la ville comme à la campagne, partout vous pouvez en découvrir encore.

Rouillées, couvertes de terre, elles ont l'air inoffensif.

Méfiez-vous, les munitions ont été fabriquées pour tuer, elles peuvent encore le faire.

Si vous en trouvez, en vous promenant, lors d'un pique-nique, en rangeant la cave du grand-père ou en bêchant votre jardin :

• N'AMEUTEZ PAS LE VOISINAGE POUR LUI FAIRE ADMIRER VOTRE DÉCOUVERTE.

Il peut y avoir quelqu'un, se croyant plus malin que tout le monde, qui fera courir des risques à tous.

• NE TOUCHEZ PAS L'OBJET INCONNU.

• MARQUEZ L'ENDROIT AVEC UN REPÈRE QUELCONQUE, RECOUVREZ D'HERBE, DE TERRE, DE BRANCHAGES...

• PRÉVENEZ TOUT DE SUITE LA GENDARMERIE, LA POLICE, LA MAIRIE OU LES SAPEURS-POMPIERS.

Ils sauront prendre les mesures de sécurité nécessaires pour éviter les accidents, et faire appel aux spécialistes qui élimineront l'engin.

GRENADES, BOMBES, MINES

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