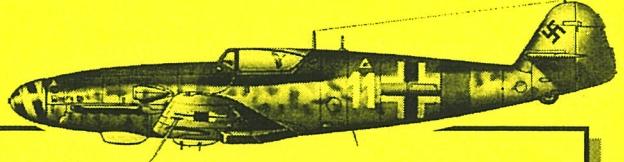
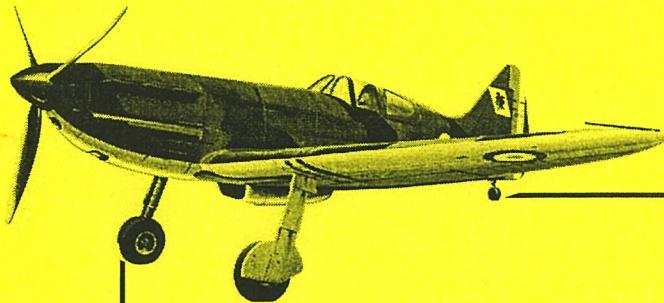
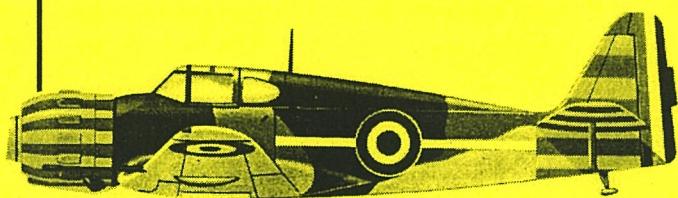


N°5 1er quadrimestre 2000



A.N.S.A-MAG

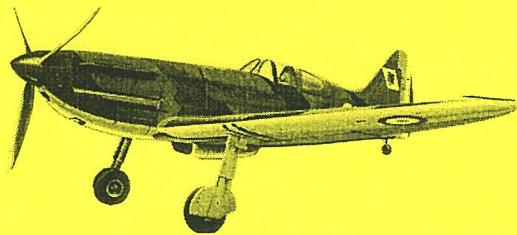
**Magazine de liaison de
l'A.N.S.A 39/45**



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

HISTOIRE

◆ Charlie Moore p. 3/4/5/6

COMMEMORATION

◆ Suite aux cérémonies de Belfonds et La Coulonche p. 6

ENQUETES

◆ Un crash mystérieux p. 7/8

IN MEMORIAM

◆ Une tragique méprise p. 9/10/11

FOUILLES

◆ Déception à Epinay p. 12/13

IN MEMORIAM

◆ Huit sur quinze regagnèrent leur foyer p. 14

COMMEMORATION

◆ L'ANSA 39/45 en allemagne p. 15

VISITE

◆ L'ANSA 39/45 au Musée Normandie-Niemen p. 16

ENQUETE

◆ Le Thunderbolt de Toutencourt p. 17

COMMEMORATION

◆ Le chêne du Souvenir à Cabourg p. 17

HISTOIRE

◆ Walter S.Pyron p. 18/19

COMMEMORATION

◆ L'opération Jéricho à Amiens p. 20/21

Le mot du Président

L'ANSA toujours S.D.F ?..

Dans l'attente d'un local qui pourrait héberger notre association pour y créer un "superbe" Mémorial des Combats Aériens 39/45, nous pensions avoir trouvé LE "point de chute" tant espéré dans le grand hangar qui abritait, il y a encore peu de temps, les activités de l'Aéro-club d'Evreux.

Notre espoir était immense et notre envie d'avoir "un chez nous" enfin exaucé : nous possédions les clefs du "porte-avions":

La montagne de "débris" laissés par nos prédecesseurs avaient été courageusement mise en tas (et quand je dis "en tas," il faut plutôt dire "en colline" ...) par nos dévoués amis de l'atelier, Roland BENARD et Michel DUTHEIL. Les gouttières avaient été changées rapidement et fort gentiment par le propriétaire des locaux, ainsi que quelques menus travaux pour nous permettre de "démarrer" dans les lieux en attendant mieux.

De multiples plans d'aménagement avaient été dessinés d'une main délicate, experte et douée (sil!sil!sil! on peut le dire !) par notre ami Roland, des contacts avaient pris avec les autorités de tutelles, les vitrines offertes par le Musée de l'Air étaient arrivées.

La Ville d'Evreux, par l'intermédiaire de Roland PLAISANCE, son Maire, nous avait très gentiment prêté ses bennes à gravats pour évacuer la "colline" de détritus laissée aimablement par nos prédecesseurs (2 bennes de camions quand même !!).

Bref, les locaux étaient prêts, propres, les établis arrivés bref ! **enfin chez nous !** Lorsque nous avons appris, quelques jours après, que les Domaines venaient de pré-empter le terrain et ses bâtiments afin de les détruire pour "ré-aménager l'entrée d'Evreux" et y faire un rond-point !?... Chouette ! les Domaines vont pouvoir démolir un hangar propre, vide et bien nettoyé !

Gag ! je dirais même : très mauvais gag !

A quelques jours près, nous commençons le déménagements des moteurs Sans commentaire !

Revoici donc l'ANSA S.D.F ! Et dire que nous étions si près du but Mais comme l'on dit : *faire et défaire, c'est toujours travailler* ! alors, ne perdons pas espoir et poursuivons notre quête du Graal !

De nouvelles démarches viennent d'être mises en route pour trouver un autre "point de chute" sur Evreux. La suite au prochain épisode Courage mes frères ! "*Un jour notre prince viendra*"

Sylvain DEZELEE

Président de l'ANSA 39/45

◆ CHARLES L. MOORE ...

"LIEUTENANT EN SECOND" :

Le 30 avril 1944 à l'aube, les P51B "Mustang" du 380° squadron (343 fighter Group de la 9ème Air Force) s'élancèrent de leur base de Staplehurst, près de Maidstone, dans le Kent.

Ils ont pour mission d'escorter un box de B24 partis bombarder la gare de triage de LYON. Parmi eux, un pilote ne se doutait certainement pas que cette mission allait tout à la fois être la plus longue, la plus périlleuse de sa carrière, mais aussi la dernière. Cette mission qui allait devenir son histoire, une histoire qui allait changer sa vie.

Cette histoire est celle du Lieutenant en second Charles L MOORE.

Voler a toujours été la passion de Charlie. Son enfance a été marquée par cette passion, mais Charlie ne s'est pas arrêté à construire des maquettes d'avion: il a décroché son premier vol à 13 ans, sur un biplan "WACO". A l'issue du lycée, n'ayant pu devenir pilote de chasse à cause des deux années d'études après le baccalauréat requises, il s'engagea dans l'Army Air Corps où il devint opérateur-radio. Puis il fut assigné à une unité convoyant les B24-Liberator30 de la loi Prêt-Bail en Angleterre.

L'Army Air Corps manquant de pilotes, le niveau requis fut abaissé à l'équivalent du baccalauréat. Charlie postula à l'Ecole des Cadets de l'Air, avec l'ambition de devenir, non seulement un pilote de chasse, mais tout simplement le meilleur de l'Air Force. Grâce à ses indéniables qualités de pilote, il fut immédiatement admis. Ses instructeurs lui firent, là, la même remarque que ses anciens moniteurs civils: il était un pilote né. Il obtint sa qualification de pilote de monomoteur en Août 1943. L'un de ses instructeurs lui glissa à l'oreille, le jour où il quitta l'école que "*s'il ne se tuait pas en faisant quelque chose d'imprudent, il avait le potentiel pour devenir l'un des "grands" qui sortiraient de cette guerre*".

Le 2nd Lieutenant Charles L. MOORE arriva en ECOSSE par bateau en décembre 1943. Il fut assigné à une unité d'entraînement basée à Grimsby, ANGLETERRE, pour quelques semaines. Ici, il y eut peu d'heures de vol, mais beaucoup de leçons à terre sur l'identification des appareils, les habitudes européennes, la GRANDE-BRETAGNE, la FRANCE, etc... Enfin, de nombreux briefings avec l'Intelligence Officer concernant les "procédures d'évasion". Il ne s'agissait pas de couvrir tous les aspects d'une évasion, ce qui aurait été possible, mais d'apprendre aux pilotes à réagir de façon prudente s'ils venaient à s'éjecter en territoire ennemi.

Fin Février 1944, il fut assigné au 343 Fighter Group, 380 Squadron. Le pilote de monomoteur était devenu pilote de chasse "opérationnel", et, plus que jamais, conservait à l'esprit les paroles de ses instructeurs. Il ajoute lui-même: Toutes ces paroles me sont littéralement montées à la tête, car à peine arrivé en unité, je me suis mis à faire des manœuvres qu'un pilote chevronné et réfléchi n'aurait jamais faites." Son pilotage jugé par trop téméraire ne tarda pas à lui valoir trente jours de mise à pied.

Durant cette période où il était cloué au sol, il fut responsable de la "logistique" au mess de l'escadrille. C'est donc lui qui attribuait les rations d'orange, d'oeufs, mais aussi accessoirement, de Johnny Walker, à ses camarades. Charlie s'en souvient comme

un travail parmi les plus agréables de sa carrière dans l'US AIR FORCE. Certes, être interdit de vol est toujours frustrant pour un pilote, mais ce travail n'est vraiment pas dur, et nourriture et boisson s'y trouvait à profusion, à une époque où les oeufs, les oranges et le whisky étaient loin d'être de tous les repas.

Puis Charlie effectua ses premières missions de guerre, des missions de "dive-bombing" (bombardement d'objectifs stratégiques comme des ponts) vers l'ALLEMAGNE. Charlie eut l'occasion d'apprécier la densité de la Flak, mais ne rencontra aucun chasseur ennemi pour ses 5 premières missions, les 3 suivantes furent rappelées à cause de mauvais temps. Au cours de l'une d'elles, 11 Mustang sur 48 ne rentrèrent pas à la base, probablement à cause du gel des gouvernes et des bords d'attaque qui rendaient les appareils incontrôlable au-dessus de la Manche.

Enfin, la neuvième mission pour Charlie fut, en ce 30 Avril 1944, d'escorter un box de B24 sur Lyon. Chasseurs et bombardiers se retrouvèrent à 18000 pieds au-dessus de Sancerre. Il était 09h44. La mission - Lyon étant un carrefour ferroviaire très important - obtint "d'excellents résultats" et les appareils prirent le chemin du retour. Toutefois, il furent rapidement repérés par les chasseurs de la JG2. Une dizaine de BF109 attaquèrent de front les bombardiers au-dessus de Montargis.

Charles MOORE raconte:

"De mémoire d'aviateur, nous avons tous été surpris par cette fumée qui s'élevait de canons sortis d'on ne sait où. J'ai choisi un des avions au centre de la formation, effectué moi-même un renversement, et suivi l'avion au sol. Le pilote Allemand n'était pas né de la dernière pluie, et faisait véritablement corps avec sa machine. Il savait que j'étais derrière lui avant même que j'aie tiré, et il a commencé à virer d'une aile sur l'autre, effectuant des manœuvres insensées, espérant, je crois, que je ferais pareil et m'écraserais.

Quant il eût compris que je ne jouais pas son jeu, il fit quelque chose qui me stupéfia. Réduisant sa vitesse, il sortit les flaps, et le train d'atterrissement, le tout en même temps, pour que je le dépasse et que le chasseur devienne gibier. Sa manœuvre aurait pu réussir, mais Dieu merci, j'étais assez loin pour empêcher sa tactique de fonctionner. Dès que j'ai vu de la fumée sortir de son moteur, j'ai compris qu'il avait coupé les gaz pour me faire passer devant, et je me suis arrangé pour rester derrière lui. Je crois que, dans ce jeu du chat et de la souris, c'est ce qui m'a sauvé la vie.

Quand le pilote Allemand a réalisé que je ne le dépasserai pas, il a donné à son avion une violente accélération, rentré les flaps et le train, mais une seule jambe est remontée.

Apparemment, la jambe gauche avait été endommagée quand elle était descendue à grande vitesse où l'une de mes balles avait touché un circuit hydraulique. Le jeu du chat et de la souris venait de connaître son épilogue: le pilote Allemand effectua alors un virage à gauche et s'éjecta à un millier de pieds de hauteur.

Je l'ai suivi dans sa chute, et pris des photos avec ma caméra d'aile. Le pilote Allemand sous son parachute, a fait quelque chose dont je me souviendrai toujours, quelque chose de sportif et honorable: il s'est tourné vers moi, et m'a fait un salut militaire. J'ai donc pris la direction de l'ANGLETERRE en rasant les arbres, en essayant d'économiser le carburant qui me restait, car j'étais encore loin de ma base.

La JG2 perdit 4 appareils ce jour là. Seuls 2 pilotes parvinrent à s'éjecter aux environs de Montargis: le LT LACKNER, commandant la 5/JG2, et son ailier le sous-officier KOLMANISCH, tous deux récipendaires de la Croix de Fer. Le LT Lackner, de retour en unité, confia à ses camarades le soulagement qu'il avait éprouvé en constatant que l'appareil qui venait de l'abattre ne lui avait pas fait subir le même sort que son avion. Il fut tué au combat près de Beauvais le 18 Mai 1944. Un de ces chasseurs Allemands a été attribué au Lt Mc EACHRAN, du 380e squadron.

Le dog-fight avait éloigné le Mustang de sa formation. Désormais, il devait rentrer seul. Au bout d'une demi-heure de vol, (donc vers 11h30), alors que notre aviateur se croyait au dessus du Cotentin, un petit groupe d'avions, peut-être des chasseurs, attira son attention. Le groupe volait à sa gauche, dans la même direction, mais sensiblement plus haut. Captivé par ces avions, qu'il essayait de ne pas perdre de vue, Charles MOORE sentit soudain son sang se glacer dans ses veines lorsque regardant à nouveau devant lui,, il vit se dresser une ligne à haute tension.

"Si j'avais pris un peu d'altitude tout de suite après avoir remarqué ces tours et ces fils électriques, il n'y aurait pas eu d'histoire à raconter, car les avions occupaient toute mon attention. Mais je ne l'ai pas fait, et j'ai attendu une ou deux secondes de trop. Il était trop tard pour les éviter. J'ai donc dû prendre une décision en un éclair, à savoir passer sur ou sous ces câbles."

Dans un réflexe qui probablement lui évita de heurter la ligne de plein fouet, notre aviateur choisit de passer sous la ligne; mais, lors de sa ressource, il ne peut éviter que la prise d'air du radiateur n'accroche la cime d'un arbre.

Privé de refroidissement par les branches qui obstruaient le radiateur, le Packard "MERLIN" ne tarda pas à monter en température de façon inquiétante. A mesure que l'aiguille s'éloignait de la limite, une fumée blanche commença à envahir l'habitacle. L'avion continuait son chemin car le moteur tournait toujours, mais la fumée s'épaississait à chaque instant, au point de ne plus voir aucun des instruments de bord. Comprenant que le Mustang ne rentrera pas en Angleterre, Charlie, la mort dans l'âme, grimpa à environ mille pieds, renversa l'appareil et sauta.

Au retour du squadron, en ANGLETERRE, un officier allait écrire cette phrase laconique sur le carnet de vol: "**2nd LT MOORE did not return and is presumed lost**", (le Lt en second MOORE n'est pas rentré et est supposé perdu).

L'histoire de Charlie aurait pu s'arrêter là. C'était sans compter qu'au sol, cette scène avait eu de nombreux témoins: il était midi passé, et, comme chaque dimanche à cette heure, les habitants d'ECOUCHE et des environs sortaient de la messe.

Beaucoup se souviennent de cet avion en difficulté qui s'est écrasé à quelques kilomètres, sur la commune voisine de BATILLY, et de ce parachute blanc qui descendait lentement sur SERANS, une commune attenante à ECOUCHE.



Charles L. MOORE au moment de sa libération avec un des sergents venus le chercher

Charlie, pendant sa descente garda un œil sur son avion, jusqu'à ce que ce dernier s'écrase. Anticipant sa réception, il essayait de se rappeler les briefings de l'officier de renseignement sur les procédures d'évasion.

En fait, notre pilote ne connaissait de la FRANCE que quelques généralités, dont le fait que la région d'Abbeville était hantée par une esquadrille Allemande que les aviateurs redoutaient et respectaient.

Rien sur la FRANCE en général donc, et sur la Normandie en particulier: Charlie réalisait, non sans appréhension, qu'il venait de sauter dans l'inconnu.

Au sol, Charlie, à peine remis de ses émotions, est recueilli par les frères ROGER, qui étaient en train de pêcher près du moulin de SERANS. Jacques ROGER entraîne notre américain avec lui, pendant que son frère Michel fait diversion en entraînant les Allemands sur une fausse piste. Il faut cependant quitter les lieux au plus vite, car tous savent que la diversion ne durera qu'un temps. Longeant la rive droite de l'Orne, Jacques ROGER et Charles MOORE arrivent

à Moulin, où ils rencontrent Bernard et Francis PESCHET, qui leur indiquent un gué. Tous les quatre franchissent donc l'Orne, et atteignent la maison des PESCHET, au hameau de la Misaudière. Rapidement, on donne à Charlie des vêtements civils et, pour plus de sécurité, on enterre son uniforme de pilote et son pistolet 45.

Mais là non plus, Charlie ne peut s'arrêter: les patrouilles Allemandes se multiplient et se font plus pressantes. En ce mois d'Avril 1944, la 77 INFANTERIE-DIVISION (LXXIV ArmeeKorps) a pris ses quartiers dans cette région. Son P.C. s'est installé à PUTANGES, à six kilomètres de là! Les soldats Allemands ont, eux aussi, très bien vu le chasseur en difficulté, et lancent des patrouilles motorisées pour retrouver notre pilote américain. Par chance, les investigations allemandes se borneront à la rive droite de l'Orne. Il semble qu'ils n'aient pas eu connaissance du gué du Moulin, distant de quelques centaines de mètres de la Misaudière où

Charlie était caché.

Il faut confier le pilote à la résistance au plus vite. On prendra donc la décision de le confier à Monsieur VERRIER de RANES, (qui dépend du Bureau des Opérations Aériennes (B.O.A.) NDLR), mais encore faut-il le prévenir, et pour l'heure, Charlie est dirigé chez deux femmes habitant SAINT BRICE SOUS RANES. Bernard PESCHET donne alors son vélo à Charlie, et celui-ci, précédé de Félix TERRIER prend la direction du petit

village.

En chemin, ils croisent une charrette à laquelle ils n'accordent pas d'attention. Mais, dans la charrette se trouvait la petite Lucienne PESCHET, qui, elle, a bien reconnu le vélo de son père. Charlie passe alors deux ou trois jours

Monsieur et Madame POTTIER. Début Mai, Charlie est transféré chez Monsieur VERRIER à Rânes. Le magasin est rapidement aménagé pour cacher notre aviateur, mais il n'offre aucune issue de secours en cas de perquisition. Plutôt que courir des risques inutiles, Charlie est donc convoyé chez les GUILLOUARD à SAINT MARTIN L'AIGUILLON où il passera une semaine. Les GUILLOUARD abritant déjà Monsieur BACHELIER, recherché par la Gestapo car appartenant au B.O.A., ne peuvent l'abriter longtemps.

C'est alors que Thérèse BOURGUIGNON, qui travaillait au magasin de M. VERRIER, propose à ce dernier de cacher le pilote chez elle. La ferme de Mme BOURGUIGNON Mère se trouvant à MARCEI, c'est dans une traction conduite par Mme BACHELIER de JOUE-DU-PLAN qu'il y est conduit, non sans avoir eu très peur lorsque l'auto fut contrôlée par la Feldgendarmerie! Tout le monde se tassa dans l'auto, mais la sentinelle ne contrôla que les papiers de la conductrice et laissa la voiture continuer sa route.

Le surlendemain du transfert, la sinistre "bande à Jardin", les agents français de la Gestapo pour l'Orne (qui allait se rendre tristement célèbre en décapitant les réseaux de Résistance Ornais à la veille du Débarquement), fit irruption dans le magasin. La perquisition fut particulièrement "poussée", mais fort heureusement, n'apporta pas les résultats escomptés. Ce sont eux, qui, suite à une dénonciation, arrêtèrent Michel et Jacques ROGER, qui avaient courageusement récupéré Charlie à Serans .(ils furent arrêtés et déportés à Neuen-gamme, d'où seul Michel revint).

Charlie Moore est arrivé à Marcei le 21 Mai. Là se cachait aussi le fils de la famille, Alfred BOURGUIGNON. Alfred était requis au S.T.O. pour l'année 1943, mais, peu désireux de travailler en Allemagne, avait eu l'idée de confier à un autre requis une lettre. Cette lettre, qui devait être postée de Ludenscheid en Allemagne, constituait une preuve de sa présence là-bas.

La lettre fut bien postée, et eut l'occasion de servir lorsque les gendarmes Français vinrent trouver Mme BOURGUIGNON en lui demandant pourquoi Alfred n'apparaissait pas sur leur liste. Mme BOURGUIGNON, n'eut aucun mal, grâce à cette lettre, à les convaincre de la présence effective de son fils là-bas.



Charles L MOORE le jour de sa libération

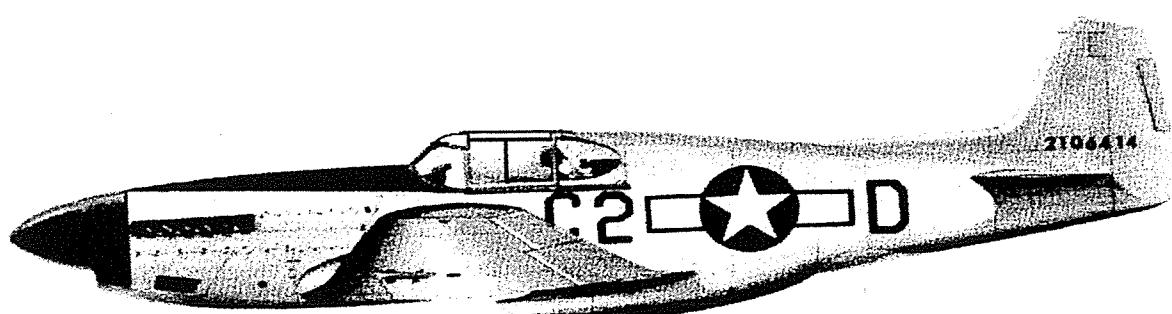
Il dormait dans une barge de fagots creuse près de la maison: c'est là que Charlie vint le rejoindre. La Guerre avait fait d'eux des fugitifs, et les deux garçons, qui avaient sensiblement le même âge, devinrent rapidement amis.

La vie suivit son train à la ferme des Chasnères. Il y eut le Débarquement, et les premiers gros mouvements de troupes. Les combats se firent plus pressants à mesure que l'on devinait la Libération. De temps à autres, des Allemands venaient chercher des "produits de la ferme" (oeufs, poules...) que l'on s'empressait de leur donner pour qu'ils déguerpissent au plus vite! (Notre aviateur disparaissait alors dans les coffres à grain). Charlie, tantôt garçon de ferme, tantôt braconnier n'en regardait pas moins d'un œil expert et attentif autant qu'américain les combats aériens qui se déroulaient au-dessus de sa tête.

Marcei fut libéré le 12 août 1944 après d'importants combats par les chars de la 5th ARMORED DIVISION et la 90th INFANTRY DIVISION. Ce sont les sergents WALKER et GEMLER de la 90th ID (3rd Army) qui vinrent chercher notre pilote à la ferme. De l'avis de tout le monde, "il était grand temps que ça se termine, car ça commençait à se savoir..."

Après avoir été ainsi "libéré", Charlie fut envoyé en Angleterre où il séjournra deux semaines, avant de retourner aux Etats Unis en permission dûment méritée. Au cours de cette permission, Charlie se trouva gravement blessé dans un accident de voiture, qui lui valut de rester près d'un an à l'hôpital. A sa sortie, il réintégra l'Air Force et fut envoyé sur le front du Pacifique. passé sur P47 "THUNDERBOLT", il participa, entre autres, à la bataille d'Okinawa en Juillet 1945.

Charlie, commandant à la retraite, a maintenant plus de soixante dix ans, mais il n'a rien perdu de la fougue de ses vingt ans. Il est revenu en Normandie en 1994, et a pu revoir, cinquante ans après et non sans l'émotion que l'on devine, les acteurs de son sauvetage et l'endroit où son Mustang s'était écrasé. Des pièces de son appareil lui furent même présentées par des membres de notre Association. L'avion s'est écrasé au lieu-dit "les Acnards", commune de Batilly,



North American P51 B "MUSTANG"
USAAF, Normandie, Printemps 1944

s'était remarquablement conservé dans le sol humide. Parmi les pièces sorties lors de la fouille et qui furent présentées à Charlie, citons: des mitrailleuses 50, des éléments du cockpit, train d'atterrissement, pales et réducteur d'hélice, le radiateur (toujours bouché par des branches), et enfin le moteur "Merlin", aujourd'hui restauré par l'entreprise de Monsieur Serge ROGER (le frère de Michel et Jacques ROGER), et exposé à Evreux.

Charlie a eu une réaction assez mitigée en revoyant les pièces de son avion. Cela lui a rappelé son histoire, et le mauvais souvenir d'un rêve brisé. Ses souvenirs douloureux ne tiennent pas tant à son séjour inattendu et prolongé en France, mais aussi, et surtout qu'à ce qu'il considère être une terrible erreur de jugement d'être passé SOUS la ligne.

Charlie, cinquante ans après, ne peut s'empêcher de penser qu'il a quelque part gâché sa vie en étant à terre alors que son pays avait besoin de lui en l'air. Il en est d'autant plus amer qu'il est conscient des risques qu'ont pris tous ceux qui l'ont aidé, et des questions qu'un tel sauvetage soulève.

Charlie nous a légué son histoire, une histoire particulière, à la fois simple et tragique, mais qui sous-entend des questions auxquelles Charlie lui-même ne souhaite pas trouver de réponse.

A charge pour nous, membres d'une association à caractère historique, de comprendre son message, et de nous en souvenir.

Matthias ESNEAULT

Membre du bureau de l'ANSA Orne
archiviste et attaché de presse

◆ BELFONDS ET LA COULONCHE : SUITE AUX CEREMONIES DU 4/7/99

Suite aux cérémonies émouvantes en l'honneur de Paul Mac Connel et John Carah, vétérans de B17 tombés sur ces deux communes de l'Orne, et des Résistants locaux et habitants du village qui ont été déportés pour les avoir aidés à échapper à l'occupant, notre ami Roger Cornevin-Hayton a reçu de Paul H. Mac CONNEL et de son fils, Paul Junior, les remerciements suivants.

A Roger Cornevin Hayton
H Mac Connel 9 sept 99

(Mac CONNEL)

Chers amis

C'est avec un grand plaisir que nous avons participé aux journées de Belfonds et de La Coulonche.

Ensemble, John Carah et moi-même, mon épouse Marie-Antoinette ainsi que ma famille Paul Junior, Thomas et Linda Mac Connel, mon fils et ma belle-fille, Jeanne et son ami, ma fille et mon gendre ont été profondément touchés par cette cérémonie?

J'ai toujours ressenti une profonde gratitude et une grande humilité envers le peuple français qui nous a aidé au prix de grands sacrifices.

S'il vous plaît transmettez ma profonde sympathie à ces familles de Belfonds qui ont souffert de la perte de ceux qu'ils aimait, suite à l'aide qu'ils ont apportée aux aviateurs alliés.

Votre monument servira à maintenir le souvenir de la lutte de la seconde guerre mondiale contre Hitler, ses sbires et l'Allemagne nazie.

Nous étions heureux d'y participer et nous avons rencontré tant de gens merveilleux. John Carah et moi-même sommes également très honorés d'avoir reçu le diplôme qui nous a été offert par le président René Garrec.

Le dernier point mais non le moindre, nos remerciements aux charmantes dames qui ont préparé le merveilleux lunch à La Coulonche et aussi pour le délicieux dîner préparé à Argentan.

*Recevez nos sincères salutations,
A toutes et à tous, Merci (en français dans le texte)
Paul H Mac Connel*

A Roger Cornevin Hayton
Londres, le 7 juillet 1999

Cher Roger,

Je voudrais exprimer à la place de ma famille aussi bien que pour moi-même, nos remerciements pour l'hospitalité que nous avons reçue lors de notre visite en Normandie ce dernier week-end. Nous étions heureux et touchés par les efforts accomplis par tous ceux qui ont organisé les cérémonies et les préparatifs dans les moindres détails.

Mon père et John Carah ont été très heureux d'y participer? Ce week-end servira à nous rappeler, que bien que nos origines françaises soient lointaines nous avons conservé un lien fondamental avec les habitants de votre pays.

Pour ma part, j'ai été heureux que le temps fut assez bon pour me permettre de venir par avion jusqu'à BAGNOLES et lancer cette gerbe de fleurs comme prévu. Pour moi ce fut un long voyage.

Je serais heureux si vous pouviez transmettre mes remerciements à Monsieur Chombard et autres collègues qui ont rendu possible cette cérémonie.

Merci! (en français dans le texte)

Sincères salutations,

Paul H. Mac CONNEL Jr

◆ ENQUÊTE SUR UN CRASH MYSTERIEUX

Longtemps après avoir ressenti les drames et les fatalités de l'époque et à partir d'un vague souvenir, plutôt image de cauchemar, j'ai tenté de reconstituer les circonstances d'un crash non seulement oublié mais pratiquement ignoré des historiens du canton.

Après quelques recherches dans le cadre de l'ANSA et à partir de documents d'archives de la R.A.F., j'ai fait en sorte d'exposer les conclusions et les résultats après la confrontation et le recoupement de quelques rares témoignages récents.

La date du crash, je l'avais oubliée... mais surtout pas la vision dantesque et la désolation des lieux. Des images que l'on ne peut chasser de sa mémoire. Malgré cinquante cinq années écoulées, la recherche des circonstances mystérieuses de ce drame de guerre, et l'impatience d'arriver à un résultat, ne pouvaient manquer de me stimuler pour résoudre cette énigme, tout au moins trouver l'amorce d'une explication.

"Il est 23 heures, une date oubliée de la période d'occupation....1943 ou 1944?

Mais une période correspondant à l'intense préparation d'un événement imminent et peut être déterminant. L'aviation alliée disloque les voies ferroviaires et routières, écrase les gares d'Argentan, L'aigle, Mortagne et Surdon, détruit et pilonne les ponts et les concentrations de matériel de transport.

Un avion inconnu rase les toits. Une lueur illumine la façade de la cathédrale. Une explosion lointaine, puis le grand silence et la nuit noire sur notre petite ville épiscopale où aucun rai de lumière ne filtre des embrasures des portes et fenêtres soigneusement camouflées par les habitants.

Le lendemain matin, dès l'aube, une grande agitation se manifeste sur notre place, cris, mouvements de troupes, démarrage de camions, etc...Quelques rares badauds inquiets parlent d'une explosion sur la route de Rouen, au lieu-dit... le Buhot près de Boiville. Je me rends donc à pied, très tôt sur les lieux présumés de l'explosion... 1km pas plus!

Un spectacle indescriptible de désolation, dans le calme d'une campagne verdoyante et une sentinelle allemande agressive et impatiente de me voir déguerpir après avoir crié qu'il s'agissait d'un "WELLINGTON".

Personne sur les lieux!... On avait réellement l'impression que les habitants encore sous le choc consécutif au crash de la forteresse volante de Belfonds du 4 Juillet 1943, avaient préféré dans un louable réflexe de prudence...rester chez eux." (1)

Enfin la libération en Août 1944,... puis la vision fuyante de ce bref événement s'estompa dans la nuit des temps...

Ayant quitté la ville en 1946 je me posais encore récemment la question! Rêve ou hallucination? Plusieurs causes semblaient avoir concouru à auréoler de mystère ce crash de nuit..., aucun rescapé, la hâte de l'occupant à faire disparaître les restes de ces victimes inconnues et les débris de l'avion, l'absence de témoins, et enfin un lieu d'inhumation ignoré de tous. Dans ces circonstances, force est de reconnaître que les habitants de la ville ne pouvaient être tenus informés des péripéties de ce crash. Donc mystère absolu! Après plus de cinquante quatre années, le témoignage inattendu d'un proche qui avait également aperçu cet avion en perdition, rasant les toits, rappelons le à 23 heures

le soir, me permettait enfin d'entreprendre une reconstitution chronologique que je souhaitais irréfutable, en fonction du contexte lointain et mystérieux de cette affaire.

Après quelques investigations personnelles, je parvenais donc à situer l'événement entre le 15 Avril 1944 et le 6 Juin 1944 (date à partir de laquelle, en famille, nous nous étions réfugiés sous d'autres cieux).

Fortuitement, le hasard d'une discussion en Avril 1998, si longtemps après!... avec le gardien du cimetière de Sées n'ayant pas vécu cette période troublée de l'occupation, m'apprenait que six aviateurs inconnus du Commonwealth reposaient dans une fosse commune abandonnée, près d'un mur clôturant ce lieu de recueillement.

A l'issue de cette conversation pleine d'enseignements, notre curiosité nous incitait à consulter un vieux registre, pour découvrir que ces victimes inconnues avaient été inhumées à la hâte le 23 Mai 1944 (date entrant dans la fourchette de dates que je m'étais fixées) par les troupes allemandes.

Inévitablement je me risquais à faire un rapprochement entre cette découverte et la vision inoubliable du coin de campagne ravagé par le crash de l'avion mystérieux que je recherchais patiemment.

A partir des disparitions d'avions de la RAF ce jour du 23 Mai 1944, Joël Huard (ANSA), A. Brown (chercheur UK) (2) me proposaient une liste de "crashes" comprenant une demi douzaine d'hypothèses incluant Lancaster, Halifax, Wellington, etc...

Deux pouvaient être éventuellement retenues. Un Wellington disparu dans la Manche dans le cadre d'une mission "Nickel", un seul survivant P.O.W... fausse piste évidente et enfin Whitley de la Royal Canadian Air Force disparu entre Long Marston (Warwickshire) et la région d'Alençon (sans précision) faisaient six victimes...sans rescapé mais...inhumés au cimetière Canadien de Bretteville sur Laize (Calvados). Inévitablement je me posais la question suivante:

Existait-il une relation..

- entre l'image fugitive au dessus de la ville de cet avion en détresse, suivie d'un crash en Mai 1944,

- la découverte cinquante quatre années plus tard de la fosse commune renfermant six aviateurs inconnus inhumés au cimetière de Sées,

- le Whitley de la RCAF disparu entre sa base de décollage et la région d'Alençon, et enfin,

- la stèle commune du cimetière Canadien de Bretteville sur Laize?

Quatre points que je m'efforçais déclaircir!

Je soumettais le résultat des diverses hypothèses émises par Joël Huard et les conclusions d'investigations aux archives de la RAF. Celles-ci me confirmaient les points suivants (courrier Archives RAF du 20 Juillet et du 4 Août 1998):

- un Whitley AD 701 de la Royal Canadian Air Force opérant au no 24 Operational Training Unit (2) avait décollé de Long Marston le 23 Mai 1944, avec six membres d'équipage. Son objectif consistait à inonder de tracts de propagande et d'informations (nom de code: "Nickelling") la Basse Normandie et en particulier la région d'Alençon. Prélude aux préparatifs du débarquement semble-t-il ?

Atteint en cours de route par la DCA ou la chasse allemande, ce Whitley fut porté manquant par les services de la RAF sans aucun survivant, ce même jour alors que sa mission devait le conduire dans la région d'Alençon. Le rapport de la RAF me confirmait alors... que les victimes de ce crash étaient en fait inhumées au cimetière de Bretteville sur Laize...

On ne parlait pas d'un transfert quelconque de victimes d'un lieu à un autre. Donc déception et toujours pas de relation entre Sées et Bretteville me permettant de conforter notre hypothèse et en conséquence de situer l'emplacement précis du crash au lieu-dit "Le Buhot" près de Boiville à 1 km au nord de notre petite ville.

Pour appuyer ma conviction, j'écrivais donc au Commonwealth War Graves Commission qui, en réponse, me confirmait la composition de l'équipage et le but de la mission. Enfin cet organisme, transmettant ma requête à son bureau principal en Grande Bretagne soit disant inaccessible au public, me dégageait définitivement la voie en me précisant que les victimes disparues de ce crash avaient bien été identifiées et transférées du cimetière de Sées... au cimetière de Bretteville sur Laize (commune de Cintheaux), après la fin de la guerre en Novembre 1945 (courriers du 12,27 Août et 7 Septembre 1998) par une équipe spécialisée de la RAF.

(3)

La date de disparition de ce Whitley le 23 Mai sur l'axe géographique Long Marston, Alençon (Sées est situé sur cet axe, 20 km au nord d'Alençon), le transfert en Novembre 1945 après identification des six victimes du cimetière Canadien de Bretteville sur Laize, démontrent bien que j'étais en présence de l'avion en perdition, qui avait frôlé la nuit, les clochers de notre cathédrale... avant de disparaître dans un champ avoisinant.

Notre hypothèse étant enfin confirmée... il fallait bien admettre que la fosse commune du cimetière de Sées, supposée renfermer les restes d'aviateurs inconnus était donc aujourd'hui vide... et ceci depuis 1945... au grand étonnement du gardien chargé de son entretien.

Le temps ayant fait son oeuvre et le fait qu'il n'y ait aucun survivant, avaient pratiquement jeté un voile de mystère sur le lieu précis du crash.

Cette imprécision est loin d'être un cas unique sachant que de nombreux avions de toutes nationalités auxquels on a attribué de vagues lieux de crash sont disparus entre 39 et 45 sans laisser de traces...

Il reste donc un potentiel de recherches inépuisable à vouloir compléter les informations détenues en archives par la RAF et de l'USAAF, par des informations plus précises concernant les lieux de crash,... et en conséquence la possibilité future de pouvoir retracer l'histoire ou l'odyssée ignorée de l'équipage d'un avion disparu. Je pense que l'on touche là, l'un des objectifs de l'ANSA.

En guise de conclusion... on peut être satisfait que l'issue de ces recherches déclenchées très tardivement, ne soient pas restées vaines cinquante quatre années après un souvenir de guerre lointain et imprécis. En tout cas ce résultat, fruit d'une collaboration commune, ANSA, Services d'Archives Britanniques démontre que l'histoire régionale et plutôt chaotique de cette période de l'occupation n'a pas fini de nous apporter quelques surprises et aussi des découvertes inattendues dans le cadre d'un champ d'investigation illimité.

(1) Dans le cadre de ce crash du 4 Juillet 1943, cinquante personnes furent interrogées par l'occupant et 20 furent déportées incluant la brigade de gendarmerie de la ville.

(2) Je remercie tous ceux qui m'ont apporté des informations me permettant de progresser dans cette enquête... J. Huard, R. Chombard, J-C. Niclot et Monsieur le Maire de la commune de Cintheaux (Calvados) délégué de l'ambassade du Canada (copie de ce texte).

(3) OTU Operational Training Unit

Cet entraînement de durée variable permettait aux aviateurs de différentes spécialités, de se former à la vie en équipage, avant de rejoindre, à l'issue du stage, les différents groupes opérationnels de la RAF.

(4) Les victimes de ce crash du 24 Mai 1944 que les troupes d'occupation ne pouvaient identifier ont donc été transférées de la fosse commune du cimetière de Sées dans une tombe décente XXVII G 4 - 7 située au cimetière Canadien de Bretteville sur Laize après la libération, en Novembre 1945. En voici la liste:

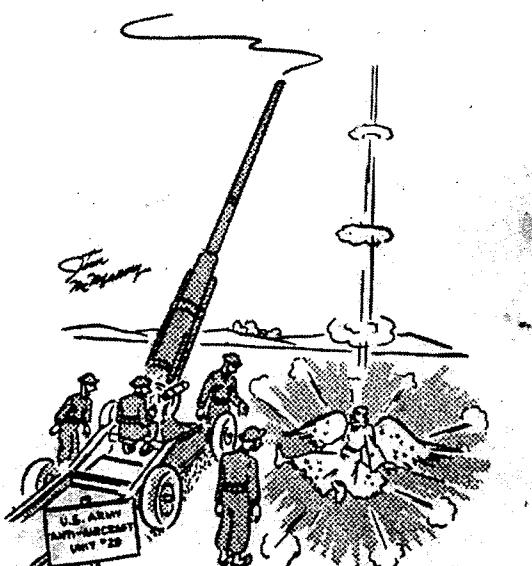
F/O DW Goodwin	Pilote	23 ans	RCAF
P/O J. Hong	Navigateur	23 ans	RCAF
F/O CB Wyckoff	Bombardier	28 ans	RCAF
WO2 JG Jacques	Opérateur radio et mitraillleur		
		23 ans	RCAF
Sgt J Hopper	Mitraillleur	21 ans	RCAF
Sgt WG Harris	Mitraillleur	22 ans	RCAF

2959 stèles dont celles de 110 aviateurs se dressent au cimetière canadien de Bretteville sur Laize (commune de Cintheaux, Calvados).

(5) L'Air Ministry, les American Air Forces avaient créée après 1944, des services spécialisés dans la recherche, de leurs aviateurs tombés au combat dans les zones d'opérations, et les cimetières nationaux.

Je me souvenais, en effet qu'une équipe de la RAF avait opéré en Normandie dès 1945, et que le Flight Lieutenant R. N. Archer, comme par hasard, ami de la famille, en liaison avec l'Imperial War Graves Commission siégeant à Arras, avait permis l'identification du commandant René Mouchotte à Middelkerke en 1949 après une opération de recherches et d'investigations de longue haleine.

Roger CORNEVIN - HAYTON



Dessin humoristique datant de 39/45 édité par l'armée américaine

◆ IN MEMORIAM: 1st Lt Ronald NICHOLS (11/11/19 - 18/08/44)

Une tragique méprise

Le 12 août 1944, peu avant midi, alors que vers Toulouse on percevait les échos d'un bombardement, après ce qui ressemblait à un combat aérien, un avion s'abattait en flammes dans un petit bois non loin de Pujaudran, dans le département du GERS.

Dans les décombres on trouva un corps, qui fut identifié comme celui du 1st Lt Ronald Nichols, originaire de Colfax dans l'Iowa, région située au nord des Etats-Unis d'Amérique.

Un parachutiste ayant sauté à haute altitude avait été vu touchant terre au sud de la RN 124.

Voici les renseignements dont je disposais, lorsque j'ai décidé d'en savoir un peu plus sur cet avion, son équipage et sa mission.

Je fais grâce aux lecteurs des péripéties de l'enquête pour ne leur en livrer que les résultats.

L'avion, un Mosquito de type Mk XVI était immatriculé NS 553.

Il appartenait au 653 rd Bomb Squadron du 25 th Bomb Group, élément de la 8th United States Army Air Force.

Le 25th Bomb Group formé le 9 août 1944 en Angleterre était une émanation du 802nd Reconnaissance Group créé le 22 avril 1944. Il comprenait le 652nd, le 18th, le 653rd et le 654th Squadron dont les activités étaient différentes.

Le travail du 653 rd Bomb Squadron consistait essentiellement en reconnaissance du temps et en "scouting".

Une mission "Scout", appelée encore d'"éclairage", nécessitait d'arriver sur l'objectif environ 20 minutes avant les bombardiers, pour ensuite:

- ◆ observer les conditions météorologiques,
- ◆ effectuer une recherche visuelle des chasseurs ennemis en vol ou décollant d'aérodromes proches,
- ◆ essayer de repérer les positions de FLAK,
- ◆ noter l'efficacité d'éventuels écrans de fumée,
- ◆ prévoir l'évolution du temps sur l'objectif,
- ◆ communiquer les observations au responsable de la Mission sur le canal radio approprié,
- ◆ simuler si nécessaire une attaque sur un autre objectif,
- ◆ demeurer suffisamment de temps sur l'objectif pour avoir une bonne estimation de l'efficacité du bombardement,
- ◆ et rendre compte des résultats de celui-ci au responsable de la Mission.

Pour ce type de mission le 653rd Squadron utilisait des Mosquito. C'est pour cela que son insigne représentait un moustique en tenue de pilote, caché dans un nuage, l'œil rivé à une longue-vue.



De par ses performances exceptionnelles, le Mosquito était très prisé des Américains; 107 Mk XVI furent cédés à la 8th

Air Force au titre de réciprocité de la Loi Prêt-Bail aux termes de laquelle les Etats-Unis s'étaient engagés à fournir de l'armement aux Britanniques.

L'odyssée du Mosquito NS 533 et de son équipage est liée au bombardement, le 12 août 1944, des usines de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et à celui du terrain de Toulouse-Francazal.

Chose inhabituelle (et peu connue), la force aérienne qui attaqua la ville rose ce jour là ne venait ni d'Angleterre ni d'Afrique du Nord; elle avait décollé d'aérodromes italiens, de la région de Foggia et regagnait des bases britanniques, au terme d'une mission faisant partie d'une opération bien particulière: l'opération Frantic.

Rappelons que Frantic avaient pour but de permettre le bombardement d'objectifs situés en Russie occupée ou dans des pays satellites de l'Axe par des appareils U.S. à partir de bases ukrainiennes mises temporairement à la disposition des Américains par le gouvernement soviétique.

La motivation officielle fut la suivante:
Devant les raids effectués par le Bomber Command Britannique et la 8th Air Force, de nombreuses usines allemandes avaient été, au début de 1943, déplacées du nord de l'Allemagne vers l'est ainsi que vers des pays occupés devenus satellites.

Ces complexes industriels étaient difficiles à atteindre, au départ de Grande Bretagne, car très loin, à la limite du rayon d'action des bombardiers et, chose aggraveante, les chasseurs d'escorte ne possédaient pas encore le rayon d'action nécessaire pour protéger les escadres d'un bout à l'autre du trajet.

Quant aux soviétiques ils ne disposaient pas d'appareils adéquats pour faire eux-mêmes le travail. Aussi, pour permettre la destruction de ces sites, les Américains proposèrent aux Russes d'effectuer ces bombardements à leur place à partir de bases soviétiques, mises temporairement à leur disposition. Ce geste devait également améliorer les relations de "confiance" avec l'allié Russe.

Toutefois il semblerait au vu de certains documents que la motivation réelle des Américains ait été différente...

Elle se serait inscrite dans le cadre du plan "Glacier" imaginé par les grosses têtes du Pentagone: En échange de la destruction d'objectifs stratégiques, les Américains espéraient obtenir de leur allié la mise à la disposition de bases situées en Sibérie à partir desquelles des Boeing B29 "SuperFortress" pourraient décoller pour aller bombarder le Japon.

Quoi qu'il en soit, les Russes agréèrent la proposition américaine.

Il y eut 7 missions Frantic: quatre au départ d'Angleterre, effectuées par les "Forteresses volantes" de la 8th Air Force et trois à partir de bases italiennes, par celles de la 15th Air Force. Les aérodromes russes, "prêtés" aux aviateurs américains pour les sept missions Frantic, furent Poltava, Mirgorod et Piryatin, tous situés en Ukraine dans la région de KIEV.

Le trajet accompli par les B17 de la 8th Air Force était le suivant: Angleterre- Ukraine- Foggia (Italie)- Angleterre (avec, au cours de la dernière partie, le bombardement d'objectifs en France).

Ce sont les B17 des 95th et 390th Bomb Groups, escortés par les P51 du 357th Fighter Group, accompagnés chaque fois par deux Mosquito du 25th Bomb Group qui effectuèrent les 4 missions Frantic dévolues à la 8th USAAF. Le 6 août 1944, 75 Forteresses volantes et 64 chasseurs Mustang P51 décollent de leurs bases britanniques pour la mission Frantic V, précédés par 2 Mosquito, l'un dont je ne connais pas l'immatriculation était piloté par le Capt. Baker, l'autre était le NS 533.

Le pilote de celui-ci, le 1st Lt Ronald Max NICHOLS, a 25 ans. Il a déjà accompli un tour complet d'opérations sur "Forteresse volante" sans doute au 324th Bomb Squadron du 91 st Bomb Group.

Le navigateur, le 2nd Lt Elbert Foster HARRIS est plus jeune; il vient de Louisiane. Promu Navigateur-météorologue en février 1944, il arrive en Grande-Bretagne au mois de mai, et suit immédiatement un cours portant sur le nouveau système de radionavigation anglais "Gee". Par la suite il devait parfaire ses connaissances en radionavigation en étant initié au système à longue portée "Loran".

Les Mosquito du 25th Bomb Group avaient gardé la couleur de camouflage bleu PRU (Photo Reconnaissance Unit) de la Royal Air Force mais étaient frappés de l'étoile blanche à 5 branches de l'US Air Force de chaque côté du fuselage.

Le NS 533 décolle de Watton, base située au nord -est de Londres. C'est l'un des nombreux terrains mis à la disposition des américains dans l'East Anglia par les britanniques.

Le Mosquito sert de Scout aux B17 qui bombardent l'usine Focke-Wulf de Gdynia située près du port de Gdańsk, ex Dantzig, en Pologne, sur la mer Baltique.

Puis, après un vol de plus de 2200 km, il se pose à Poltava à 300 km de la grande ville de Kièv sur le Dniepr. Ce long périple nécessita une navigation rigoureuse car les moyens habituels de radionavigation ne couvraient pas tout le trajet malgré les performances du système Loran.

Le 8 août, le NS 533 accompagne les bombardiers américains sur Katowice, en Pologne, et le 11, il part pour l'Italie où il atterrit à San Severo, un terrain satellite de Foggia, à proximité de la côte Adriatique après avoir "assisté" les Forteresses qui "traitaient" comme l'on dit maintenant les raffineries de pétrole de Ploësti en Roumanie.

Le 12 août, tout le dispositif de Frantic V, quitte l'Italie pour regagner les îles Britanniques. Les B17 des 95th et 390th Bomb Groups, toujours escortés par les P51 du 357th Fighter Group, ont comme derniers objectifs, les usines aéronautiques de Toulouse Blagnac et du terrain de Francazal. Il fait un temps magnifique lorsque le Mosquito NS 533 décolle de Celone, un aérodrome situé près de Foggia; au passage, le navigateur aperçoit Naples et Rome.

La Corse est survolée puis arrivé en vue de Toulouse l'équipage accomplit son travail habituel avant l'arrivée des bombardiers: entre autre identifier les objectifs, repérer les sites de Flak et déterminer la direction et la puissance du vent.

Le bombardement terminé, le Mosquito se met en place pour vérifier les résultats de celui-ci.

Alors que, par routine, le navigateur, le 2nd Lt Elbert Harris, se retourne pour s'assurer de l'absence d'ennemi dans l'angle mort arrière, il aperçoit deux avions qui ont l'air de prendre le Mosquito en chasse. Bien que ne les voyant que par instant, il croit cependant reconnaître deux appareils amis, des Mustang P51



du 357th Fighter Group, celui qui, rappelons-le, assure l'escorte des bombardiers depuis l'Angleterre.

Il prévient aussitôt, Nick, le 1st Lt Nichols, qui essaie alors de contacter les chasseurs par radio: Tirez-vous Balance (c'est le code radio de la chasse) ici c'est un Mosquito! Aucune réponse! Pendant ce temps les chasseurs se sont rapprochés. Incrédule le Lt Harris

2nd Lt Harris 1st Lt Nichols
Document John Harris

constate que ce sont bien des Mustang et il le confirme à Nichols en lui suggérant de changer de cap au plus vite. Celui-ci ouvre les gaz en grand et tire sur le manche. Mais, les chasseurs qui ont anticipé la manœuvre se rapprochent rapidement. Nichols, tout en effectuant des "Evasive actions" tente de prendre contact avec les bombardiers pour qu'ils essaient d'avertir les chasseurs de leur méprise, mais une fois encore il ne reçoit aucune réponse.

Et c'est le drame! les chasseurs tirent! Si la première rafale passe au-dessus, la deuxième atteint le moteur droit qui prend feu.

Le second moteur est touché. Nichols hurle à la radio: Bon Dieu, vous venez de toucher mes moteurs!

L'avion s'enflamme! Harris déboucle sa ceinture et essaie d'attraper son parachute. Ce dernier, d'ordinaire, est sous son siège mais à la suite des Evasive actions il a glissé à l'avant du cockpit. L'avion se cabre, part en vrille, décroche, plaquant Harris au sol. Enfin il parvient à s'en saisir et à l'agrafer à son harnais. Il regarde à l'extérieur et constate que le Mosquito est en vrille vers la gauche et que Nick malgré tous ses efforts ne parvient plus à le contrôler. L'aile droite est en feu et les flammes s'étendent sous le fuselage jusqu'à la queue. En se levant Elbert Harris peut voir des flammes sous le moteur gauche. De la fumée entre dans le poste de pilotage. Il tente d'appeler Nichols sur l'interphone mais n'obtient pas de réponse. Déjà en temps normal l'évacuation en vol d'un Mosquito n'est pas une chose aisée, mais avec le feu elle devient hasardeuse.

Il y a bien la trappe d'accès à bord, mais elle est située en contrebas en plein dans les flammes; une autre issue possible se trouve insérée dans le canopy du cockpit mais lorsque l'on s'évacue par cet endroit il y a de forts risques de se faire télescopier par la dérive ou l'empennage.

Harris tente tout d'abord de larguer la trappe avant, mais il ne peut réussir à la débloquer, il se résout alors à tenter sa chance par l'ouverture d'évacuation supérieure.

Il enlève son serre-tête, son masque à oxygène et se hausse jusqu'à elle. Il tape sur l'épaule de Nick et la lui montre; celui-ci acquiesce d'un signe de tête.

Alors qu'il se hisse par l'ouverture il constate la présence d'une traînée de flammes qui part du fuselage. Il ferme les yeux et pousse de toutes ses forces pour s'éloigner de l'avion. Comme prévu il est heurté par le stabilisateur et se retrouve au milieu des flammes. Il hésite à ouvrir les yeux tellement il craint de voir que ses vêtements et son parachute sont en feu.

Il a sauté d'une altitude qu'il estime entre 12000 et 14000 pieds; il décide de différer le plus possible l'ouverture de son parachute pour ne pas donner aux Allemands le temps d'arriver rapidement à l'endroit où il touchera terre. Quand il ouvre enfin les yeux il aperçoit seulement une trace de fumée provenant du Mosquito.

Après une longue chute libre, le Lt Harris actionne la commande d'ouverture de son parachute; à l'aide des suspentes il réussit à diriger sa descente pour toucher au sud de la RN 124.

Le choc est brutal, outre une hanche meurtrie à cause d'un heurt avec l'empennage du Mosquito lors de l'évacuation, il souffre d'une forte entorse à une cheville. De plus, il porte des traces de brûlures, et une blessure en séton à l'épaule, causée sans doute par une balle, saigne doucement.

Alors qu'il s'efforce de plier son parachute et qu'il hésite sur ce qu'il doit en faire, un paysan, accompagné d'une fillette, s'approche et lui fait comprendre par gestes qu'il doit s'efforcer de gagner des bois qu'il lui indique de l'autre côté d'un chemin.

Une fois le bois atteint, il se cache dans un fourré et y reste sans bouger malgré le passage à proximité de personnes qui, vraisemblablement, le cherchent.

Dans la soirée il se hasarde à demander de l'aide dans une ferme. Immédiatement accueilli, nourri et caché il sera conduit dans la nuit, malgré la présence de nombreuses patrouilles allemandes, vers un Maquis qui bivouaque à proximité.

Après avoir reçu les soins que son état requiert, Harris, vite adopté, va partager le sort des maquisards jusqu'au 19 août 1944, date à laquelle le Maquis fait mouvement sur Toulouse pour participer à la libération de la ville. Le soir du 5 septembre 1944, on le prévient qu'un avion de la Royal Air Force va arriver à Francalac et qu'il pourra y embarquer pour revenir en Angleterre; il s'agit du doublé de LOCKHEED "Hudson" de l'opération "Dullingham". L'Hudson de Elbert Harris atterrira sur un terrain près de Londres dont on ne révélera ni l'emplacement ni le nom aux passagers.

Le Lt Harris conservera précieusement toute sa vie le souvenir de ses amis français. Il parlera souvent à sa famille des risques qu'il leur a fait encourrir, de leur acceptation spontanée à les assumer, et leur en gardera toujours une profonde reconnaissance.

Monsieur Elbert Foster Harris est décédé au mois de juin 1995. Afin que ses enfants n'oublient pas, il a tenu à raconter ses souvenirs de son "Expérience du Maquis" dans un opuscule que sa soeur Madame Stella Wilkes-Harris a eu

l'obligeance de me communiquer.

Le corps du 1st Lt Nichols fut exhumé du cimetière de Pujaudran le 25 juillet 1945 et inhumé provisoirement pour identification au cimetière militaire U.S. de Draguignan - Saint Raphaël (X125 supposé être le 1st Lt Nichols: Tombe G - 5 -913)...

Identifié formellement le 1-09-1945, il repose depuis le 2-05-48 au cimetière de Colfax (Iowa)...

Les pilotes des 2 Mustang ont, en toute bonne foi, revendiqué à leur arrivée en Grande-Bretagne, la destruction d'un Junker 188.

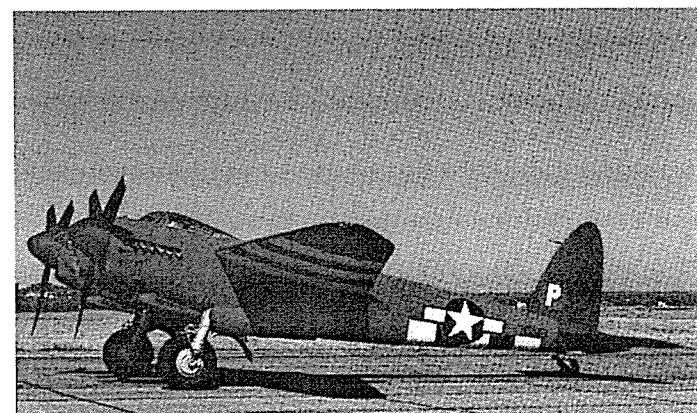
Il est étonnant qu'ils aient confondu un Mosquito avec un avion de ce type car la silhouette du Junker 188 est, elle, beaucoup plus proche de celle du De Havilland.

L'historien du 25th Bomb Group qui m'a beaucoup aidé à reconstituer les missions de l'opération Frantic m'a confirmé que trois "Mosquito" de ce group avaient été descendus par des chasseurs alliés. C'est pour éviter de telles erreurs qu'après le 12 août 1944 leur dérive fut peinte en rouge.

Jacques LEROUX
AVICRASH

Mosquito Mk XVI NS 519 du 653rd Bomb Squadron du
25th Bomb Group

La dérive est peinte en rouge
Document Mme Stella Wilkes-Harris



♦ UN PEU D'HUMOUR, QUE DIABLE !

Dessin humoristique datant de 39/45 édité par l'armée américaine



"I was playing cards with the Major last night!"

◆ FOUILLES ... DECEPTION A EPINAY

Grâce aux renseignements fournis par Pierre GIBOURDEL qui fut témoin de la chute du chasseur allemand, l'ANSA 39-45 se mobilisa pour rechercher les vestiges qui subsistaient dans le sol d'une prairie appartenant à Mesdemoiselles LECLIN, sur le territoire de la commune d'EPINAY, près de la BARRE EN OUCHE (27).

A priori, le site du crash n'avait jamais été fouillé et les espoirs étaient grands de découvrir de beaux morceaux pour notre future mémorial.

Après les démarches conformes à nos procédures (autorisations diverses, propriétaire, maire, gendarmerie, services de ACVG, affaires culturelles, etc....), la date du 21 août 1999 était fixée pour la fouille et les invitations lancées.

Pierre GIBOURDEL aux commandes de sa pelleuse nous assurait gracieusement la conduite des travaux. Les recherches bibliographiques nous confirmaient bien que le 21 juin 1944, suite aux combats aériens, 3 Messerschmitt 109 étaient abattus dans la région de LA BARRE EN OUCHE, dont celui du FELDWEBEL (adjudant) Kurt CLEMENS de la 8/ JG3 qui sauta en parachute, Blessé, il fut récupéré par les autorités allemandes, point confirmé par Pierre GIBOURDEL, le témoin. Il n'y avait donc, lors de la fouille, aucun risque de retrouver de restes mortels du pilote.

Dès 8h du matin, par un beau temps espéré, les fléchages étaient mis en place, les entrées de l'herbage sécurisées pour éviter la fuite des bovins.

La pelleteuse pouvait entrer en action.

L'endroit précis du point de chute était devenu un roncier autour duquel le détecteur grosses masses de l'ANSA 39-45 avait confirmé, lors d'une reconnaissance, quelque temps avant, que les morceaux importants se trouvaient bien en profondeur.

Dès les premiers coups de pelle, quelques morceaux ou minéralisations d'alu confirmaient bien que nous étions sur le bon site.

En élargissant et en creusant plus profond, toujours quelques petits fragments mais point de gros. Déception générale malgré la taille du trou et la couche de silex atteinte à plus de 3 m de profondeur.

La pause du midi avec pique-nique sous un soleil éclatant fut l'occasion de toutes les suppositions et supputations: d'où venait l'avion? comment est-il tombé? aurait-il été fouillé et ferrailé après guerre plus ou moins "clandestinement"?

La poursuite, l'après midi, devait nous rendre à l'évidence qu'aucun gros morceau, structure ou moteur ne se trouvait là.

Grosse déception et frustration car malgré les prospections au détecteur dans un périmètre agrandi, il fallut se rendre à l'évidence que le site avait dû être déjà fouillé pour récupérer l'aluminium qui, après guerre était très recherché (supposition étayée par la découverte, le matin, d'un bout de gros câble d'acier qui avait dû casser lors de la récupération de l'épave).

Le bilan est modeste, mais parmi les vestiges retrouvés figurent le tube pitot, une masselotte d'équilibrage d'aile, des fragments de carter moteur, des petits morceaux de structure, etc...auxquels un morceau plus important, remis par un voisin, Mr GROULT, que son père, à l'époque, avait récupéré sur place. Il s'agit d'un volet d'aile tout replié en accordéon, ce qui peut laisser supposer que

l'aile aurait touché le sol en premier. Le tube pitot trouvé peu profond était placé sous l'aile gauche du 109.

Journée sympathique malgré tout grâce au temps superbe (coups de soleil en prime...), au pique-nique très amical pour une vingtaine de membre de l'ANSA 39-45, à la visite que nous avons reçue des journalistes de L'EVEIL NORMAND et de PARIS-NORMANDIE.

Beaucoup de visites de voisins et amis venus en curieux, surpris par l'animation de ce coin très tranquille du PAYS d'OUCHÉ. Malheureusement, pour reprendre le titre d'un journaliste lors d'une précédente fouille!! On ne gagne pas à tous les coups!!

Pour terminer:

Un merci tout particulier à Pierre GIBOURDEL, qui à cette occasion nous a fourni sa pelleteuse, son chargeur et sa compétence professionnelle à titre gracieux. Je pense qu'il était au moins aussi déçu que nous!

Un grand merci également à Mesdemoiselles LECLIN de SAINT AUBIN DES HAYES qui nous ont accordé l'autorisation de fouille dans leur herbage malgré la présence des bovins qui nous ont fait le matin un accueil... galopant digne des vachettes landaises d'Intervilles!

J. HUARD

Malgré les moyens mis en oeuvre et la bonne volonté de tous, y compris de la météo, aucun gros morceau du Me 109

On pouvait même voir le président pleurer dans son casque ... Sniff !! et en parlant de sniff, ça sentait vraiment l'essence synthétique allemande



Les restes d'un avion de combat déterrés à Epinay

Un Messerschmitt allemand tombé le 21 juin 1944

Mardi 24 août 1999

N° 16995

5.00 F
0.76 €

Paris Normandie

Une escadrille de passionnés en quête d'un Messerschmitt

Une vingtaine de passionnés d'aviation et de la Seconde guerre mondiale a ratissé un champ en quête des restes d'un Messerschmitt allemand tombé le 21 juin 1944 à Epinay. Rencontre.

Un peu déçue la vingtaine de terrassiers qui, toute la journée de samedi s'était mise à la recherche des restes d'un Messerschmitt abattu en juin 44 à Epinay. Certes, elle avait dans sa besace quelques pièces métalliques, un morceau d'aile, un arbre à came, un contre-poids, un morceau d'essence synthétique, etc., mais point de gros morceaux et encore moins de moteur. « Je suis sûr avec l'odeur d'octane qui nous prenait la tête nous ne devions pas en être loin. Dommage. Peut-être qu'en instant un peu ? », avoue Sylvain Dézelée le président de l'Association normande du Souvenir aérien 39/45.

Plus optimiste, Joël Huard reconnaît que la journée fut bonne malgré tout : « Nous nous sommes oxygénés, il a fait beau et puis nous avons quand même les données historiques. Il ajoute plus sérieusement : L'avion tombé ici était un Messerschmitt 109 G6, numéro de série 412 821, immatriculé 8/JG3 Unité UDET. Son pilote s'appelait FW (l'équivalent d'adjudant) Kurt Clemens et a sauté en parachute lorsqu'il fut abattu par un Mustang de la 19^e squadron de la RAF le 21 juin 1944.

Au cours de ce même combat, deux autres avions allemands sont tombés d'ailleurs dans le



Déçus mais pas bredouilles, quelques-uns des chercheurs avec leur maigre butin

secteur. Un premier piloté par l'Ob FW Goerg Ströbele dans une partie boisée au nord de Beaumesnil, le second par Max Erhard, tombé à l'ouest de La Barre-en-Ouche en direction de Gisay-la-Coudre. Ils étaient indemnes. »

La discussion se poursuit dans une avalanche de données techniques : poids de l'appareil,

puissance, consommation, etc. Guillaume, le fils du président, tient dans ses mains un morceau d'essence synthétique.

Comme les Allemands n'avaient pas de pétrole, ils fabriquaient leur carburant par distillation de la houille. « Avec le temps, ça fait tout de même plus de cinquante ans, l'essence liquifiée se solidifie à nouveau et

nous trouvons régulièrement des blocs semblables comme celui-ci. C'est de l'essence synthétique », précise encore l'équipe, très affûtée dans ses connaissances.

Dommage pour elle, et malgré une odeur persistante d'octane, que le terrain n'ait pas exhumé ce qu'elle espérait.

▼ Avions et 2^e guerre

Née il y a trois ans maintenant du rassemblement d'une poignée de passionnés, l'Association Normande du Souvenir Aérien 39/45, l'ANSA, dont le siège est à Evreux, rayonne aujourd'hui sur pratiquement toute la France.

Car au sein de ses cent-vingts adhérents actuels se trouvent une dizaine de mordus, habitant hors de Normandie, aux quatre coins de la France, tout autant passionnés d'aviation et de Seconde guerre mondiale que les gens du cru.

Elle s'est donné pour principal objectif d'inventorier, de répertorier tous les avions tombés durant la seconde guerre mondiale. Un travail de titans qui, loin de les rebuter, encourage les membres de l'association à poursuivre leur quête du vrai et du savoir.

L'association est présidée par Sylvain Dézelée, entouré de Joël Huard et Jean-Pierre Marie.

□ ANSA : 18 rue des trois cornets, 27190 Ormes ; tél. : 02.32.67.23.37. ou 02.32.44.09.44. (Joël Huard).

Témoin de la chute de l'avion

C'est Pierre Gibourdel, un habitant d'Epinay qui avait suggéré cette fouille, lui qui, à l'époque des faits, était âgé d'une douzaine d'années et qui avait vu l'avion s'écraser dans le champ, propriété aujourd'hui des sœurs Leclin.

Des données corroborées par un autre témoin local, Robert Briavoine qui affirmait qu'aucune fouille n'avait été effectuée jusqu'à maintenant.

C'est donc plein d'espérance que l'équipe s'est mise au travail, aidée en cela par des détecteurs de profondeur et le matériel de terrassement de l'entreprise Gibourdel.

La suite on la connaît. Elle n'a pas pour autant égratigné l'enthousiasme et le dynamisme des chercheurs qui ont encore bien des terrains à feuiller.

◆ ARRIVEE DE QUINZE PILOTES REMPLACANTS, HUIT SEULEMENT REGA- GNERENT LEUR FOYER ... (par Georges LAWSON, Président de l'Association du 7ème Groupe de Reconnaissance de Photo Aérienne) Traduction par Michel BAUDOUIN, d'après un article extrait de "The Journal of the 7th Photo Reconnaissance Association", paru en mars 1997

En mars 1944, eut lieu l'arrivée d'un contingent de quinze pilotes remplaçants à MOUNT FARM (Angleterre). A la fin de la seconde guerre mondiale, seuls huit d'entre-eux regagnèrent les Etats-Unis. Preuve, s'il en est, que la reconnaissance aérienne photographique était un type d'activité mortel, dangereux et périlleux où la vie et la mort se mesuraient au centimètre et à la seconde près.

Deux pilotes remplaçants de mars 1944 furent assignés à la 13ème escadrille: les lieutenants Albert. W. CLARK et Franck. M. SOMMERKAMP.

Al CLARK fait malheureusement partie de ceux qui n'ont pas eu l'occasion de profiter de leur retraite. En revanche, Franck SOMMERKAMP s'est maintenant retiré sur les rivages de la Caroline du nord.

Le 9 août 1944, les lieutenants CLARK et SOMMERKAMP furent désignés pour obtenir des photos sur les points de franchissement possibles de la Seine par les troupes allemandes en retraite.

Après avoir assuré leur mission cartographique, alors qu'ils se trouvaient en formation libre dans la région de Chartres à l'altitude de 21 000 pieds (6 400 m), quatre avions non identifiés furent aperçus dans la direction de quatre heures, au même niveau. Le Lt SOMMERKAMP avertit Lt CLARK par radio puis amorça un virage en piqué. Le Lt CLARK confirma la réception du message et demanda à quelle distance se trouvaient les autres appareils. La réponse fut "Diablement près". Peu de temps après, le Lt SOMMERKAMP vit un P 38 à environ 1,5 km derrière lui dans la direction de sept heures, émettant une traînée de fumée noire et entouré de plusieurs avions.

Le Lt CLARK appela et dit "SOMMERKAMP, je suis en feu et je m'éjecte". Mais, pour des raisons inconnues, il resta à bord et fut tué dans l'écrasement de son appareil.

Une information nous est parvenue récemment de France. Elle fournit les informations d'un témoin au sol de la scène et ce qu'il advint au Lt CLARK ce 9 août 1944.

Fernand LEGARD, un jeune garçon vivait dans une ferme au lieu dit "Les Vaux". Il aperçut un avion dans le ciel dont il pensa que le pilote se trouvait dans l'incapacité à le manœuvrer ou alors était devenu inconscient.

L'avion coupa la cime des sapins avant de s'écraser dans un champ. Le Lt CLARK était vraisemblablement mort ou gravement blessé lorsque l'avion s'abîma au sol.

Le jeune français en déduit qu'il y avait deux pilotes en raison des deux poutres-fuselages du P 38 et en vint à la conclusion que les pilotes devaient se trouver en piteux état. Il n'eut guère le temps de s'attarder du fait de l'arrivée sur les lieux d'une voiture de commandement allemande. Les allemands réagirent comme si le (ou les) pilote(s) était(ent) encore vivant(s).

A ce moment, la nationalité du pilote et le type d'avion restaient inconnus.

Cinquante deux ans après, l'épave de l'appareil a été déterrée et une identification positive effectuée. Un nombre important de pièces fut retrouvé dont certaines avec leur plaque d'identification comportant le numéro de série du fabricant.

Le maire du Bouillon, les maires des communes avoisinantes ainsi que de nombreux citoyens se sont rassemblés pour rendre hommage, prier, se recueillir et porter un toast à un brave aviateur américain qui perdit sa vie pour son pays et la libération de la France.

Des gerbes de fleurs furent déposées sur le site du "crash" et un projet envisagé pour ériger une stèle commémorative. Le Lt Albert. W. CLARK, matricule AFSNO-729812 s'était engagé comme élève-officier dans l'Armée de l'Air en 1943. Il était originaire d'Honolulu, Hawaii où ses parents résidaient encore en 1946. (Note de la traduction, après enquête, le Lt CLARK repose désormais au cimetière militaire "PUNCHBOWL" d'Honolulu).

Les Français souhaiteraient rencontrer quiconque aurait connu le Lt CLARK ou pourrait fournir des renseignements sur ses proches: parents, frères et soeurs.

Certains membres de sa famille vivent encore probablement à Hawaii et toute assistance dans cette recherche serait appréciée. (Note de la traduction: les investigations effectuées sur place jusqu'alors sont restées vaines).

Franck SOMMERKAMP arrivait à Mount Farm avant son vingt et unième anniversaire. Il y séjournait douze mois au cours desquels il accomplit quarante-cinq missions de guerre sur avions F-5 et P-51.

La croix des aviateurs "DISTINGUISHED FLYING CROSS" (D.F.C) quatre médailles aéronautiques et le "PURPLE HEART" (décoration attribuée aux blessés de guerre) lui furent décernées.

Il détient aussi deux autres records, d'une part le plus jeune à avoir réalisé quarante-cinq mission de guerre et d'autre part de les avoir effectuées dans le laps de temps le plus court.

L'échappée belle du Lt SOMMERKAMP, le 9 août 1944 n'est pas comparable avec sa mission du 13 juin 1944, peu de temps après le jour du débarquement. Il fut envoyé derrière les lignes ennemis pour découvrir et photographier un aérodrome en herbe, utilisé par la LUFTWAFFE comme base avancée pour ses chasseurs. Il décolla par un beau jour d'été, visibilité illimitée, avec une couverture nuageuse à 50% de cumulus.

En arrivant sur l'objectif, un suprême chaos régnait avec des avions volant dans toutes les directions. L'altitude normale pour une mission de ce type était de 30 000 pieds (9 150 m) mais, afin d'être sous le plafond des nuages, le Lt SOMMERKAMP descendit à 16 000 pieds (4 900 m), un niveau où l'environnement n'est pas des plus amicaux pour un pilote de reconnaissance mais, en revanche, la meilleure altitude pour les chasseurs Allemands.

Il n'eût pas très longtemps à attendre. En un éclair, six FW-190 au nez blanc s'approchèrent pour une victoire expéditive. L'expérience vient rapidement dans une telle situation, associée à l'idée que "ces gars n'auront pas ma peau". Ainsi la réaction fut-elle instantanée.

Les FW-190 accéléraient plus rapidement que le F-5 et les obus de 20 mm explosaient autour et dans l'avion. La manette des gaz fut poussée au maximum vers l'avant, au delà des entrées autorisées en temps de guerre. Le surcompresseur passa en survitesse et l'avion entra dans un piqué vertical.

Encore plus d'ennuis restaient à venir. Un obus atteignit la plaque de blindage à hauteur de l'épaule, derrière le siège pilote. Le Lt SOMMERKAMP fut atteint par l'obus mais aussi par les morceaux de plexiglass: la verrière vola en éclats et les instruments vacillaient. Piquer à presque la vitesse du son ne constituait certes pas le meilleur des choix mais toute autre solution se serait avérée encore plus désastreuse. L'avion ne pouvait pas sortir de son piqué sous la seule action du manche et de la gouverne de profondeur. Après braquage à fond du "trim" de profondeur vers l'arrière, l'avion émergea des nuages à environ 1 000 pieds (300 m). Cette manœuvre pas très orthodoxe permit de semer les six FW-190 au nez blanc.

Désormais, d'autres problèmes captaienl l'attention du pilote, âgé de 20 ans, natif de la ville de Washington. Il atterrit normalement et fut accueilli en fanfare par le ban et l'arrière ban. Pour cette mission, il reçut les médailles D.F.C et PURPLE HEART.

Les deux chefs d'escadrille de Franck SOMMERKAMP furent deux pilotes inoubliables et parmi les meilleurs de l'Armée de l'Air Américaine.

Il remercie LOCKHEED d'avoir conçu et construit un avion sûr, stable et fiable. Son chef sur F-5 était Delmar HARRIS (décédé le 15 avril 1985) et son avion avait été baptisé "CHIEF ONE". Son chef sur P-51 était Sammy SWOPE et son appareil nommé "CHIEF TWO".

◆ L'ANSA 39-45 EN ALLEMAGNE...



Le monument de GEISENHEIM

Ce premier week-end d'octobre, se déroulaient en Allemagne, les cérémonies du souvenir pour les anciens de la chasse de jour et de nuit allemande. Cette réunion annuelle correspondait avec la fête nationale allemande, le 3 octobre, et le 40 ème anniversaire du monument, érigé à Geisenheim (Hesse) au bord du Rhin, au sud de Mayence, en souvenir de tous les pilotes de chasse de toutes les nationalités morts au combat pendant la deuxième guerre mondiale.

L'ANSA 39-45, grâce à nos amis alsaciens,

y était invitée au sein d'une délégation française d'une bonne vingtaine de membres, dont des pilotes ayant appartenu au Normandie-Niemen, aux escadrons Provence, Dauphiné et Lafayette sur P47 ou Spitfire en fin de guerre, conduite par le Général de l'Air de Chassey. Sylvain Dezelee souffrant s'était vu contraint de déclarer forfait la veille du départ, très déçu.

Robert Chombart et Joël Huard représentaient donc l'ANSA 39-45 à ces cérémonies.

Grands moments d'émotion de retrouver, lors de la cérémonie au monument de Geisenheim, la fraternité d'armes entre les vétérans allemands et ceux des délégations venues de France, Belgique, USA, Russie, Grande Bretagne, Afrique du Sud, Tchéquie et Italie.

Discours, remise de gerbes, hymnes nationaux des participants et grand recueillement, en particulier pendant la lecture de la longue liste des pilotes allemands disparus depuis la précédente réunion, l'an dernier, en Alsace, organisée par Patrice Baumann et sa sympathique équipe d'amis et passionnés.

Plus de 90 noms furent ainsi énumérés dans un grand silence.

C'est très émouvant de rencontrer tous ces pilotes dont les plus jeunes n'avaient pas 20 ans en 1944, qui se retrouvent 55 ans après, oubliant les nationalités, pour échanger des souvenirs toujours vivaces.

Les repas pris ensemble furent l'occasion de nouer des contacts et de faire dédicacer aux présents les documents ou



Christoph DEZIUS, Joël HUARD et Paul MÜNGERSDORFF

livres relatant leurs exploits de pilotes, ce qu'ils firent avec beaucoup de gentillesse.



Colonel LORILLON, ancien du Normandie-Niemen en compagnie de nos amis de l'ANSA Alsace



au centre : Gerhard SCHÖPFEL (RK)

Occasion également d'assurer la promotion de l'ANSA 39-45 auprès des dirigeants de la "Gemeinschaft der Jagdflieger" (l'amicale des pilotes de chasse allemande) qui connaissait déjà nos activités et notre sérieux suite à la découverte des restes de pilotes jusqu'alors, à priori, portés disparus sur le front de Normandie.

Belles, sobres et émouvantes heures vécues grâce à nos amis alsaciens.

J. HUARD



Joël HUARD en compagnie de Hajo HERMANN



Julius MEIMBERG

◆ L'ANSA 39-45 en visite au Musée Normandie-Niemen

Nous sommes allés rendre visite à nos amis et proches voisins du Musée Normandie Niemen.

Le Lundi 6 Décembre dernier, nous sommes arrivés en petite délégation aux Andelys (27) pour une visite concoctée spécialement à notre intention. Nous avons été reçus par le Président de l'Association, Claude LEMEE ainsi que par Guy SUZE (qui sont tous deux également membres de l'ANSA).

Le Mirage F-1 aux couleurs du Neu-Neu qui est à l'entrée du Musée



Dans une ambiance des plus amicales, nous avons commencé cette visite par la vision d'un film présentant le contexte très particulier de la création de l'escadrille ainsi que ses conditions extrêmes de difficultés de vie (je dirais presque de survie ...) et de l'apréte des combats qui furent rencontrés dans les conditions climatiques les plus dures que l'on puisse imaginer. Il fallait vraiment avoir en soi la plus grande des abnégations et une foi patriotique solide et bien ancrée pour vivre ces moments.

Une très sympathique visite commentée a été organisée par nos deux hôtes. Il faut dire qu'entre passionnés par l'histoire de l'aviation, les échanges et les avis sont très techniques et très approfondis ... ce qui prolonge les discussions. Nous y avons passé tout l'après-midi.

Nous avons suivi avec le plus grand intérêt le déroulement de cette exposition.

Elle est illustrée par de très nombreuses photos d'époque qui permettent de se "mettre dans l'ambiance" et d'essayer de comprendre la difficulté de l'aventure qu'ont vécu les Héros de l'Epopée du Normandie-Niemen. Nombre d'entre-eux y ont laissé leur vie et cela fait partie des buts du Musée de le faire savoir. Parmi ces héros, il y eut Marcel LEFEBVRE, habitant des Andelys, auquel ce musée est plus particulièrement dédié et qui perdit la vie sur le front de l'est.

C'est un lieu qui est à la fois plein de chaleur, d'émotion et de souvenirs étonnantes. Je trouve qu'il en ressort un réel sentiment du Devoir de Mémoire. ce musée mérite réellement le détour il a une âme ...ce qui est rare !

Ce fut un grand moment d'amitié et je tenais tout spécialement à remercier nos amis Claude et Guy pour leur gentillesse et pour l'excellent moment que nous avons passé en leur compagnie. Comme le disait Mc Arthur : Nous reviendrons !

Le Président de l'ANSA 39/45
Sylvain DEZELEE

Photos de Roland BENARD Merci Roland !



La délégation de l'ANSA posant pour l'ANSA-MAG

◆ LE THUNDERBOLT P47D DE TOUTENCOURT

Le second Lieutenant WARD K. WORTMAN matricule 0-885416 s'est crashé le 14 Juillet 1943 entre 7h30 et 7h45 dans le bois de Tourtencourt sur le territoire de Contay. Il pilotait un P47 D THUNDERBOLT de type 1RE, probablement à verrière razorbac, le poids en charge était de l'ordre de plus de 8 tonnes, le moteur était un radial PRATT ET WHITNEY R 2800 d'une puissance maximale de 2300 CV. Le P47 D appartenait au 335 th squadron du 4 th Fighter Group basé à DEBDEN au Nord de Londres, le code du squadron était WD (Whisky-Delta), le numéro de série de l'avion était le 42. 79. 39. La mission du 335 th Squadron ce jour là était de protéger une formation de 64 B17 "Forteresse Volante" qui bombardait l'aérodrome d'Amiens-Glis à 7h42. Le combat eut lieu au dessus de Warloy Baillon, Contay, Toutencourt à une altitude d'environ 3500 m avec des FOCKE WULF 190 du I/JG 2 et des MESSERCHMITT 109 du II/JG 2. Le pilote américain fut enterré provisoirement au cimetière Anglais de Contay, son deuil a eu lieu au temple de Contay au nez et à la barbe des allemands où assistèrent des centaines de villageois. Après la guerre son corps a été inhumé au cimetière Américain de Normandie à Colleville (OMAHA BEACH) Secteur 2, rang 22, Tombe 34. Le second Lieutenant WORTMAN venait de Washington (USA).

Le 4 th Fighter Group était l'un des plus célèbres et le plus vieux groupe de chasse de la huitième AIR FORCE, leur nom était "THE EAGLES" (Les Aigles), formé au départ par les anglais: RAF EAGLES SQUADRON. Le 4 th Fighter Group fut le premier groupe de la 8 th AIR FORCE à pénétrer l'espace aérien allemand le 28 Juillet 1943.

Quelques instants après le crash de W. WORTMAN, un avion de chasse allemand s'écrasa à la sortie de Contay, à droite sur la route d'Hérisart. Le pilote fut tué lors du crash et le choc fut tellement violent que le moteur fut éjecté à plusieurs centaines de mètres et arriva dans une chambre de la maison de Mr CLEMENT Omer, près du berceau d'un enfant. Cet avion de chasse allemand était peut être un FOLKE WULF 190 de la base de Poix de Picardie.

Pierre BEN
Correspondant de l'ANSA pour la Somme

◆ LE CHENE DU SOUVENIR

Ce jeudi 25 Novembre 1999 fut planté le chêne du souvenir venant tout droit de la célèbre forêt de Sherwood en Angleterre, ayant autrefois abrité Robin des bois et ses compagnons.

Ce chêne apporté par l'association des squadrons de Lancasters 467 et 463 de la Royal Australian AIR FORCE fut planté au cours d'une cérémonie présidée par le Docteur Jacques Porcq, Maire de Cabourg.

Cabourg fut choisie parce qu'elle se trouvait sur le trajet des escadrilles de Lancasters venant de Nottingham et volant vers leurs lointains objectifs en Italie.

Une représentation officielle de sa gracieuse majesté la Reine d'Angleterre, par le Wing Commander G. I. August attaché de l'air britannique donnait à cette cérémonie, organisée au nom du devoir de mémoire, toute son importance.

Furent cités tous les squadrions de Lancaster appartenant à la RAF, la RAAF, 49-61-67-207-463 et 467.

On remarquera également la présence des résistants français ayant en 1943 et 1944 recueilli et aidé des équipages de ces Lancasters abattus au dessus de la Normandie.

Nos valeureux concitoyens n'hésitaient pas à venir de localités assez éloignées malgré leur âge pour une dernière fois rendre un profond hommage à ceux qui moururent pour nous libérer.

Après l'envoi des couleurs, la plantation du chêne et sa bénédiction, les allocutions des personnalités et le survol très réussi de la cérémonie par deux avions aux couleurs du débarquement, les participants furent conviés au vin d'honneur offert par la municipalité.

Bien qu'encore petit par la taille, ce chêne est déjà très grand de symbole et nul doute que, par ses branches, il abritera les générations futures à l'instar des ailes qui portèrent ceux que nous célébrons aujourd'hui.

B. LEVEAU
ANSA 14 (Cabourg)



A gauche: Ted RICHARDSON Président de l'Association des 467° et 463° RAAF Squadrons
A droite: Jeff BRUNTON Aviateur tombé dans la région de CORMEILLES pris en charge par le Maquis Surcouf

◆ DOSSIER HISTOIRE

Après cinq années de travail et de recherches, grâce surtout à sa perspicacité et à son entêtement bien connu, notre excellent ami Gérard CERIZIER -un parmi les premiers à avoir rejoint les rangs du MVCG (Military Véhicules Collectors Group) - Pays de Loire en 1979- vous présente dans cet article très vivant, le bilan de ce triste épisode à une époque où tant de soldats alliés moururent pour la libération de la France. Voici l'histoire de Walter S. PYRON originaire de Dallas (Texas), mort à St Martin du Fouilloux en Maine et Loire le 4 août 1944.

Vendredi 4 août 1944

Sur une base avancée de la 9e Air Force U. S. à Cretteville, village normand situé entre Ste Mère l'Eglise et Carentan, les pilotes se préparent pour une nouvelle mission.

Il s'agit d'un groupe de chasse, le 393e fighter squadron dépendant du 367e fighter group et équipé des fameux "deux queues" autrement dit de Lightning P 38 attribués à tort aux troupes canadiennes.

Il convient de souligner qu'il s'agit de la première base française de ce groupe arrivant de Ibsley en Grande Bretagne.

La mission, dirigée par le major Caroll H. JOY consiste à bombarder en priorité, le dépôt de carburant d'une unité de reconnaissance de l'armée allemande sur Angers. Quinze appareils sont désignés, la majorité volant par groupes de 4 qui doivent ensuite choisir séparément des objectifs sur la région angevine.

A 11 heures, l'ensemble décolle et se dirige vers Angers, certains portant des bombes avec fusée ayant un délai de 8 à 11 secondes, d'autres ne devant assurer la protection possèdent uniquement leurs armes conventionnelles, un canon Hispano M21 de 20 mm approvisionné à 150 coups et quatre mitrailleuses Colt Browning MC53 de 12,7 mm approvisionnées à 500 coups chacune.

En cours de vol, le lieutenant AWTREY doit faire demi-tour, un de ses moteurs s'étant arrêté. Un peu plus tard, ce fut le tour du lieutenant EVANS pour une panne de circuit électrique.

Ce sont donc treize appareils de ce squadron qui parviennent sur leur objectif angevin. Partant de 10000 pieds, le largage (20 bombrs) s'effectue sous un angle de 60 degrés à l'altitude de 3000 pieds, sans réaction de l'ennemi. La visibilité en cette fin de matinée se situe entre 6 et 8 miles (11 à 15 kms).

Cette première mission effectuée, les appareils recherchent par groupes des objectifs afin d'effectuer des mitraillages à basse altitude (strafing). La libération d'Angers est proche et il convient d'interdire le plus possible la circulation terrestre, ferroviaire ou fluviale permettant la retraite de l'armée allemande.

A St Martin du Fouilloux, M. ROYNARD s'apprête à battre le blé à proximité de la nationale tandis que M. MENIS Roger travaille avec son père, charron dans l'atelier familial, lorsque sur la voie Angers-Nantes, une voiture des PTT est prise à partie par des chasseurs alliés.

Le conducteur n'aura la vie sauve qu'en se cachant rapidement à l'intérieur d'une grosse canalisation passant sous la route. Son siège sera retrouvé transpercé par plusieurs obus.

Tout près des lieux de cet accrochage, une chèvre paissant tranquillement sur le talus sera tuée. L'importance du feu et le bruit si imposant terrorise Mme MENIS qui rejoint son époux et son fils, ce dernier devant même la soutenir. Des flammes bleues, longues de 2 à 3 mètres sortaient du nez des avions lorsque tout à coup retentit un bruit de chute. Un des P 38 venait d'accrocher un cormier au lieu-dit "l'Oliveraie".

Déséquilibré par le fait du choc et de sa vitesse, il trouve alors sur sa trajectoire à environ une cinquantaine de mètres, un arbre dont il sectionne une grosse branche. De ce second choc, il percute cent mètres plus loin un chêne de bonne dimension; tout ceci à une hauteur constante. Lors de cet impact, l'un des moteurs se détache tandis que l'appareil oblique vers la route évitant ainsi les premières maisons du bourg.

Le restant de l'avion traverse alors une haie, puis une route menant à St-Martin, à nouveau une haie pour finir le nez dans le talus et une souche séparant en deux l'actuel terrain de sport, à environ une cinquantaine de mètres de la Nationale.

Après avoir semé sur sa trajectoire de nombreux débris, il s'enflammera au bout de cette glissade d'environ cinq cents mètres.

M. ROYNARD accourra croyant que l'incendie provient de sa maison. M. MENIS Roger, quant à lui, partit précédé du Maire M. PELOURDEAU Henri, du Dr DEMELLIER et de son père vers les lieux de l'accident.

Longeant une haie pour rester dissimulés des vues de la route, ils aperçurent l'épave qui commençait à brûler et au milieu du champ, une masse qu'ils reconnaissent comme étant celle d'un pilote.

Attendant un peu pour vérifier le calme alentour, ils virent les autres chasseurs cercler au dessus du corps de leur camarade, puis repartir. En s'approchant, ils constatèrent que si le corps était brisé, le crâne avait été enfoncé et ne correspondait plus qu'à la moitié d'une taille normale, la tête ayant du porter en premier. Il était habillé de kaki et chaussé de souliers neufs. Son parachute était de bandes jaunes et blanches.

Le corps fut transporté sous un chêne qui existe toujours, puis dans le courant de la journée, transféré à St-Martin dans un local jouxtant la Mairie.

L'aviateur, le 2e lieutenant Walter S. PYRON fut enveloppé dans son parachute avant la mise en bière.

Son appareil, un P 38 J 15 était immatriculé 42104186.

Le chemin du retour pour ses camarades s'effectua sans incidents et à 13 h 10, ils atterrissaient à Cretteville.

Le 9 août 1944, le 393 fighter squadron comprenait 50 officiers 276 hommes.

Dans l'après-midi du 4 août, un officier allemand vint et après un "Kaput" repartit sans autre commentaire.

MM. MENIS père et fils construisirent le cercueil, puis procédèrent au creusement de la tombe. Le 5 août, cette dernière n'était pas encore prête lorsque le cortège arriva au cimetière, M. MENIS Roger étant au fond de la fosse pour terminer le terrassement.

Il faut témoigner ici du geste d'un ancien de la première guerre mondiale, détenteur de la médaille militaire (M. COSSARD habitant la commune proche de

Savennières) qui épingle sa distinction sur le drap mortuaire, hommage de l'ancien au sacrifice du cadet.

Aujourd'hui, nous connaissons la date exacte du relevage du corps par les autorités militaires, cette dernière coïncidant avec la sépulture d'une personne de St-Martin (29 avril 1945). Les Américains, aux dires des témoins, au nombre de six et parlant très bien le français, se sont occupés des travaux de terrassement et malgré l'apport de leur propre cercueil, auraient conservé celui construit un an plus tôt par M. MENIS et son père.

Après enquête auprès du conservateur du cimetière américain de St-James dans le département de la Manche, il s'avère qu'aucun corps au nom de Walter S. PYRON ne repose dans un cimetière militaire en Europe. Ce pilote étant marié, nous supposons que son épouse a demandé le rapatriement du corps de son époux.

Apprenant l'existence d'une Association des Aérodromes Normands de la 9ème Air Force en mars 1987, j'adhère aussitôt et ai la chance lors d'une commémoration de faire la connaissance de plusieurs vétérans dont l'un d'entre eux me sera d'une aide précieuse.

Jack CURTISS, cheville ouvrière de la conclusion de cette enquête est un membre très actif de l'Association de la 9ème Air Force et ayant appris mes problèmes, se lance à la recherche d'indices permettant la localisation de la sépulture de Walter S. PYRON.

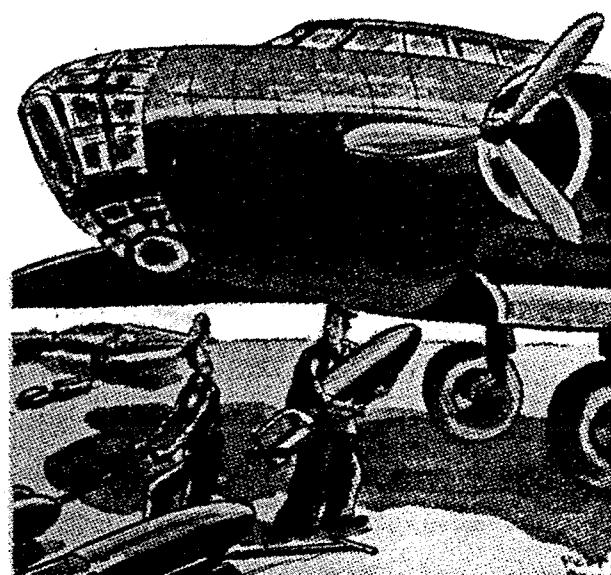
25 novembre 1988 - correspondance de Jack m'avisant de l'aboutissement de ses recherches.

La tombe du pilote se trouve au cimetière militaire de SAN ANTONIO (Texas).

Après courrier échangé avec le Conservateur, je reçois le 28 avril 1989, la photo demandé et reproduite ci-contre. Voilà maintenant 3 ans que j'enquête sur la mort de Walter S. PYRON sans avoir pu obtenir le portrait de cet aviateur.

♦ UN PEU D'HUMOUR, QUE DIABLE !

Dessins humoristiques datant de 39/45 édités par l'armée américaine



"It's been worrying me for some time.
Er—how did you ever get that
name of 'Butterfingers'?"

Avec l'aide de l'Attaché Militaire U.S. auprès de l'E.A.G., je sollicite l'aide des organismes officiels Américains, mais en vain.

Espérant retrouver la fiche d'incorporation, j'apprends que les archives concernées ont été détruites lors d'un incendie en 1977. C'est vraiment l'impassé.

De nombreuses correspondances avec Jack CURTISS, rencontré à nouveau lors de l'inauguration d'une stèle à la 9ème Air Force les 24 et 25 mai 1990 sur l'aérodrome de CHERBOURG, ne parviennent pas à solutionner notre problème.

4 mai 1991- lettre de Jack m'avisant qu'ayant répertorié les survivants du 367 th Fighter Squadron d'août 1944, il transmettait à ces derniers une lettre circulaire leur expliquant nos recherches.

17 mai 1991- un vétéran nous avise qu'ayant bien connu Walter S. PYRON puisque faisant partie de sa promotion, il nous communique sa photo.

23 mai 1991- enfin la concrétisation de nos recherches par l'arrivée de sa photo. Une véritable chance si l'on songe que sur toute la correspondance adressée, un seul survivant HERM BUSSE possédait ce document. Il aura fallu à quelques jours près, cinq années pour voir aboutir cette enquête, puisque l'amorce en fut donnée le 9 mai 1986 par la découverte d'une pale d'hélice à la périphérie angevine.

Il est bon de noter que grâce à la municipalité de SAINT - MARTIN DU FOUILLOUX , une rue du village porte aujourd'hui le nom de ce pilote mort pour notre liberté. L'inauguration eut lieu lundi 11 mai 1987, en présence des vétérans U.S. de la 5ème Division d'Infanterie et du Général BRECKINRIDGE qui commandait en second cette unité.

Gérard CERIZIER



"Can we kiss you goodnight, Miss Johnson?"

◆ COMMEMORATION DE L'OPERATION "JERICHO" A AMIENS LE 20 FEVRIER 2000

En 1999, quelques membres de l'ANSA 39-45 participèrent, avec l'amicale des anciens du 5e bataillon de marche de Normandie de notre ami Maurice QUILLIEN, à un voyage en Grande Bretagne.

Ce voyage comprenait les visites du musée de Hendon et de la base de Beggin Hill, siège des groupes de chasse des Fafl. A la chapelle de la base, Sylvain DEZELEE confiait des plaquettes de présentation de l'ANSA 39-45 en anglais et quelques numéros de l'ANSA - MAG.

Surprise : quelques mois après, d'être contactés par l'épouse d'un des dirigeants de la "Mosquito Aircrew Association" qui avait découvert nos activités grâce aux plaquettes confiées à Biggin Hill.

Mme LEESON-BLONDIN est aussi la cheville ouvrière de la commémoration annuelle de l'opération "JERICHO" à Amiens pour laquelle l'ANSA reçut une invitation.

Parlant très bien le français, Madame LEESON BLONDIN nous accueillit, Sylvain, Roland et moi au point de rendez-vous donné, avec tous les membres de son association. Précedée d'une trentaine de drapeaux d'associations françaises et britanniques, une foule nombreuse se rendit aux portes de la prison, à la stèle commémorative de l'opération. Discours, remises de gerbes étaient suivis d'une seconde cérémonie au cimetière Saint Pierre, à quelques centaines de mètres de la prison sur les tombes du Group Captain PICKARD et son navigateur, le F/LT BROADLEY.

A la suite des remises des gerbes, nous avons eu le plaisir de faire la connaissance du Colonel Raymond LALLEMAND, pilote belge de Typhoon qui s'est illustré au cours de la seconde guerre en remportant maintes victoires, accompagné de Jean HALLADE, membre de l'ANSA 39-45, auteur de nombreux livres sur l'histoire de 39-45, en particulier pour sa région de l'Aisne.

Contacts sympathiques avec plusieurs passionnés qui, ayant découvert notre association, y ont adhéré, nous permettant ainsi de faire avancer nos recherches dans une région où nous n'avions jusqu'alors pas de correspondant. Pierre BEN est maintenant notre contact pour cette région.

Cette commémoration de l'opération "JERICHO" (dont vous trouverez ci-après la relation à partir des traductions des livres de J. F. BOWYER et de D. CALDWELL) entre parfaitement dans le cadre de nos activités liées au devoir de mémoire. Nous ferons notre possible pour y assister à nouveau l'an prochain plus nombreux encore.

TRADUCTION DE LA RELATION DE L'OPERATION "JERICHO" DANS LE LIVRE "2 GROUP RAF - A COMPLETE HISTORY 1936-1945" de MICHAEL J. F. BOWYER

Au cours de janvier 1944, des informations arrivent à Londres que plus de 100 patriotes français sont à la prison d'Amiens dans l'attente de leur exécution. La RAF pouvait-elle percer les murs pour permettre aux prisonniers de s'enfuir? Le seul espoir était que seuls les Mosquito du 2e Group étaient capables de réaliser cela. Le raid fut programmé à l'aide d'une maquette de la cible de la mission.

L'attaque fut prévue pour midi, à l'heure où les gardiens prennent leur repas, au centre du bâtiment. 6 avions du 21e Squadron, 7 du 487e et 5 du 464e furent choisis ainsi que le Mosquito IV DZ 414 de l'unité photographique.

Le Group Captain Charles PICKARD fut désigné pour conduire cette mission bien que le Group Commandeur ait souhaité le faire lui-même jusqu'à ce qu'il lui soit interdit de le faire.

La préparation eut lieu en grand secret en utilisant une maquette qui montrait bien les murs de 6 à 7 mètres de haut et de 1 mètre d'épaisseur.

La 1ere vague, le 487e Squadron devait détruire les murs nord et est en dirigeant les bombes à la base du bâtiment principal, la déflagration devant faire sauter les verrous des cellules.

La 2e vague devait ouvrir les murs à l'une ou l'autre extrémité de la cour intérieure et bombarder les quartiers occupés par les allemands. Une 3e vague était prévue pour être capable d'achever toute tâche jusqu'alors non effectuée. La résistance française serait tenue informée de l'heure de l'attaque.

Peu après 11 h, le 18 février, les Mosquito quittaient HUNDSON sous des tourbillons de neige et se dirigeaient vers lors escorte de Typhoon vers LITTLE HAMPTON. 2 équipages du 21e et 464e Squadrons se perdirent et abandonnèrent l'opération. Seuls 8 Typhoon purent rejoindre le rendez-vous des chasseurs.

Le temps s'améliora au dessus du sol de France recouvert de neige et la formation mit le cap sur Amiens en suivant la route d'Albert. A la tête du 487e Squadron se trouvait le Wing Commander I. S. SMITH dont les bombes perforèrent les murs extérieurs de la prison, les autres bombes furent également larguées avec succès abattant les portes de la prison. Aussitôt le 464e Squadron attaqua les cantonnements de la garnison avec un tel succès qu'il fut demandé au 21e Squadron de ne pas intervenir. Pendant ce temps le Mosquito du FPM 4 tournait autour de la cible pour filmer l'événement. Le Group Captain PICKARD tournait aussi pour observer le résultat de l'attaque alors que, pendant ce temps, les Typhoon engagéaient le combat avec des FW 190. Le Mosquito du Squadron leader Mc RITCHIE fut abattu et, quelque temps après, le Mosquito HX 922 de PICKARD subissait le même sort. *



Suite à la cérémonie sur les tombes des pilotes anglais, une savoureuse rencontre : Raymond LALLEMAND. Une sacrée santé et un dynamisme stupéfiant !!

◆ COMMEMORATION DE L'OPERATION "JERICHO" A AMIENS LE 20 FEVRIER 2000 (suite)

258 prisonniers sur 700 s'évadèrent dont la moitié de ceux qui attendaient leur exécution mais beaucoup d'autres furent tués alors qu'ils s'évadaient du lieu de l'action. **
Ont participé à cette mission les Mosquito:



Notre ami , Jean HALLADE (au centre), écrivain historien et membre de l'ANSA, que nous n'avions jamais eu l'occasion de rencontrer "de visu" . Une bien sympathique surprise ...

- LR 334 F - MM 410 U - MM 403 U - MM 402 A - MM 404 T -du 464e Squadron (code SB)
- LR 333 R - HX 982 T - HX 856 H - HX 855 Q - HX 909 C HX 974 J HX 922 F (de PICKARD) du 487e Squadron (code EG)

* 2 Typhoon du 174e Squadron ont également été abattus - 1 pilote a été tué, l'autre fait prisonnier-

** Dans son livre "La Délivrance - Mémoires d'un agent secret de la France Libre" le colonel Rémy donne le bilan des victimes civiles de ce raid; 95 tués et 87 blessés dus au bombardement lui-même mais aussi aux tirs allemands sur les prisonniers qui s'évadaient.

(a priori les victimes allemandes ne sont pas comptabilisées)



Nos amis belges étaient également de la cérémonie ainsi que de nombreux vétérans des escadrilles de Mosquitos et/ou de leurs descendants.



S.DEZELEE et J.HUARD en discussion avec Raymond LALLEMAND

L'OPERATION "JERICHO" VUE DU COTE ALLEMAND (HISTOIRE DE LA JG 26 "SCHLAGETER" de CALDWELL)

18 Février 1944

La tempête de neige au dessus de la France rendait une attaque quasiment improbable et tous les avions (de la JG 26) exceptés ceux de l'unité d'alerte étaient au repos ce jour-là.

A 11h 35, la 7e escadrille fut mise en alerte à partir de Grevilliers. Des avions avaient été détectés traversant le Channel et le fait qu'ils volent par un temps aussi exécrable impliquait une mission de grande importance pour les alliés.

La formation britannique comprenant 15 Mosquito, escortés de 8 Typhoon du 147e Squadron, était engagée dans la mission "Jericho". Leur mission était de bombarder la prison d'Amiens, de percer les murs d'enceinte pour permettre l'évasion de membres de la résistance française qui avaient été capturés et emprisonnés.

Les FW 190 attaquèrent les avions britanniques alors qu'ils repartaient après leur bombardement.

L'officier commandant cette mission, le Group Captain Charles PICKARD avait effectué un grand virage pour observer les résultats. Son Mosquito, touché par le Feldwebel MAYER, s'écrasa près de la prison, tuant PICKARD et son navigateur.

L'escorte de Typhoon éloigna les FW 190 du reste des Mosquito mais perdit un de ses avions abattu par le Lt RADENER. Un second Typhoon s'est perdu en mer, dans le Channel, au retour.

J. HUARD

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