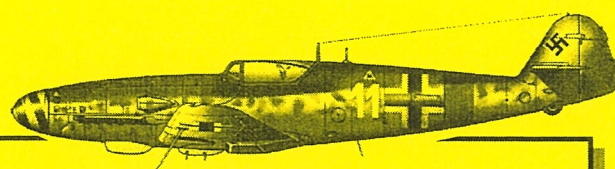
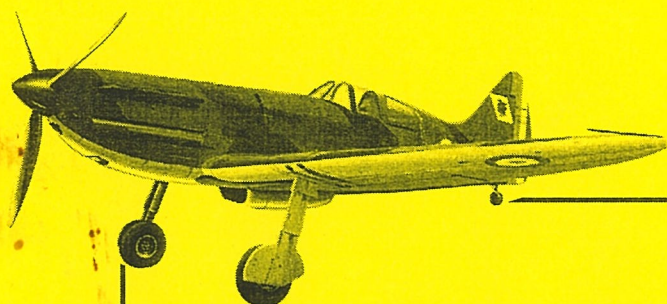
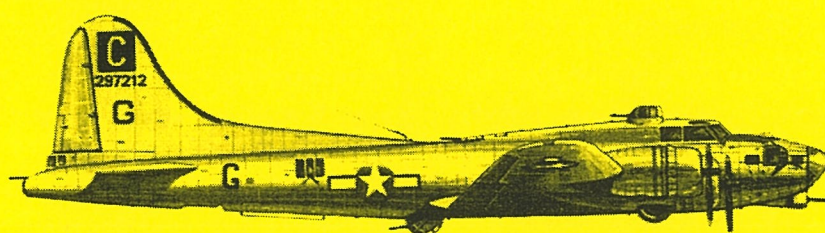
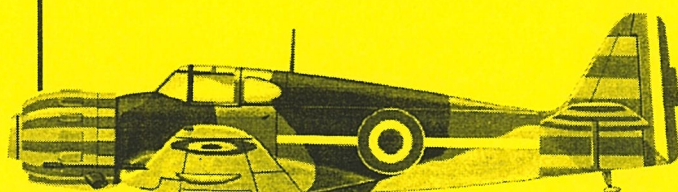


N°6 2ème quadrimestre 2000



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

A LA MEMOIRE DE PATRICK DELAHAYE

♦ p. 3

COMMEMORATION

♦ les drames des transports aériens du D-DAY p. 4/5

LES OUVRAGES SPECIAUX ALLEMANDS

♦ Le bunker d'Eperlecques..... p. 6/7/8/9

COMMEMORATION

♦ J.KNICKERBOCKER..... p.10

APRES LA GUERRE

♦ Un document de compréhension..... p. 11

COMMEMORATION

♦ Retour, 56 ans après..... p. 12/13

PATRIMOINE

♦ Le moteur du Bloch 152 est de retour à l'ANSA.... p. 13/14

COMMEMORATION

♦ Il y a 60 ans, le Groupe de Chasse de Varsovie p.15

COMMEMORATION

♦ Le Groupe Lorraine se souvient..... p 16/ 17

IN MEMORIAM

♦ Un lourd tribut payé par l'U.S Air Force..... p 18/19

MUSEES

♦ Mosquito Aircraft Museum..... p. 20

UN PEU D'HUMOUR QUE DIABLE !!

..... p. 21

Le mot du Président

Hommage à Patrick DELAHAYE



Le monde est ainsi fait qu'il est des fois ou il est particulièrement injuste. Le Mardi 22 Août, notre ami de l'ANSA Cotentin, « Bebert » TAPIN a appelé notre vice-président Joël HUARD pour lui faire part d'une bien triste nouvelle : la disparition brutale du président de l'ANSA-Cotentin, Patrick DELAHAYE

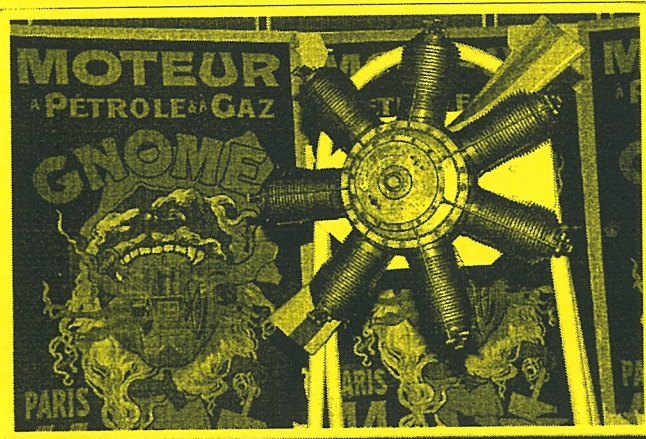
Mon ami Patrick est mort d'un coup à l'âge de 39 ans d'une crise cardiaque . Ma tristesse est profonde. Je le connaissais bien, nous avions la même profession, le bâtiment. Je connais le passionné d'aviation qu'il était mais aussi son côté profondément humain et son professionnalisme. Nous avions envisagé une collaboration professionnelle lors de plusieurs rendez-vous. Avec la disparition de Patrick, l'ANSA vient de perdre un homme d'une grande valeur morale et qui animait une section des plus expérimentées.

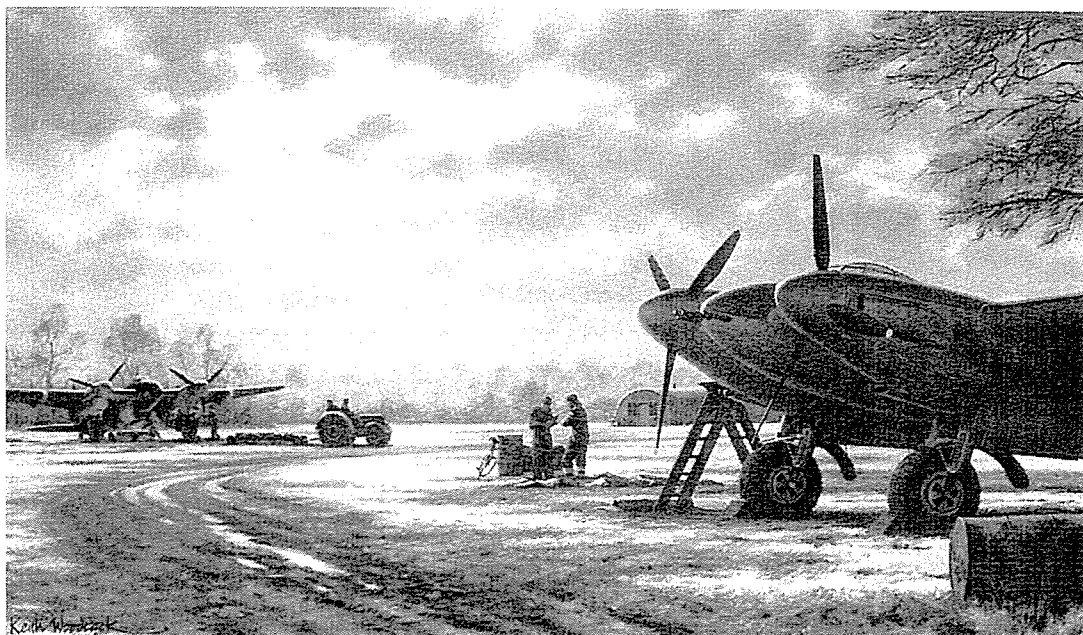
L'ANSA dans son ensemble se joint à moi pour présenter à son épouse et à ses deux enfants nos plus sincères condoléances ainsi qu'à son frère Yann . Qu'ils sachent qu'ils trouveront toujours auprès de nous, amis de l'ANSA, sur toute la France, l'aide et l'amitié dont ils pourraient avoir besoin.

Paix à son âme et qu'il soit remercié pour ce qu'il a fait pour le devoir de Mémoire, nous ferons de même en suivant son exemple, nous conserverons son souvenir. Adieu Patrick

Sylvain DEZELEE

Président de l'ANSA 39/45





◆ A LA MEMOIRE DE PATRICK DELAHAYE

Patrick DELAHAYE nous a quitté brutalement le Lundi 21 Août 2000 à l'âge de 39 ans, laissant dans la peine et la douleur: son épouse Patricia, ses enfants Aurélie et Nicolas, ses parents, ses frères et ses amis.

Intéressé par l'histoire depuis son enfance, Patrick fait des recherches concernant la seconde guerre mondiale. C'est en 1989 qu'il s'intéresse plus particulièrement à l'aviation, nous transmet « le Virus » de rechercher les lieux de crashes et à recueillir des témoignages

Patrick était bien souvent notre guide : il connaissant le nom des hameaux et des communes du Cotentin, plus précisément, ceux et celles de la Hague où il a passé une partie de sa jeunesse.

Après la grande découverte et l'exhumation d'Arthur Bean, aviateur instructeur anglais tombé le 26 Novembre 43 à Rauville la Place, Patrick ne voulait pas en rester là et nous entreprendrons de créer l'Association « **Recherche et Histoire Aérienne en Cotentin** »

Sous sa présidence, que de chemin parcouru : 350 crashes recensés, plusieurs stèles inaugurées en présence des familles des aviateurs. Comment oublier le travail que Patrick a effectué; des heures d'études sur les diverses archives, l'entêtement à résoudre les énigmes de certains dossiers, son énergie sur le terrain. L'amitié qui nous liait à Patrick et cette même passion nous encourageant à poursuivre ces travaux de Mémoire auxquels il tenait tant.

ANSA-Cotentin Le Vice-Président
Michel ROSE



◆ LES DRAMES DES TRANSPORTS AERIENS DU D-DAY

Mardi 6 juin 1944,

Après avoir décollé de l'aérodrome de Barkston, le Douglas C 47 piloté par le Lieutenant William Hitztaler fait route au sud est en direction du Cotentin. La mission de cette nuit du 6 juin est de larguer un stick de parachutistes appartenant à la compagnie F du 2ème bataillon du 507 ème Régiment d'Infanterie Parachutiste de la 82ème Division Aéroportée. La zone du Largage ou Drop Zone est le secteur d'Amfreville. Un peu avant d'arriver à Jersey, la formation du 61ème Troop Carrier effectue un virage à gauche en direction de Surtainville.

En approchant de la côte, le groupe rentre dans une masse nuageuse située à une altitude d'environ 450 mètres. Le Lieutenant Hitztaler en tête du groupe décide de passer au-dessus de la couche nuageuse et de faire route vers la zone de largage. Le Lieutenant Middlebrook qui vole à proximité est le dernier à apercevoir l'avion, il est environ 2h20. Peu de temps après, l'appareil du Lieutenant Hitztaler essuie des tirs de D.C.A.

Soudain, l'avion est touché. L'aile et le moteur gauche sont en flammes, des éclats ont sectionné des câbles de commande et pire, des aviateurs sont touchés. Juste derrière le navigateur le Lieutenant Hendry, le Sergeant Montgomery atteint à la poitrine et à l'estomac se retourne, fait face à Hendry et s'effondre, mortellement blessé. A l'arrière, parmi les parachutistes, il y a au moins un tué.

L'incendie progresse, les commandes ne répondent plus, le pilote donne l'ordre de sauter avant qu'il ne soit trop tard. Au dessus de la campagne, dans le secteur de Négreville, environ 22 parachutes s'ouvrent, dispersant les hommes au hasard.

Leurs fortunes furent diverses : les plus chanceux, recueillis et cachés par des habitants, rejoignirent les lignes alliées et reprirent le combat. D'autres, faits prisonniers, firent un séjour assez long en stalags, d'autres encore ont été tués par l'ennemi dans la journée ou la nuit du 6 juin.

Dans les restes calcinés de l'avion, environ deux ou trois corps furent retrouvés. Un homme ne fut pas identifié. L'opérateur radio Montgomery Orlo est toujours considéré comme « missing », c'est à dire porté disparu, une partie de ses restes mortels reposent probablement sous X au cimetière américain de Colleville. L'étude d'un rapport récemment obtenu nous a permis de savoir que le corps identifié était celui du soldat de première classe Stout et qu'il y avait eu deux tués dans le crash de l'avion et non trois.

Toutes ces recherches et l'organisation de cette cérémonie qui nous voit aujourd'hui rassemblés en ce lieu sont dues à plein de gens de bonne volonté qui n'ont pas hésité à donner de leur temps, à partager le fruit de leurs recherches afin que puisse être honorée la mémoire de ces valeureux aviateurs et parachutistes. Ce sont tout d'abord les témoins oculaires habitant ce hameau et ses environs qui nous ont mis sur la piste de cet avion. Sans eux, rien n'aurait été fait vu que nous aurions ignoré ce lieu. Ils ont été les précieux gardiens de la mémoire. Le gouvernement américain, par l'intermédiaire des archives de Washington a permis une meilleure compréhension des faits en nous fournissant le rapport de disparition de l'équipage. Monsieur Adelée, Superintendant du cimetière de St James, nous a remis un rapport de disparition de l'équipage.

Celui-ci a permis d'éclaircir les dernières zones d'ombre de cette affaire. La municipalité et les anciens combattants de Négreville ont tout mis en œuvre afin que cette cérémonie soit particulièrement réussie. Nos amis de l'U. S Airborne, présidée par Monsieur Dominique François, ont lancé un avis de recherche et retrouvé messieurs Heissler et Letson qui nous font l'honneur de leur présence.

Patrick DELAHAYE
Président de l'ANSA
Cotentin
(décédé le 21/08/2000)

« LA PRESSE DE LA MANCHE », dimanche 13 juin 1999/Page 9

Bricquebec

Rédaction : Stéphane Bersauter ... (02.33.40.06.43 - Fax 02.33.40.49.50)
Correspondant : Josserli ... (02.33.53.22.25)

NEGREVILLE

Emouvante cérémonie pour l'inauguration de la stèle au lieu dit Rouville

En présence de très nombreuses personnalités, la municipalité de Négreville inaugurait une stèle lundi après-midi en mémoire des libérateurs américains tombés sur ce site voici juste cinquante-cinq ans.



Pendant les allocutions.



Les enfants des écoles avec leurs bouquets

**LA MANCHE
LIBRE**



● **NEGREVILLE**

l'inauguration de la stèle dédiée aux soldats américains



Trente Américains dans la foule.

Photo Baczynski

L'inauguration de la stèle a eu lieu lundi 7 juin, à 15 h, au lieu-dit "Village de Rouville", situé sur la commune. C'est ce site vallonné où coule la Douve que la municipalité et son maire Yves Langlois ont retenu. L'assistance était nombreuse à cette émouvante cérémonie qui a vu la présence de deux acteurs de l'époque, deux vétérans de ce drame. Leur émotion était

si forte que leurs paroles s'éteignaient dans des sanglots. Il est vrai qu'il régnait un climat surréaliste avec tous ces drapeaux, ces uniformes, ces médailles, ces enfants silencieux avec des fleurs dans les mains, accompagnés de leurs maîtres et tous ces parents serrés sur une pente qui leur permettait de suivre tous les actes de cette cérémonie magnifiquement or-

chestrée par M. le maire Yves Langlois. Les autorités communales du canton, les autorités régionales, les élus se pressaient pour assister à l'inauguration de la plaque sur laquelle on peut lire : "A la mémoire des libérateurs américains du 61 TEGB de la 82^e AB, du 507^e RGT, du C47 n° 4223638 tombés dans la nuit du 6 juin 1944.

◆ LES OUVRAGES SPECIAUX ALLEMANDS

Lors d'un voyage d'agrément en Belgique, j'avoue que je n'ai pas pu résister à l'envie de faire, au retour, un petit détour par le Pas de Calais afin de visiter les sites des ouvrages "kolossaux" destinés au lancement des armes de représailles allemandes. Je connaissais très bien l'histoire de ces ouvrages mais j'avoue que je ne les avais pas tous visités et que les voir en vrai a changé ma perception du mot "gigantesque".

Un peu d'histoire :

L'usine à oxygène d'Eperlecques a été à l'origine une base de lancement de V2 de construction "légère". Celle-ci ne résistera pas à un premier bombardement intensif de la R.A. F. Hitler ira sur place pour constater, en compagnie d'Albert Speer, l'ampleur des dégâts. Le site de lancement sera considéré comme irréparable. Très contrarié, Hitler donne l'ordre de reconstruire, à proximité de cette première structure, un deuxième édifice avec un dispositif secret, suivant une nouvelle méthode. Sur la semelle des fondations seront montés des vérins hydrauliques. Ils soulèveront le toit en béton armé faisant plusieurs mètres d'épaisseur, tout doucement, à mesure de l'élévation de la plate-forme, sous un camouflage de filets métalliques.

La construction montait du sol, centimètre par centimètre et devait aboutir au plus grand bunker du monde, qui est toujours debout à l'heure actuelle, après avoir subi 25 bombardements. Il aura nécessité 120.000 tonnes de béton (soit toute la production des cimenteries de Berlin et Obourg) et 30.000 tonnes de fer.

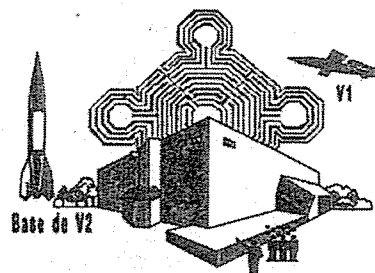
Long de 100 mètres, 22 mètres hors sol, 50 mètres de large et faisant 32 mètres de profondeur, il devait servir d'usine de fabrication d'oxygène liquide pour la base de Helfaut-Wizernes toute proche. 15 générateurs d'oxygène liquide "Heyland" y seront installés, mais ne fonctionneront jamais et seront transférés au Mittelwerke de Nordhausen où travaillaient 10.000 déportés et travailleurs forcés sous les ordres des SS. Il reçut, au total, 5.000 tonnes de bombes dont les célèbres "Tallboys" de 6 tonnes. Il y eut, en plus des déportés et prisonniers, jusqu'à la Libération, 33 civils de tués, 100 blessés et 50 maisons détruites dans le voisinage.

Aujourd'hui, le blockhaus d'Eperlecques est devenu un lieu touristique classé "Monument historique". Une grande stèle a été érigée au pied du bunker par les habitants du village, pour rappeler le sacrifice des martyrs civils, des déportés et aviateurs alliés. Le commandant René Mouchotte des F.A. F.L a disparu au cours d'une mission de bombardement sur ce blockhaus. Une plaque commémorative le rappelle également.

La visite :

Le bunker se trouve à flanc de coteau, on y accède par une petite route goudronnée donnant sur un grand parking sur lequel se trouve la stèle commémorative ainsi qu'un petit bâtiment servant à l'entrée du site ainsi que de boutique à souvenirs. Passé l'entrée, on monte doucement vers l'ouvrage qui est pratiquement invisible de la route. Une forêt a poussé tout autour du site qui n'était plus, à la fin de la guerre, qu'une immense succession de trous de bombes et de débris.

BUNKER d'EPERLEQUES



Entrée : 39 Frs

Tél. 03 21 88 44 22

N° 046960

La nature a repris ses droits, le terrain en pente est toujours bouleversé par des centaines de cratères mais les pentes se sont adoucies et cela fait autant de mares dans le sous-bois, le terrain semblant très humide. Le parcours de visite est marqué de plusieurs haltes, avec bancs pour se reposer et commentaires déclenchés à la demande en 4 langues au choix.

Nous arrivons d'abord en contre-bas de l'ouvrage, nous ne le voyons pas encore en entier, il est caché par le flanc d'un talus. Un V1 est suspendu par des câbles entre pylônes pour simuler un lancement qui vient d'avoir lieu. Une rampe de lancement "légère" et démontable en structure métallique a été partiellement remontée pour la présentation au public. Le commentaire explique la politique de mise en oeuvre "des armes de représailles" V1 et V2 par les nazis.

Puis nous continuons notre progression vers le blockhaus, nous longeons deux bombes de 500 kg encore plantées en terre qui ont été retrouvées non explosées lors du terrassement du chemin d'accès pour permettre la visite. Le dernier virage en montée nous fait arriver sur le côté de l'ouvrage et son gigantisme nous apparaît alors. Il fait 22 mètres de haut, c'est le plus grand ouvrage bétonné du monde. Ma fille va se poster au pied du bâtiment pour une photo donnant l'échelle et la démesure du blockhaus.

L'entrée protégée, au gabarit ferroviaire, est énorme, elle est partiellement sous l'eau. En effet, l'ouvrage a été construit, à l'époque, 3 mètres sous le niveau de la nappe phréatique. L'eau n'étant plus pompée depuis septembre 44, toute la partie basse est noyée sous 3 à 5 mètres d'eau. Le tour du bâtiment n'est qu'une douve remplie d'une eau verte. L'eau suinte du sol, de petites sources coulent un peu partout sur le site, le fond du vallon étant marécageux.

Une seconde halte commentée explique le principe de construction de l'ouvrage ainsi que ses dimensions hors normes. Ensuite, nous contournons l'édifice par la droite, suivant le chemin gravillonné. Nous passons sur l'arrière et découvrons les restes de la première base qui a été jugée irréparable suite à un violent bombardement. Il faut savoir que l'immense bâtiment effectivement achevé ne représente qu'un tiers de ce qu'il aurait pu être s'il avait été entièrement réalisé, l'ouvrage final devait faire 22 mètres de haut par 150 mètres de large par 80 mètres de long, monté sur des murs de 5 mètres de large et protégé par un toit de 7 mètres d'épaisseur. Il aurait été totalement indestructible une fois achevé. Le plan de l'ouvrage dans sa totalité future est offert à la curiosité du visiteur. Un tel ouvrage est impensable aujourd'hui.

VISITE AU BUNKER D'EPERLECOQUES (suite)

Nous longeons la plate-forme de la base "légère" non achevée car détruite, elle représente le double de la surface du bunker qui a été fini. Elle fait à peu près l'équivalent de 2 terrains de football. Elle fait environ 1 mètre d'épaisseur et se trouve divisée en plusieurs grands hangars souterrains, maintenant remplis d'eau. Il y a une voie de chemin de fer interne. J'ai pu descendre par la rampe d'accès ferroviaire aux quais de déchargement souterrain pour voir les "alvéoles" de stockage. Elles devaient servir pour le stockage des V2 qui arriveraient toutes montées, pour le casernement, le stockage des carburants ...bref, c'est immense, c'est un lac souterrain, on ne voit pas le fond de l'eau.

Si l'ouvrage ne subit pas de dommage direct, l'effet de "tremblement de terre" fut tel que les ingénieurs allemands eurent très peur que les compresseurs haute-pression destinés à la fabrication d'oxygène liquide ne risquent d'exploser à cause de telles secousses. Aussi, ils décidèrent, par mesure de sécurité, de démonter définitivement les quelques groupes déjà installés et de les renvoyer en Allemagne. Le site fut abandonné et le chantier stoppé définitivement.

Le long de la dalle arrière, à flanc de colline, se trouvent les plots qui supportaient les centrales à béton alimentées par des trains Decauville. Le chantier tournait avec plus de 2000

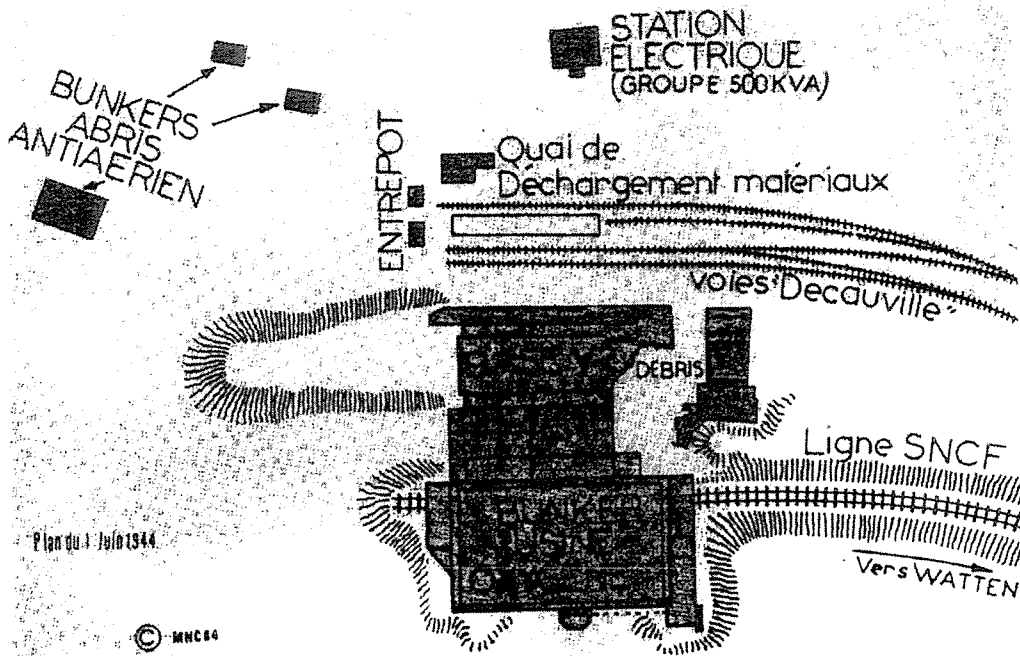
ouvriers et déportés 24h/24, cela avançait donc très vite. On peut encore voir des sacs de ciment pris en bloc à côté de l'emplacement des centrales. Une plaque commémorative est installée en ce lieu à la mémoire de 19 jeunes S.T.O belges morts à cette place lors d'un bombardement. Il reste une pelleteuse à câbles ainsi qu'un wagon Decauville d'époque. L'intérieur du bunker achevé se visite. Nous entrons par la porte monumentale, qui fait, de mémoire, plus de 200 tonnes, dont le mécanisme vient d'être restauré.

Le sol de l'ensemble de l'ouvrage, dans sa partie visitable, a été remblayé de 3 mètres lors de l'ouverture au

public, afin que le niveau du sol soit au dessus de la nappe phréatique. Dans la partie non visitable, une barque est amarrée afin que le service d'entretien se déplace dans le dédale des salles non aménagées.

Une fraîcheur certaine règne à l'intérieur du bâtiment. Une hauteur restante de 18/20 m dans les couloirs fait que le plafond est presque invisible. On peut y apercevoir les tôles ondulées qui ont servi de fonds de coffrage. A l'endroit de l'impact sur la corniche, les tôles du plafond sont bombées, mais le plafond n'a pas été perforé. Une sensation d'étouffement est là, l'ouvrage est hors-norme. Les murs sont d'une épaisseur de 5 à 7 mètres, le plafond se devine plus qu'il ne se voit, il n'y a aucune ouverture, si ce n'est un immense évent d'aération perché à plus de 12 mètres du sol qui n'est qu'un grand manque de maçonnerie (je pense qu'il devait servir à évacuer les gaz et ondes de choc du lancement des V2). Nous nous déplaçons vers le fond du bâtiment, nous entrons dans la salle des compresseurs. Les supports en béton sont encore en place. Elle a été transformée en salle de projection. Un film tourne "en boucle", relatant la construction de l'ouvrage.

Tout compte fait, seule une petite partie de l'édifice se visite tout le reste n'est pas ouvert au public, pour des mesures de sécurité et pour des problèmes d'aménagement de l'accès, je suppose.

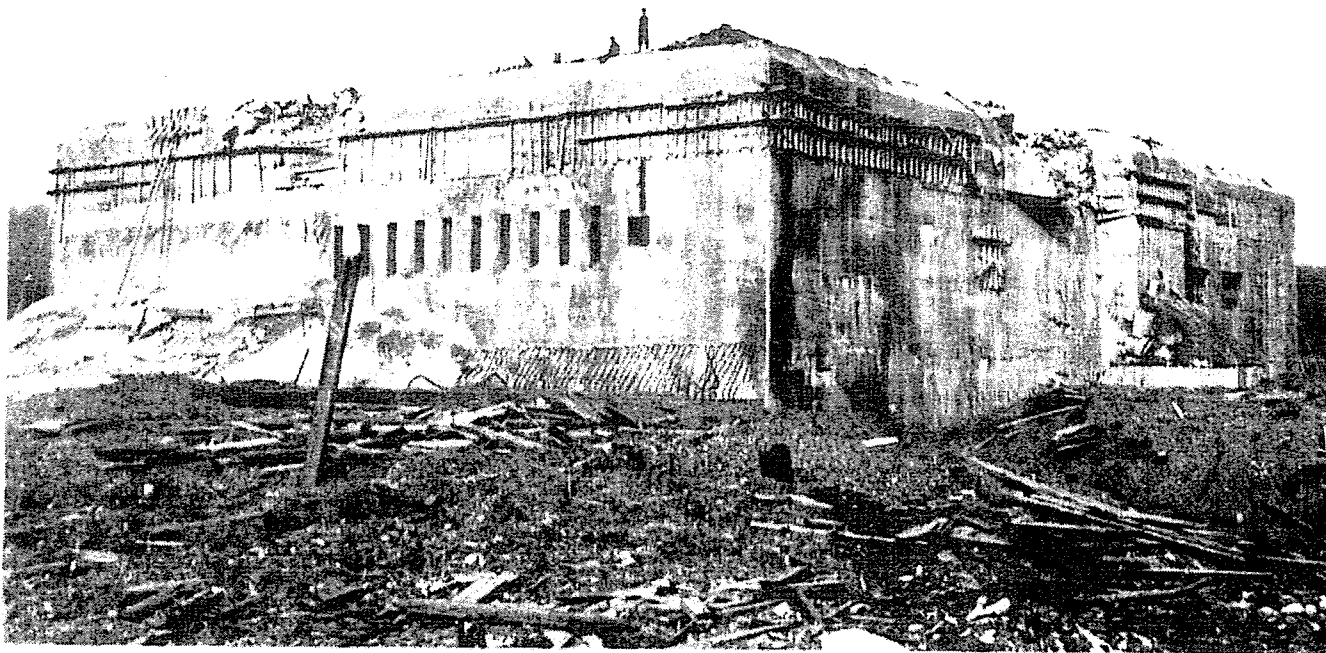


Le plus impressionnant, c'est un trou fait au plafond de l'une de ces salles par une bombe de fort tonnage qui a percé le toit provisoire, provoquant l'effondrement d'environ 10m² de plafond, sortant du béton et repoussant contre les murs latéraux, tels des brindilles de paille, des fers à béton entrecroisés de plus de deux centimètres de diamètre (voir photo).

Derrière l'ouvrage, à la hauteur de la plate-forme de l'ancienne base, un garde-corps empêche les visiteurs de se promener sur l'immense dalle qui est au niveau 0 du sol. Des sources sortent du flanc de la colline derrière nous et forment des "bénitiers" de plusieurs mètres de diamètre.

Suite à un bombardement avec des "Tallboys" de 6 tonnes, l'une d'elle toucha directement le rebord du toit de l'édifice principal. Elle ne le perça pas mais fit voler en éclats le rebord de la corniche qui s'effondra en contrebas sur l'ancienne base, d'où un très important amoncellement de gros blocs de béton contre le mur extérieur du bunker. Une autre tomba tout contre l'autre côté du bâtiment et provoqua un cratère de 36 mètres de diamètre et de 20 mètres de profondeur. Un petit étang, partiellement comblé pour pouvoir faire le tour à pied du bâtiment, persiste et donne une idée du volume de terre éjecté par l'explosion d'une pareille bombe.

VISITE AU BUNKER D'EPERLECOQUES (suite)



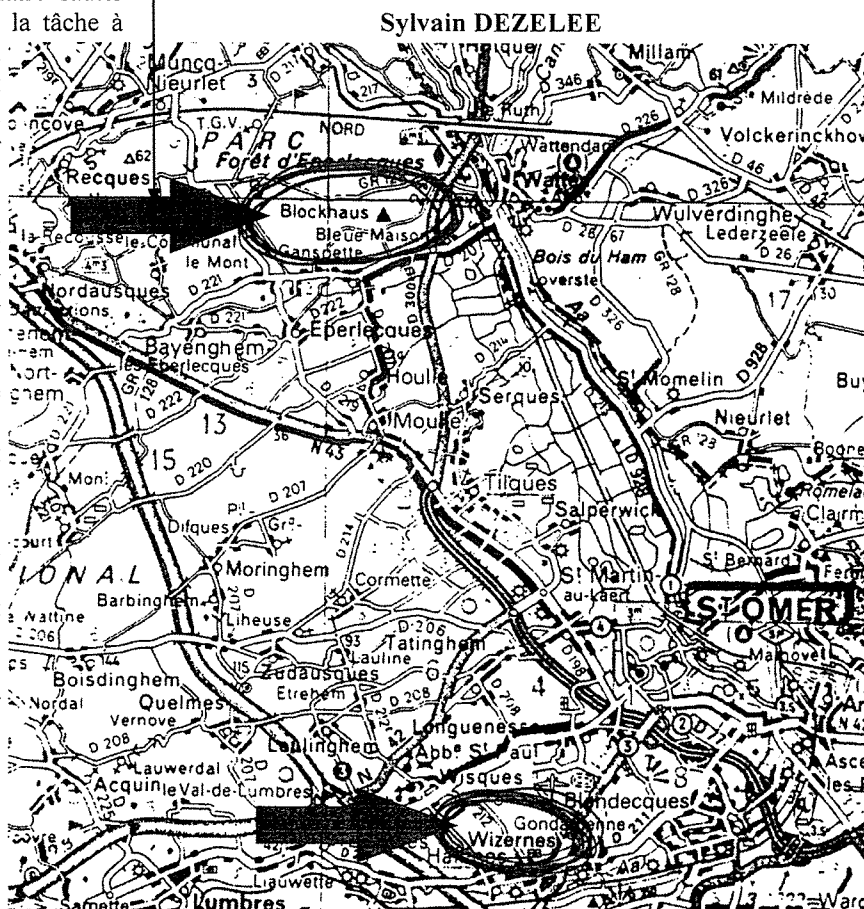
Vue du bunker après les bombardements avec les bombes Talboys en 1945.

Les portes de sortie, hautes d'une quinzaine de mètres, pour les V2 "prêts à lancer" ont été comblées avec du béton armé par le Génie anglais dès la conquête du site afin d'empêcher la réutilisation de ce lieu par les allemands en cas d'un improbable retournement de conjoncture. En effet, face à la quantité pharamineuse d'explosifs nécessaire pour provoquer l'effondrement d'un tel bunker, les anglais ont renoncé à faire sauter l'énorme édifice, je pense que l'énormité de la tâche à accomplir a dû également les en dissuader. La puissance d'une telle déflagration aurait provoqué des dégâts supplémentaires aux villages voisins déjà fortement éprouvés par les bombardements à répétitions. On se rend très bien compte du fonctionnement du site. Pour une meilleure compréhension, les propriétaires des lieux ont fait peindre à l'intérieur du bâtiment une fusée V2 à l'échelle 1 à l'emplacement de l'ex-sortie.

Nous ressortons de l'ambiance oppressante de l'édifice pour aller vers une plate-forme où se trouve montée une rampe de lancement métallique de V1 récupérée dans la région ainsi qu'un certain nombre de matériels divers malheureusement laissés à l'abandon et aux intempéries (half-tracks, groupe électrogène tractable, baraques de commandement mobiles, etc. ...).

Une dernière halte se fait en mémoire des innombrables déportés et ouvriers morts pour la construction délirante de ce monstre de béton et de fer qui ne servit jamais à rien d'autre qu'à attirer les bombes des Alliés. Ce sont certainement autant de projectiles qui ne tombèrent pas sur les cités allemandes mais pauvre France !

Toute la folie et la démesure d'Hitler se retrouve pleinement dans cette construction monstrueuse et inutile qui coûta tant de vies. Une visite de cet ouvrage s'impose. Lors de la prochaine parution, je vous raconterai la visite de la coupole de Helfaut-Wizernes que nous avons effectuée le même jour, cet autre ouvrage gigantesque étant situé à une vingtaine de kilomètres d'Eperlecques.



Un livre de référence :

CONSTRUCTIONS SPECIALES

*Histoire de la construction par l'inspiration T.O.D.
dans le Pas de Calais et le Cotentin, des neufs Grands
sites Protégés Pour le Ev des V.V.V. et la
Production d'Hydrogène Liévoide (1943-1944)*



Ce livre est une référence sur les ouvrages spéciaux construits durant la seconde guerre mondiale. Je le possède depuis environ 15 ans et il se trouve toujours, notamment à la librairie de la coupole de Helfault-Wizerne et à l'accueil du bunker d'Eperlecques.

Il est abondamment illustré et très bien documenté. C'est une source inépuisable de renseignements et d'explications.

L'auteur-éditeur en est :

Roland HAUTEFEUILLE
18, rue du pré aux clercs
75007 PARIS

En ma qualité de passionné, je ne peux que tous vous encourager à acquérir cet ouvrage copieux de 315 pages.

Sylvain DEZELEE



Bunker et Base V2 détruits en 1944.

◆ HOMMAGE RENDU AU LIEUTENANT R. J. KNICKERBOCKER BELLOU EN HOULME - 8 MAI 2000

Le 12 mai 1944, environ trois semaines avant le jour du débarquement des troupes alliées en Normandie, le Lieutenant Américain R. J. KNICKERBOCKER trouvait la mort, au cours d'une mission, sur le territoire de la commune de BELLOU EN HOULME au lieu-dit Les Béziers.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour rendre hommage à l'Officier, pilote d'un avion de reconnaissance bi-moteur et double fuselage Lockheed "lightning" type A-5 ou P-38.

Le lieutenant KNICKERBOCKER faisait partie de la 34^{ème} Escadrille du 10^{ème} Groupe de Reconnaissance Photographique de la 9^{ème} Armée de l'Air Américaine.

Tout d'abord, l'Association Normande du Souvenir Aérien 39/45 (ANSA 39/45), dont l'objectif principal est le devoir de mémoire, tient à remercier Mr Bernard FERET, Maire, ainsi que le Conseil Municipal et la population de BELLOU EN HOULME de rendre hommage au Lt KNICKERBOCKER par la mise en place d'une plaque commémorative au pied du monument aux morts de la Commune.

L'initiative des Bellouins et de l'ANSA 39/45 d'ériger cette stèle a pour but essentiel d'apporter un témoignage de reconnaissance qui résiste à l'épreuve du temps afin que le sacrifice suprême de cet aviateur ne tombe pas, pour les générations futures, dans l'indifférence et l'oubli.

D'ailleurs, le Président de l'ANSA 39/45, Mr Jacques PARIS, a tenu à ce que d'une manière symbolique et pour pérenniser le devoir de mémoire, le dépôt de gerbe soit effectué par deux jeunes de l'Association.

Voici reconstituées les circonstances de l'événement qui s'est passé voici 56 ans et a été particulièrement dramatique. Il a nécessité des recherches et des échanges d'informations de part et d'autre de l'Atlantique.

Du côté français, les témoignages de la famille LEPRINCE et de Louis GUIBE ont été précieux. Ils se souviennent avoir vu l'avion atteint par la D.C.A ennemie, contraignant le pilote à évacuer son appareil. Malheureusement, l'avion livré à lui-même s'est mis à effectuer des cercles et rattrapa le pilote qui avait sauté en parachute. L'hélice sectionna les suspentes provoquant la chute libre de l'aviateur.

Mr LEPRINCE avait encore vivace dans sa mémoire le visage du pilote. Il se souvenait qu'il était blond et lorsqu'on lui présenta récemment une photographie, communiquée par les Américains, il le reconnut immédiatement sans aucun hésitation.

Le lieutenant fut enterré au cimetière de FLERS sur ordre des Allemands. Après la libération, les deux soeurs LEPRINCE venaient fleurir la tombe du héros chaque fois qu'elles se rendaient au marché du mercredi. Par la suite, les autorités Américaines exhumèrent le corps qui repose désormais, d'après ce qu'on croit aux Etats-Unis.

Si les informations recueillies en Normandie furent relativement aisées à obtenir, il en fut autrement pour celles demandées aux U.S.A.

Nous ne disposions que du nom de l'historien Thomas IVIE qui avait écrit un livre sur l'épopée du 10^{ème} Groupe de Reconnaissance Photo.

Le Lieutenant est d'ailleurs cité dans ce livre. Malheureusement cette personne avait changé d'adresse. Mais grâce à notre ami Mr Rémy CHUINARD de Granville, auteur d'un livre remarquable "ETE 1944 - UN CIEL NORMAND TURBULENT", nous avons pu entrer en contact avec Mr IVIE qui nous a communiqué la photo du Lieutenant KNICKERBOCKER et indiqué que Mr Thomas MEYERS avait lui aussi entrepris la rédaction d'un livre précisément sur le 10^{ème} Groupe de Reconnaissance Photo. Mr. MEYERS nous a fourni un bon nombre de renseignements.

En fait les Américains ignoraient jusqu'alors comment le Lt. avait trouvé la mort: abattu par la chasse ou la D.C.A. Allemande ou bien victime d'anoxie après une panne du circuit d'oxygène car l'avion évoluait à haute altitude? Nous leur avons relaté les témoignages de nos amis Français et éclairé sur ce sujet.

De leur côté, les Américains nous ont appris que le Lieutenant KNICKERBOCKER, d'ascendance Hollandaise, était originaire de PITCHER, dans la région de FINGER LAKES (état de NEW-YORK). Il était marié. Il nous a aussi été révélé que sa famille avait payé un lourd tribut: son frère avait en effet été tué la semaine précédente du 12 mai 1944, dans la région sud du Pacifique à bord d'un bombardier-moyen.

Nos correspondants Américains vont tenter de contacter l'épouse du Lieutenant KNICKERBOCKER ainsi que ses anciens camarades de combat. Il se peut donc que nous ayons leur visite un jour à BELLOU.

Nous avons aussi appris qu'il fut assigné au 10^{ème} Groupe de Reconnaissance Photo des missions tactiques. Avant le débarquement il devait photographier les plages proposées pour l'invasion ainsi que les territoires environnants et déterminer des missions de bombardements tactiques contre les installations Allemandes en France et en Belgique. Après le débarquement il lui fut confié des missions d'appui pour la 3^{ème} Armée du Général Patton dans son mouvement en France puis en Allemagne.

En conclusion, je vais vous lire un passage, traduit, de la lettre écrite par Thomas IVIE:

Je cite :

"Tout d'abord permettez-moi de dire que je pense que l'hommage rendu au Lt KNICKERBOCKER par la population de BELLOU EN HOULME est un geste magnifique et en tant qu'Américain je l'apprécie à sa juste valeur. Je me souviens quand j'ai visité la Normandie il y a 35 ans, j'avais été impressionné à la fois par la beauté du paysage et combien les gens y étaient chaleureux."

Michel BAUDOUIN
Vice-Président ANSA 39/45
Section ORNE

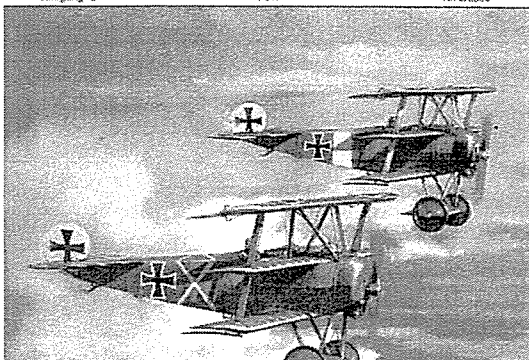
JÄGERBLATT

OFFIZIELLES ORGAN DER GEMEINSCHAFT DER JAGDFLIEGER
VEREINIGUNG DER FLIEGER DEUTSCHER STREITKRÄFTE E.V.

Jahrgang 14

Köln

Nr. 2/2000



Ein Dokument der Völkerverständigung Flieger-Kalender aus Las Vegas

Die Vorgeschichte zu diesem originellen Kalender, den Paul Müngersdorff (ehemaliger Geschwader-Adjutant im JG 2 „Richthofen“) aus Las Vegas erhielt, ist der folgende Luftkampfbericht des amerikanischen Jagdfliegers Charles Moore:

„Am Sonntag, dem 30. April 1944 startete unsere Gruppe – die 342. der 9. Air Force, die in Staplehurst, Kent, in der Nähe von Maidstone in England stationiert war – zu einem Eindring- und Zielunterstützungseinsatz von mehreren Gruppen B-24-Bombern gegen Lyon in Frankreich. Der genaue Auftrag bestand im Begleitschutz der B-24 auf dem Weg zum und vom Ziel, einem großen Verschiebepark in Lyon. Wir trafen uns mit den Bombern über Sancerre in 18.000 Fuß (ca. 6.000 Meter) um 9.44 Uhr. Die Ergebnisse der Bombenabwürfe waren sehr gut. Auf dem Heimweg nach dem Einsatz griffen ungefähr zehn Me 109 den ersten Verband der B-24 direkt von vorne an. Unsere Staffeln, die 380., war in einer fast perfekten Verteidigungsposition, weil wir als Höhenschutz genau über den vordersten Bombern flogen, die als erste angegriffen wurden.“

Die gegnerischen Jäger habe ich in dem Augenblick entdeckt, als sie mit ihren Kanonen schossen und ich das Mündungsfeuer sah. Von dem Augenblick an lief das Kampfgeschehen sehr schnell und heizig ab, wie ich mich erinnere. Nachdem sie ihre Kanonen geleert hatten, machten die Me 109-Piloten ein Split-S (eine halbe Rolle mit einem Abschwung). Ich suchte mir ein Flugzeug in der Mitte der Formation heraus, machte ebenfalls einen Abschwung und folgte dem Flugzeug Richtung Erdboden. Der deutsche Pilot war Klasse, er hatte eine Menge Schnelligkeit und Können. Er wußte, daß ich ihm im Nacken saß. Noch bevor ich meine Kanonen abfeuerte, machte er halbe Rollen nach rechts und links in der Hoffnung, – so vermittle ich – daß ich dasselbe mache und dabei den Boden berühren und abstürze.

Als er feststellte, daß ich auf seinen Trick nicht hereinfiel, versuchte er etwas anderes, das mich sehr verblüffte. Er nahm das Gas raus, fuhr die Landeklappen und das Fahrwerk aus in der Hoffnung, daß ich ihn überfliege, und daß er dadurch vom Gegen zum Jäger würde. Gott sei Dank war ich weit genug hinter ihm. Als Qualm aus seinem Motor kam (als er das Gas rausnahm), wußte ich, was er vor hatte. Also spielte ich das Spielchen mit und machte alle seine Flugmanöver mit. Ich trat auch abwechselnd ins Ruder (um den Luftwiderstand weicher zu erhöhen), was mein Gegner allerdings nicht tat. Ich glaube, daß das vielleicht mein Leben rettete. Dadurch geriet ich fast auf gleiche Höhe mit ihm, war aber immer noch ein klein wenig hinter ihm.



„Mustang“-Pilot Charles Moore.

Als er bemerkte, daß ich nicht schneller wurde, gab er seiner 109 Volgas, fuhr die Klappen und das Fahrwerk ein, aber nur das rechte funktionierte. Wahrscheinlich war das linke Fahrwerk beschädigt worden, als es bei der hohen Geschwindigkeit ausgefahren worden war oder ein Geschloß meiner Kanonen eine Hydraulikleitung getroffen hatte. Jedenfalls zog er



nach dem Katz-und-Maus-Spiel in Bodennähe in einer steilen Linkskurve nach oben und stieg in etwa 1.000 Fuß (ca. 300 Meter) aus. Ich bin dann mit ihm nach unten geflogen, während er am Fallschirm hing und habe Bilder mit einer Flächenkamera gemacht. Dann tat er etwas, was ich nie vergessen werde: Wie ein guter und ehrenhafter Sportmann winkte er mir zu und grüßte mich militärisch. – Ich flog dann in Baumwipfelnähe nach England zurück und versuchte dabei, so viel wie möglich Spirit zu sparen.“

Über meinen französischen Freund Robert Chombart, einem Angehörigen der ANSA (Association Normande du Souvenir Aérien 39/45) lernte Charles Moore unsere

„January 2000“. Es folgen im Großformat die Fotos von Flugzeugführern der 5./JG 2 „Richthofen“ auf ihren Liegeplätzen in Epinay bei Cambrai, auf dem Feldflugplatz „Sauwache“ bei Baron und vor dem Château Droiselles. Auch sich selbst stellt Charly Moore vor, als stolzer Pilot der USAAF, als „französischer Zivilist“ nach einem Fallschirmabsprung im Luftkampf mit Franz Lackner und als rüstiger, mittlerweile ergrauter Pensionär im Kreis französischer Freunde. Auch eine der „Mustangs“ der 363. Fighter Group zeigt der Kalender, der bei Freunden unserer Jahrgänge und unserer Nachfolgegeneration großes Interesse und freudige Zustimmung fand.



Auf dem Titelbild des Kalenders aus Las Vegas: Unteroffizier Erwin Kolmanitsch.

Dieser Kalender aus Las Vegas ist auch ein Zeichen der Völkerverständigung, wie sie unsere Gemeinschaft der Jagdflieger der Vereinigung der Flieger deutscher Streitkräfte versteht. Dem Monat Mai ist ein Grabstein auf dem deutschen Soldatenfriedhof in Beauvais gewidmet:

„Lt. Franz Lackner * 4. 7. 24 – † 18. 5. 44“. Danke, Charly Moore, für Dein Zeichen der Freundschaft und für dieses ehrenvolle und liebe Gedenkent! Paul Müngersdorff



Im Park von Droiselles Juli 1944 (von links): Unteroffizier Kolmanitsch, Ilse Ruth, Oberleutnant Müngersdorff, Unteroffizier Kolmanitsch und Kühnberger. Im Schlauchboot Unteroffizier Gustav Sens.

Gemeinschaft kennen und suchte die Verbindung zu seinem damaligen Luftkampfgegner. Es war der Unteroffizier Erwin Kolmanitsch von der 5. Staffel JG 2 „Richthofen“. Leider mußte ich Charles Moore mitteilen, daß Kolmanitsch schon am 4. Dezember 1988 in seiner Heimatstadt Graz in der Steiermark gestorben ist. Seiner herzlichen Bitte folgend habe ich ihm einige Bilder von Erwin Kolmanitsch und seinen Kameraden aus der Zeit der Invasion geschickt. Als Dank dafür erhielt ich am Beginn des neuen Jahres 2000 über Robert Chombart einen dicken Brief aus Las Vegas. Sein Inhalt, ein Wandkalender, hat mich sehr bewegt. Das Titelblatt trägt ein Porträtfoto von Erwin Kolmanitsch in Fliegerkombi und die Aufschrift „2000, new century, new memories“.

Die monatliche Bildfolge beginnt mit einer Rotte Me 109 nach einem Gemälde von Robert Taylor (Bild rechts mit Kalenderblatt

UN DOCUMENT DE LA COMPREHENSION ENTRE LES HOMMES: LE CALENDRIER D'UN PILOTE DE LAS VEGAS

L'histoire originelle de ce calendrier que Paul MÜNGERDORFF (ancien adjudant d'escadre de la J. G. 2 „RICHTHOFEN“) a reçu de LAS VEGAS est le rapport de combat aérien du pilote de chasse C. MOORE.

N.D.T.: suit la relation de l'aventure de Charlie, telle que relatée par ailleurs.

Par mon ami français Robert CHOMBART, du comité de l'ANSA (Association Normande du Souvenir Aérien 39/45), Charles MOORE a pu connaître notre association (GEMEINSCHAFT DER JAGDFLIEGER) et a recherché à connaître ses opposants de l'époque. C'était le sous-officier Erwin KOLMANITSCH de la 5/JG 2 „RICHTHOFEN“. Malheureusement, je dus apprendre à Charles MOORE que KOLMANITSCH était décédé à GRAZ (Autriche) le 4 décembre 1988. Suite à sa recherche sentimentale, je lui ai envoyé quelques photos d'Erwin KOLMANITSCH et de ses camarades de l'époque. En remerciement, j'ai reçu à la nouvelle année 2000 par Robert CHOMBART une épaisse enveloppe de LAS VEGAS. Son contenu, un calendrier mural m'a profondément bouleversé. La page de titre porte un portrait d'Erwin KOLMANITSCH en combinaison de vol et l'inscription: 2000, NEW CENTURY, NEW MEMORIES

La suite des feuilles mensuelles commence avec une équipe de ME 109 d'après une peinture de Robert TAYLOR (illustration de droite avec une feuille de calendrier „JANUARY 2000“), suivent en grand format les photos des pilotes de la 5/JG 2 „RICHTHOFEN“ dans leurs cantonnements à EPINAY près de CAMBRAI, sur l'aérodrome code „SAUWECHSEL“ (N.D.J.: Charge des Sangliers) près de BARON et devant le château de Droiselles. On voit aussi Charles MOORE en brillant pilote de l'U.S.S.A. F., en „civil français“ après un saut en parachute suivant son combat aérien contre Franz LACKNER et récemment en vaillant retraité près de ses amis français.

On voit aussi un des „Mustangs“ du 368ème groupe de chasse qui continue le calendrier et qui, pour les amis de notre âge et nos générations suivantes, suscite grand intérêt et compréhension nombreuse.

Ce calendrier de LAS VEGAS est aussi un témoignage de la compréhension entre les peuples, comme notre association le comprend, le mois de mai représente une tombe du cimetière militaire allemand de BEAUVAIS qui porte l'inscription: „LT FRANZ LACKNER *4-7-24 _ 18-5-44“.

Merci, Charly MOORE, pour ton témoignage d'amitié plein d'honneur et ce souvenir sentimental.

Paul MÜNGERSDORFF

Traduction de Robert CHOMBART

Ci-contre, l'article paru dans la revue bien connue des vétérans de la Luftwaffe concernant le calendrier de Charlie Moore

◆ COMMEMORATION

RETOUR, 56 ANS APRES. 29 mai 1944 - 27 mai 2000

Dans la nuit du 28 au 29 mai 1944 à 1 heure du matin, un lancaster du 622^{ème} Squadron de la R.A.F s'écrasait dans un champ du village de la Bastière sur la commune de Vertou¹ en Loire Atlantique. A bord se trouvait Glyn Selwyn flight engineer.

¹Commune, d'environ 25000 habitants, située à 10 kilomètres au sud-est de Nantes.

Cet avion avait décollé de la base de Mildenhall (Suffolk) la veille à 18h45. Les airmen du 622^e Squadron faisaient partie ce jour là d'une opération de destruction des installations ferroviaires d'Angers. Cette mission regroupait 118 Lancs et 8 Mosquitoes. C'est après avoir contourné la Bretagne jusqu'au sud de l'île de Noirmoutier que la formation change de cap en direction de la cible.

Peu après avoir passé la côte, l'appareil volant au nord de la route prévue est touché à plusieurs reprises par la D.C.A. L'avion se trouve alors en feu et en perdition au-dessus de Vertou, l'ordre d'évacuer est donné à 0H10.

Les sept hommes d'équipage réussissent à sauter avant que l'avion n'aille finir sa course à la Bastière.

Le pilote, le sergent TEAGUE marche pendant cinq jours en direction du sud avant de se faire prendre à Angoulême. Arrivé à un passage à niveau, un motard allemand lui demande de tenir la barrière le temps de passer, ne comprenant pas notre langue et donc ne pouvant pas répondre, le pilote se fait arrêter.

Le rear gunner, le sergent BAMFORD va se réfugier chez le maréchal ferrant de Vertou qui, avec l'aide de plusieurs personnes, le cache. C'est après avoir quitté sa cachette, qu'il retrouvera par hasard aux alentours de la Roche-sur-Yon deux de ses camarades, le sergent G. SELWYN et le flight sergeant C.J KENLEY W/op. Dans la capitale vendéenne, ils sont aidés par des résistants qui leur fournissent de faux papiers et les font partir par le train. Ils seront arrêtés dans le sud de la France par le traditionnel *verre de l'amitié*.

Le navigateur, le sergent JENKINS reste caché à Clisson à quelques kilomètres du crash, jusqu'à l'arrivée des alliés en août 44.

Le bomb-aimer, le flying officer FRAYNE, lui aussi est caché plusieurs semaines dans la région avant de partir avec trois français à vélo vers l'Espagne. Il réussit à rejoindre Gibraltar le 9 août.

Le flight sergeant COHEN, air-gunner, a moins de chance il se blesse en atterrissant, un habitant l'emmène à l'hôpital, il sera fait prisonnier.

Les cinq aviateurs prisonniers se retrouveront au stalag luft 7 Bankan, Haute Silésie.

Retour

Le 27 mai 2000 soit pratiquement 56 ans jour pour jour après la chute de l'avion, le Maire de Vertou, des témoins de l'époque, des membres de l'ANSA et des passionnés d'histoire se sont réunis sur la place du village de la Bastière autour de Glyn Selwyn. Après les présentations d'usage, le cortège s'est rendu à quelques centaines de mètres plus loin, là où le bombardier a fini sa course. A noter que c'est Monsieur Louis Gouraud de la Roche sur Yon, qui est entré en contact avec M. Selwyn, il a invité l'aviateur ainsi que sa famille à revenir sur les lieux. Monsieur Gouraud prépare un



livre, sur les crashes en Vendée durant la seconde guerre mondiale. Il s'est intéressé à cet avion qui n'est pas tombé en Vendée, parce que trois des aviateurs ont été cachés à la Roche sur Yon.

Les médias avaient répondu à l'appel. Pas moins d'une dizaine d'articles parurent dans les journaux régionaux ainsi qu'un reportage diffusé sur France 3. La presse anglaise avait également fait le déplacement.



◆ COMMEMORATION RETOUR, 56 ANS APRES. 29 mai 1944 - 27 mai 2000 (suite et fin)

La municipalité était représentée par Monsieur Laurent Dejoie Maire de Vertou et Monsieur Pannetier directeur de la communication. Après la description du crash suivie avec beaucoup d'émotion par Monsieur Selwyn, Madame Josselyne Lejeune-Pichon membre de L'ANSA offrit son livre "*Nous combattons de nuit au Squadron 622*" à l'ancien aviateur. Monsieur Maurice Duguy, té-



moins de l'époque avec qui j'étais entré en contact lors de mon enquête, lui remit un morceau de tuyauterie du bombardier.

Glyn ne pensait pas que 56 ans après, des restes de son appareil pouvaient encore être sur place. Un habitant du village arriva ensuite avec les haches de l'avion en très bon état. Glyn Selwyn en reçut une en souvenir. Dans une propriété du village on put également admirer une des 18 bombes du Lancaster, évidemment désamorcée, entreposée près d'un tas de bois.

L'assistance a ensuite été conviée à la réception à la Mairie. Puis ce fût les discours et la remise de la mé-



daille de la ville à Glyn Selwyn avant de terminer. Le soir une autre cérémonie était organisée en l'honneur de Glyn Selwyn à la Roche sur Yon.

Christian CHEVALIER
ANSA Loire-Atlantique

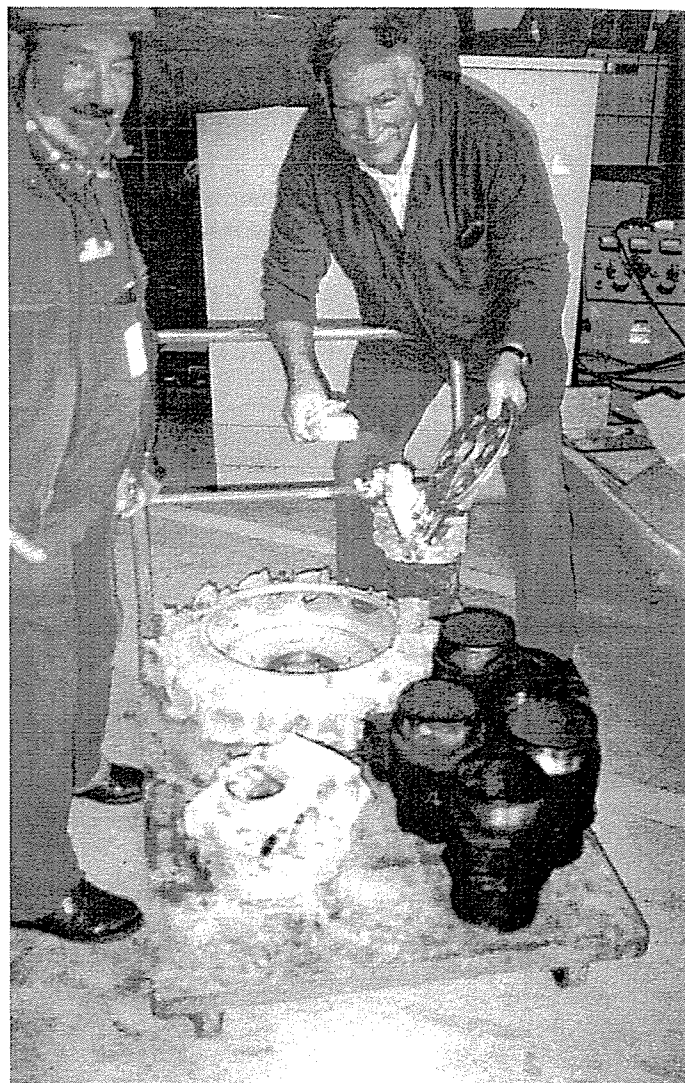
◆ CHRONOLOGIE DE L'HISTOIRE DU MOTEUR DU BLOCH 152



Ce qu'il reste des culasses du moteur Bloch 152, pas grand chose à en tirer Elles tombent en poussière

Il nous a été confirmé très récemment que nous possédions bien **LE SEUL** moteur Gnôme et Rhône 14 N restant au monde ayant été fabriqué et ayant équipé un avion français avant guerre, c'est donc une pièce unique au monde

Nos amis du Musée de la SNECMA nous aident à charger toutes les pièces du moteur pour que nous les rapportions sur Evreux, après restauration ... ou plutôt préservation de ce qu'ils ont pu sauver. Un superbe travail demandant une passion et une patience hors du commun. Plus d'un an de travail mais tout ce qui pouvait être préservé l'a été grâce à leurs compétences. De vrais amis d'un fameux conseil.



◆ CHRONOLOGIE DE L'HISTOIRE DU MOTEUR DU BLOCH 152

Le 07 Juin 1940 : le Bloch 152 du Lieutenant Jerzy PONIA-TOWSKI était abattu, entraînant, peu après, la mort de son pilote, à Fresnoy-Folny.

Le 25 Juin 1997 : Au cours de travaux d'implantation d'une déchetterie ou décharge publique, les vestiges du MB 152 sont mis à jour; l'ANSA 39/45 alertée, procède à l'enlèvement des morceaux, dont le moteur, grâce à Ambroise LUCAS qui met à notre disposition un camion et son chauffeur.

Le 18 Février 1998 : l'ANSA 39/45 confiait le moteur aux mains expertes des mécaniciens artistes du Musée de la SNECMA près de Melun-Villaroche.

Le 4 Novembre 1998 : Accueil d'une délégation de l'ANSA 39/45 par Mr MOUSSET (Directeur du Musée) pour constater l'état d'avancement de la restauration du moteur. Le démontage avait commencé mais l'état général laissait dubitatif quant au résultat. La conscience professionnelle et l'amour des belles pièces mécaniques ont triomphé de la rouille, de la calamine et autres corrosions

Le 2 Juin 1999 : Nouvelle visite pour nous permettre de mesurer les prouesses accomplies par nos artistes (mais qu'ils en ont bavé!) Interrogations aussi sur la façon de présenter ce qui a pu être restauré et que faire de ce qui ne pourra l'être ?

Le 11 Octobre 2000 : Grand jour pour le Gnome-Rhône 14N. Ce jour là, gros problèmes de circulation non prévus au programme C'est cela la Francilienne !

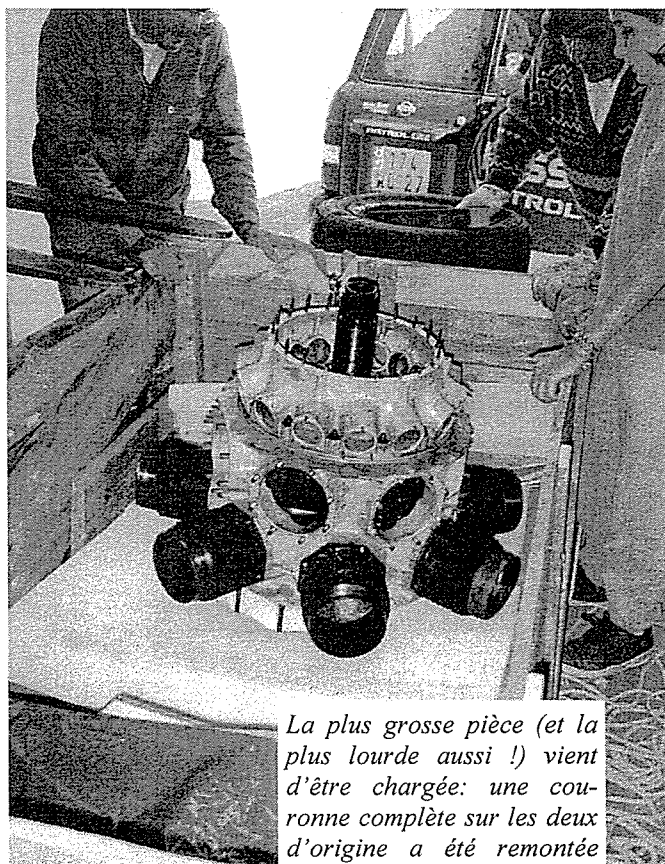
Arrivés à 11h50, le chargement, c'est « rapé » pour ce matin. Qu'à cela ne tienne, nous reviendrons après le repas. Le restaurant chinois voisin nous accueille une fois de plus et retour au Musée de la SNECMA.

Le moteur et ses pièces détachées sont emballées avec soin, chargées avec l'aide de nos amis les mécano-artistes dans la remorque porte-engin de l'ANSA 39/45 tractée par le 4X4 du Président. Beaucoup de minutie pour ce chargement qui le mérite bien : En effet, il se confirme que ce serait bien le seul 14 N au monde encore existant ayant volé sur un avion français d'avant-guerre. (Il en fut fabriqué beaucoup d'autres par la suite pour le compte des allemands) Retour sans problème à l'entrepôt de l'ANSA.

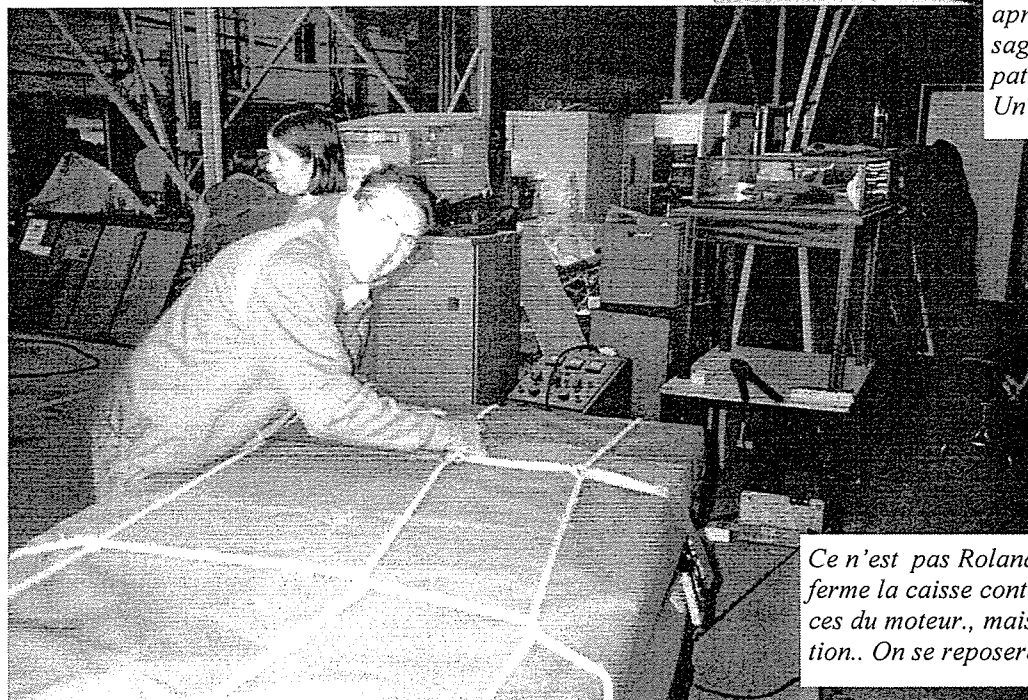
Roland BENARD
Responsable de l'entrepôt

Note du Président :

Le lendemain, nos amis mécanos Roland BENARD et Michel DUTHEIL rangeaient avec beaucoup de précautions le moteur et ses pièces dans les vitrines dont le Musée de l'Air nous a fait cadeau. La mise en valeur de ce moteur n'est pas terminée. Ce travail ne sera possible que lorsque nous aurons notre propre local.



*La plus grosse pièce (et la plus lourde aussi !) vient d'être chargée: une couronne complète sur les deux d'origine a été remontée après nettoyage, polissage ...etc .. Un travail de patience fabuleux.
Un grand merci les gars !*



Ce n'est pas Roland qui fait son lit, il ferme la caisse contenant toutes les pièces du moteur., mais merci pour l'intention.. On se reposera plus tard

◆ COMMÉMORATION

IL Y A 60 ANS, LE GROUPE DE CHASSE DE VARSOVIE

L'invasion de la Pologne par les troupes allemandes et les féroces combats qui s'ensuivirent, tant à terre que dans les airs, ne purent empêcher la capitulation polonaise. De très nombreux militaires polonais quittèrent leur territoire pour échapper à la captivité et aux exactions qui furent commises par la suite.

Les voies de l'évasion furent nombreuses et une grande partie de ces aviateurs et soldats commença à arriver en France pour continuer le combat, dès octobre 1939. Dotés d'une excellente formation, ces pilotes reçurent un complément d'instruction sur les appareils dont l'Armée de l'Air française était équipée.

D'autres aviateurs rejoignirent directement l'Angleterre. Au 10 mai 1940, beaucoup de polonais, pilotes et personnels au sol, étaient intégrés dans des formations françaises : GC III/6, II/2, II/7, II/6, I/2 ..etc... Une unité, le GC I/145, appelée aussi « *Groupe de Chasse de Varsovie* » était exclusivement composée de polonais, pilotes et personnels au sol. Son commandant, le Major-Pilote Josef KEPINSKI, était assisté par le commandant français Lionel de MARMIER. Le capitaine Pierre LAGUNA était commandant en second, les capitaines WCZELIK et FREY commandaient respectivement la première et seconde escadrille.

C'était le seul groupe de chasse à être équipé de Caudron-Renault CR 714-01 « *Cyclone* », appareil plus conçu pour la compétition que pour les combats aériens. Il était sous-motorisé et ne pouvait rivaliser avec ses adversaires potentiels. Son pilotage se révélait très délicat, il fut donc affecté à la protection des installations stratégiques et la couverture des bases. Malgré tout, sur l'insistance du colonel PAWLIKOWSKI, du major KEPINSKI et du commandant de MARMIER, le groupe de chasse de Varsovie put participer aux combats.

Le grand jour arriva donc le vendredi 8 juin 1940, lors de ce que nous appelons « la bataille aérienne de Dreux ». Le sous-groupe de chasse 42 fut constitué en toute hâte car une attaque de bombardiers était attendue sur une zone allant de Rouen à Paris. Le GC I/145 fut mis à la disposition des I/4, du III/10 et du II/10.

Les 8-9 et 10 juin 40, les pilotes polonais se distinguèrent au cours de combats les opposant à des Bf 109 et 110. Les demandes d'homologation des victoires furent déposées pour le capitaine WCZELIK, le lieutenant CZERWINSKI puis les lieutenants GODLEWSKI, ZUKOWSKI et le caporal-chef ZANIEWSKI. Enfin, le 9 juin 40, au cours d'un combat tournant avec des Messerschmitt 109 protégeant des bombardiers Dornier 17, aux environs de Vernon, les pilotes du Groupe de Chasse de Varsovie abattirent 4 Bf 109 et 1 Do 17, ce fut malheureusement au prix de la vie de 3 pilotes, le lieutenant OBUCHOWSKI, le sous-lieutenant LACHOWICKI-CZECZOWICZ et le caporal-chef UCHTO qui reposent aujourd'hui à Auberive dans la Marne. Cette bataille aérienne confirma la qualité et la résolution des pilotes polonais.

Le 10 juin, aux environs de Dreux, le Groupe de Chasse de Varsovie abattit 4 bombardiers Do 17 et 1 Bf 109 alors qu'il s'apprêtait à quitter Dreux, face à l'avance allemande.

Le repli de l'unité s'effectua jusqu'à la base aéronavale de Rochefort où elle se trouva à la signature de l'Armistice.

Ce même jour, les polonais livrèrent leur dernière bataille, en France : Un Heinkel 111 qui effectuait une reconnaissance au dessus de la B.A.N de Rochefort fut abattu au dessus de la mer par le capitaine WCZELIK, le sergent-chef MARKIEWICZ (sur Bloch 152) et l'adjudant-chef français DELEGAY du GC I/1 (sur Dewoitine 520). Les pilotes du Groupe de Chasse de Varsovie gagnèrent l'Angleterre pour y poursuivre le combat.

Ce sont tous ces événements résumés ici assez brièvement (un ANSA-MAG complet pourrait y être consacré) qui ont été commémorés grâce à l'Association France-Pologne de Rochefort, présidée par le Docteur Thaddee GRZESIAK lors des cérémonies qui se sont échelonnées du 10 au 20 juin 2000 en présence d'une importante délégation d'adultes dont des Vétérans et de lycéens (27 en tout, garçons et filles) de Dabrowa-Gornicza (en Pologne) accompagnés de leurs professeurs.

Après plusieurs réceptions à Paris, les 10, 11, 12 et 13 juin, ils étaient accueillis à Dreux par le Maire-adjoint, Monsieur SERIO et son Comité d'Organisation, le 14 juin 2000.

L'ANSA 39/45, associée à ces manifestations, était représentée par S.DEZELEE et J.HUARD. Une plaque fut dévoilée au cimetière de Dreux, en commémoration de la célèbre « bataille de Dreux » où le C.G de Varsovie s'est distingué.

Le 15 juin, la délégation fut reçue à l'Hôtel de Ville de Caen, visita le Mémorial et se rendit au cimetière militaire polonais de Grainville-Langannerie pour s'y recueillir et honorer le Devoir de Mémoire comme elle l'a fait au Mont-Ormel en souvenir de la 1ère D.B polonaise qui y livra de sanglants combats. Le 16 juin, arrivée à Rochefort. Le 17 juin, réception par la municipalité de Rochefort et Monsieur FROT, son maire. Cérémonie émouvante en présence de nombreuses personnalités civiles, militaires et religieuses à l'ex-B.A.N, devenue « Centre Ecole de l'Aéronautique Navale ». Une plaque fut dévoilée par Monsieur Stephan MELLER, ambassadeur de Pologne en France, accompagné du capitaine de vaisseau E.CEMPA, son attaché de défense.

Le 18 juin, après une messe co-célébrée en français et en polonais sur la Base Aérienne 721 de Rochefort-St Agnant, un imposant monument, à l'entrée de cette base, fut inauguré, toujours en présence de la délégation polonaise renforcée par des cadets de l'Ecole de l'Air de Deblin en Pologne, des autorités civiles, religieuses et militaires. Ce monument en bronze est l'œuvre de Jerzy TEPER, artiste polonais. L'après-midi, le colonel MARTINEZ, commandant la BA 721, offrait un meeting aérien couronné par la démonstration en vol de Mig 29 de l'Armée de l'Air polonaise venu spécialement via Dijon.

L'ANSA 39/45 était représentée à ces diverses manifestations par J.HUARD, signataire de cet article. Beaucoup serait encore à dire sur cette commémoration et son impact sur les populations des villes concernées mais surtout sur nos amis polonais, en particulier les jeunes pour qui la traditionnelle amitié franco-polonaise aura pris toute sa mesure. L'Association France-Pologne a très bien organisé ces manifestations pour les transformer en autant de réussites. Merci à tous ses membres

◆ COMMEMORATION

LE GROUPE LORRAINE SE SOUVIENT

Mon cher Sylvain,

Comme promis voici quelques feuilles relatives à la belle cérémonie qui s'est déroulée le 25 juin à Falaise commémorant le sacrifice des équipages du Groupe LORRAINE, le 4 août 1944.

Comme tu pourras le constater par l'article du journal local, il y avait beaucoup de monde et nous avons vécu un grand moment d'émotion. Nous nous sommes recueillis sur la tombe de RICARDOU, le mitrailleur unijambiste avec sa famille et en fin de matinée, le Général GUEGUEN a dévoilé la stèle.

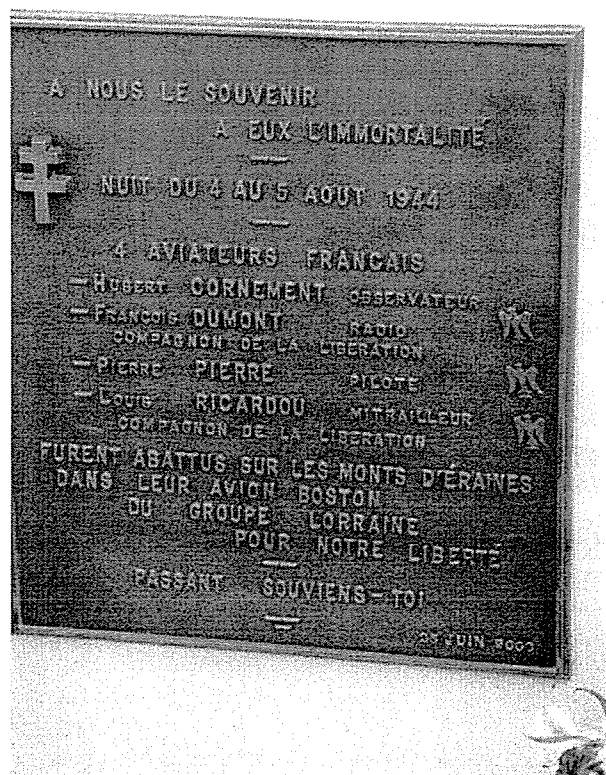
Tu trouveras également dans ce courrier le texte de Michel RAINFROY qui a recueilli les témoignages des survivants. Il décrit de façon saisissante ce qui s'est passé cette nuit-là.

Je te souhaite bonne réception de cette lettre et te prie de croire à ma sincère amitié.

René BOSSUET

Membre d'Honneur de l'ANSA 39/45

P.S : J'étais content d'être là-bas car, en dehors du Général, j'étais le seul ancien du Lorraine à être présent. Le temps passe ! On vieillit !!!!



Plaque commémorative figurant le monument à la mémoire de ceux du Lorraine

LA NUIT DU 4 AU 5 AOUT 1944,

Au soir du 4 août 44, 11 Boston décollent pour une mission de harcèlement de nuit sur la poche de Falaise.

Ce type de mission n'avait lieu qu'en période de pleine lune et était dénommée « *Night Intruder Patrol* ».

Le Boston BL 390, piloté par le Sergent Pierre PIERRE, Hubert CORNEMONT, navigateur, François DUMONT, radio-mitrailleur et Louis RICARDOU, mitrailleur arrière, se trouve vers 0H45 en patrouille derrière le front depuis 1 heure, quand CORNEMONT signale chars et véhicules sur la route de Falaise-Caen.

PIERRE fait armer les bombes et décide de monter à 1500 pieds, vire à gauche pour se placer face à la lune. Au cours de la montée, le Boston est touché simultanément par 3 obus de DCA. Il perd rapidement de l'altitude. certain qu'ils sont trop bas pour sauter en parachute, par radio, PIERRE avertit l'équipage de prendre la position de crash. Le Boston touche le sol à l'horizontale à 500 km/h sur la colline. Il est brisé à 600 m à l'Est du terrain où est érigée la stèle. PIERRE se réveille à quelques mètres du Boston complètement disloqué. Il trouve CORNEMONT gravement blessé, deux jambes et un bras brisés et l'appuie du mieux qu'il le peut contre un arbre, il appelle ensuite RICARDOU et DUMONT. Sans réponse ! RICARDOU fut sans doute tué sur le coup (c'était sa 50ème mission), quant à DUMONT, il est éjecté à plusieurs dizaines de mètres, toujours attaché à son siège et ses mitrailleuses bien en place devant lui. DUMONT va s'évanouir à plusieurs reprises et n'entendra pas les appels de PIERRE. Plus tard dans la nuit, il entend CORNEMONT qui demande du secours, il parle avec lui, il dit qu'il va essayer de chercher du secours, mais comme PIERRE, très touché mais sans blessures graves, il ne pourra pas le faire. Plus tard, vers le lever du jour, DUMONT, PIERRE aussi voient un Mosquito chasseur de nuit faire plusieurs passes sur eux, attiré sans doute par la fumée, le Boston se consume encore lentement. Le Mosquito mitraille au canon de 20 mm, DUMONT est légèrement blessé à l'œil gauche par un éclat. PIERRE et DUMONT furent intrigués par le silence de la DCA, alors que le Mosquito était très visible. A cet instant, DUMONT pensa que son pilote était peut-être assis à côté de lui lors du briefing, la veille au soir de cette mission, son secteur leur étant commun.

Le matin du 5 août, DUMONT caché dans un taillis, entend des voix allemandes se diriger vers eux (il faut noter ici que PIERRE et DUMONT ne se voient pas et ignorent chacun le sort de l'autre). Les S.S découvrent CORNEMONT, toujours vivant. Ils le questionnent brutalement, DUMONT l'entend hurler, puis, une rafale de mitrailleuse, CORNEMONT est mort au Champ d'Honneur, assassiné.....

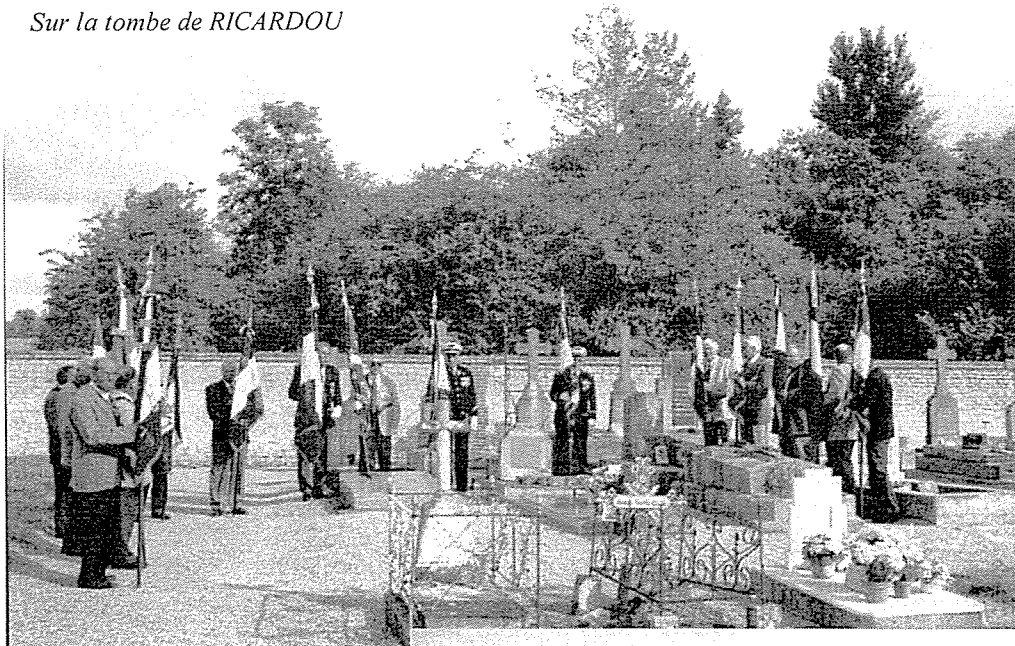
Dans la journée, en rampant, s'évanouissant souvent, PIERRE traverse la route de Falaise, à St Pierre sur Dives, caché dans une haie par Mr VALUET d'EPANEY, il y reste 3 jours. Mr VALUET le soigne, l'habille en civil, des faux-papiers, un vélo et il part le 8 août au matin, traverse Falaise en ruines, arrive à Ambrières les Vallées, et trouve les Américains le 15 août, il rentre à sa base le 22 août.

DUMONT lui aussi traverse la route de St Pierre dans la soirée du 5 août, il pénètre dans la première ferme tenue par Roland et Denise GALLOT qui, malgré la présence de nombreux S.S dans la ferme, vont le cacher.

◆ COMMEMORATION

LE GROUPE LORRAINE SE SOUVIENT (suite et fin)

Sur la tombe de RICARDOU



Lui, partira à pied, lui aussi le matin du 8. Extraordinaire, lui et PIERRE prendront la route de Putanges, ne se verront qu'au retour de DUMONT à la Base, le 19 août.

Le 22 Septembre 1945, DUMONT assistera à l'exhumation des corps de CORNEMONT et RICARDOU inhumés dans le cimetière de Pierrères, CORNEMONT étant plus tard relevé pour rejoindre le caveau familial à Rambervillers. Louis RICARDOU, lui, repose et pour toujours à Perrières, il est le seul aviateur unijambiste mort au combat, il avait perdu sa jambe droite à BIR-HAKEIM où il servait dans la Légion. Il avait épousé

une jeune infirmière anglaise, Nadine et avait une fille nommée Marie-Louise.

François DUMONT servit plusieurs années encore dans l'Armée de l'Air et prit sa retraite en Angleterre, lui aussi avait épousé une anglaise, Gladys, qui lui donna 10 enfants. Il décéda en 1997.

CORNEMONT avait épousé, lui, une française et était père d'une petite fille, Christiane.

Quant à Pierre PIERRE, il reprit sa place de pilote après un long séjour de repos, il convoya les déportés libérés des camps, il y rencontrera sa future femme, infirmière. Il a terminé sa carrière avec le grade de Général, il coule en ce moment une heureuse re-



Sonnerie aux morts



Grand moment d'émotion pour les proches venus se recueillir

traite dans son Sud-Ouest natal.

Le groupe Lorraine à grandement contribué à l'histoire prestigieuse de notre aviation militaire. Ses membres ont su, dans les ciels d'Europe et d'Afrique conquérir de nombreux titres de gloire. Courageux, les hommes, souvent très jeunes, sont également des exemples. Ils ont su dans des circonstances difficiles et parfois confuses, choisir la voie qu'il convenait d'emprunter pour sauvegarder DIGNITE et LIBERTE. Au-delà de leur héroïsme dans l'action, il faut se souvenir en pensant à ceux qui composeront le Groupe LORRAINE que le devenir des hommes dépendra toujours de leur détermination.

Michel RAINFROY

◆ UN LOURD TRIBUT PAYE PAR L'AVIATION AMERICAINE. QUINZE BOMBARDIERS ABATTUS EN NORMANDIE DANS LA SEULE JOURNEE DU 13 AOÛT 1944

Dès le 6 juin 1944, jour du débarquement des troupes alliées, la Normandie a été le théâtre de violentes batailles.

Dans notre région de bocage, vers le milieu du mois d'août, au fur et à mesure que la ligne de front se rapprochait et, avec elle, l'espoir pour les habitants d'une libération prochaine, les combats redoublaient d'intensité.

Pour s'en convaincre, il suffit d'interroger les témoins de l'époque. Ils en gardent un souvenir vivace. Ou bien prendre le temps de consulter les stèles commémorant les affrontements d'alors.

Deux exemples parmi d'autres.

Une plaque apposée sur le parvis de l'église de BERJOU rappelle les lourdes pertes endurées par les soldats Anglais les 15 et 16 août 1944 lors de l'assaut des collines de la commune.

De même au PONT HUEN, qui enjambe la ROUVRE entre LA CARNEILLE et NOTRE DAME DU ROCHER, a été érigé un monument en souvenir des dix-sept combattants de la onzième Division Blindée Britannique, victimes d'une embuscade tendue par l'armée Allemande le 17 août 1944.

Si l'engagement des troupes au sol fut souvent meurtrier, il en fut tout autant dans les airs.

Bien que l'aviation alliée disposât d'une quasi-maîtrise du ciel, son déploiement en nombre considérable, la mettait dans une situation vulnérable aux tirs de la D.C.A.

Comme nous allons le voir, elle subit, notamment dans notre région, de sévères pertes.

Dans le courant du mois d'août 1944, l'encerclement des forces Allemandes avait commencé.

Au sud, la tête de pont Américaine et la deuxième D. B. Française du général LECLERC fondaient vers ECOUCHE et ARGENTAN, tandis qu'au nord, les troupes Anglaises, Canadiennes et Polonaises, après avoir libéré FALAISE faisaient route vers TRUN et CHAMBOIS pour prendre en tenaille plusieurs divisions des forces ennemies et l'important matériel concentré dans la légendaire "Poche de Falaise".

Il fut alors assigné aux bombardiers alliés des missions d'appui-feu et de harcèlement des troupes au sol ainsi que la destruction des bases arrières et des objectifs tels que les voies de communications et d'acheminement du ravitaillement.

C'est au cours de ces bombardements périlleux qu'un nombre significatif d'avions fut abattu.

Ainsi, dans la seule journée du dimanche 13 août 1944 la perte de quinze bombardiers lourds Américains fut à déplorer, sans compter les autres appareils plus légers: chasseurs, vols de reconnaissance et autres...

- à MESSEI, les anciens se souviennent avoir vu, à la sortie de la messe dominicale une forteresse volante s'abîmer sur le territoire de la commune: des dix membres d'équipage, un fut tué dans d'atroces circonstances, deux furent capturés, les six autres purent passer les lignes.

- à SEGRIE-FONTAINE, route de ROUVROU, lieu-dit LA BORDELIERE, une forteresse volante s'écrasa en flamme après avoir, aux dires des témoins, évité de peu le clocher de l'église.

Fort heureusement l'équipage eut la vie sauve en sautant en parachute quoique les aviateurs furent arrêtés par les Allemands.

L'ASSOCIATION NORMANDE DU SOUVENIR AERIEN 39/45 Section ORNE aura sans doute l'occasion de revenir sur cet événement. Aussi fait-elle un appel à témoins afin de recueillir toutes informations relatives à cet épisode;*

- une troisième tomba à LONLAY LE TESSON: deux tués, sept prisonniers

- à SAINT CLAIR DE HALOUZE, une autre forteresse entraîna dans sa chute la mort de huit membres d'équipage. Un seul survivant pris par les troupes d'occupation

- près de VASSY (14) la perte d'une cinquième forteresse fut à déplorer avec un bilan presque aussi lourd que le précédent: sept tués et un évadé

Pour clore la liste des forteresses disparues ce jour, signalons:

- un appareil tombé à EPREVILLE/INCARVILLE LE MANOIR (27): un mort, trois prisonniers, sept évadés

- une autre qui s'est écrasée près de BACQUEVILLE EN CAUX (76): deux prisonniers, sept évadés

- encore une forteresse abattue près de SAINT ANDRE DE L'EURE (27): un tué, six prisonniers, deux évadés

- puis un atterrissage forcé au retour de mission en Angleterre: huit morts, un blessé

- et enfin deux autres appareils accidentés: l'un au décollage et l'autre au retour de mission, pour lesquels nous ne disposons pas de renseignements plus précis.

Il convient d'ajouter, ce jour de dimanche 13 août 1944, la perte de cinq appareils B-24 "LIBERATOR" (voir encadré).

- le premier signalé tombé entre LISIEUX et SAINT PIERRE SUR DIVES où l'équipage composé de dix membres fut fait prisonnier.

- le second qui s'écrasa à ORIVAL (76) eût trois tués, quatre prisonniers et trois évadés

- le troisième s'abîma près de FECAMP et l'on déplora un mort, deux prisonniers et sept évadés

- plus près de nous, le quatrième tomba à PUTANGES: huit tués recensés et seulement deux prisonniers

- enfin le cinquième, touché dans ses fonctions vitales, s'écrasa à "LA VALLEE MOIGNET" sur la commune de LA LANDE SAINT SIMEON, à la limite de MENIL-HUBERT SUR ORNE.

C'est sur cet avion pour lequel ANSA 39/45 Section Orne a effectué des recherches et interrogé des témoins du drame que nous nous appesantirons.

Des dix membres d'équipage, six purent sauter en parachute. Malheureusement ils furent cueillis à leur arrivée sur le sol par les Allemands et envoyés en captivité. Les quatre autres eurent moins de chance car ils trouvèrent la mort lors de l'écrasement de l'appareil à moins que blessés par les éclats d'obus de D.C.A., ils furent dans l'incapacité d'évacuer l'avion lors de sa chute.

Parmi eux figurait le pilote: Lieutenant Robert J. ANDRINO. Il est possible que ce dernier se soit sacrifié jusqu'au dernier moment en restant aux commandes de son appareil afin de faciliter l'évacuation de ses camarades.

Deux corps furent extraits des débris de l'avion: ceux du Lt ANDRINO et du Sergent Joseph G. LAWRUSKO et sommairement enterrés sur place (le 13 août 1944 était une journée particulièrement troublée car la ligne de front était proche).

Ce n'est que beaucoup plus tard, en 1945, que Mr PESCHARD de SEGRIE-FONTAINE, qui commandait le groupe de résistance de la région, décida à son retour de la campagne de France et d'Allemagne de donner une sépulture digne à ces deux héros.

Deux cercueils furent fabriqués par Mr Marcel BREARD, à l'époque Maire de LA LANDE SAINT SIMEON. Les deux corps furent exhumés et enterrés dans le cimetière communal. Nous croyons savoir que le Lt ANDRINO repose désormais aux Etats-Unis. Sur ce point, Mr André COLLET avait le nom du pilote ANDRINO gravé dans sa mémoire.

Ce témoignage a été pour l'ANSA 39/45 Section Orne d'une très grande importance car il nous a permis, en consultant les archives de l'Armée de l'Air Américaine, de pouvoir identifier avec certitude les autres membres d'équipage ainsi que le type d'avion.

Les documents officiels signalent l'appareil tombé dans la région d'ALENCON. Peut-être que l'avion a été touché lors du survol de cette ville, et ne pouvant garder le contact avec sa formation, les autres équipages le perdirent de vue à cet endroit.

Quant aux deux autres membres d'équipage: le Lieutenant William BRADFORD et le Sergent Henry A. HAGLER, ils étaient toujours portés disparus.

Bien après la fin de la guerre, les Autorités Américaines procédèrent à une fouille et retrouvèrent les deux derniers corps profondément enfouis dans la carcasse du bombardier. Les deux aviateurs ont alors rejoint le cimetière militaire Américain de SAINT JAMES dans la Manche, près du MONT SAINT MICHEL.

Monsieur Jacques LEBAILLY de SEGRIE-FONTAINE, récemment décédé, a permis d'apporter une preuve supplémentaire à l'identification de ce B-24 LIBERATOR en faisant don à notre Association, d'une partie de la tourelle du mitrailleur arrière qui, sans nul doute était une des pièces du B-24.

LE CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR

Durant la seconde guerre mondiale les anciens se souviennent encore avoir vu passer haut dans le ciel et avoir entendu le bourdonnement sourd de formations importantes de bombardiers quadrimoteurs alliées.

Pour la première fois ils apercevaient les traînées blanches de condensation (maintenant ce phénomène produit par les avions commerciaux est devenu si familier que l'on n'y prête même plus attention).

On pensait alors aux "FORTERESSES VOLANTES B-17". C'était souvent le cas.

En fait il était difficile, étant donné la haute altitude à laquelle ils évoluaient, de discerner s'il s'agissait de B-17 ou de "B-24 LIBERATOR".

Pour leur part les Britanniques mettaient en oeuvre des "HALIFAX" et autres "LANCASTER", appareils eux aussi équipés de quatre moteurs.

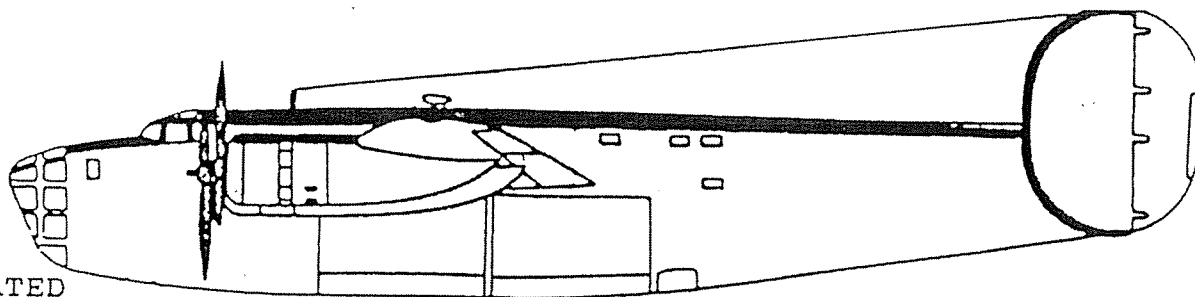
Bien que le B-24 LIBERATOR soit moins connu que le B-17 FORTERESSE VOLANTE, il n'en reste pas moins que cet avion, construit à 18888 exemplaires? toutes versions confondues, passait pour être très moderne pour son époque.

Il offrait un rayon d'action et une capacité d'emport supérieurs au B-17. Ce fut un des premiers appareils muni d'un train d'atterrissage tricycle à commande hydraulique.

Cet avion était équipé du fameux PRATT et WHITNEY R - 1830: chacun des quatre moteurs développant 1200 CV (14 cylindres en double étoile).

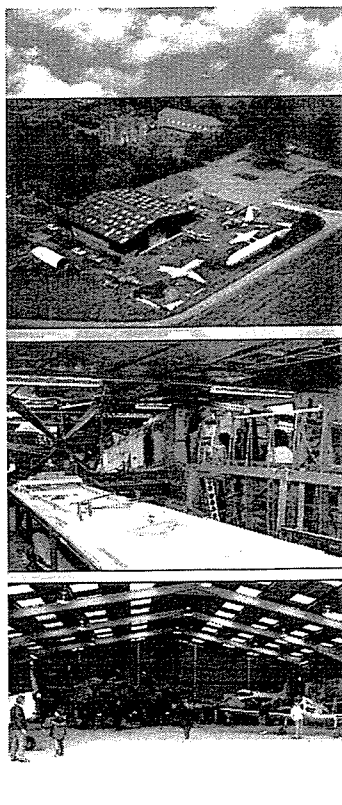
Le B-24 LIBERATOR tombé à LA LANDE SAINT SIMEON avait été construit par CONSOLIDATED à YPSILANTI, dans le MICHIGAN près de DETROIT, dans les anciennes usines FORD.

Michel BAUDOUIN
Vice-Président
ANSA 39/45
Section Orne



CONSOLIDATED
B-24
LIBERATOR

◆ MUSEE A VISITER

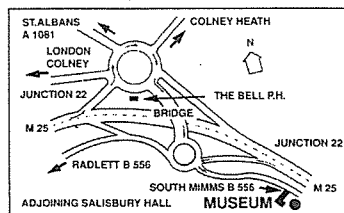


Photography by Colin Rolfe

OPENING TIMES

The museum is open from the 1st March to the end of October on Tuesdays, Thursdays and Saturdays 2.00 - 5.30pm, and Bank Holidays and Sundays from 10.30am - 5.30pm.

- Visits and guided tours at other times by prior arrangement.
- School parties and other organised groups welcomed.
- Special rates for parties of 15 plus are available on application.
- Regular flying displays and other events.
- Food and souvenir shop.
- Toilets and facilities for the disabled.
- Free car parking.



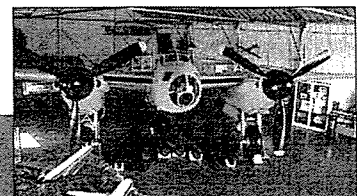
● Membership

As a voluntary body the Mosquito Aircraft Museum is always happy to welcome new members. If you would like to join us and help to preserve the de Havilland Heritage, please write for further information to:

de Havilland Aircraft Museum Trust Ltd
PO Box 107, Salisbury Hall, London Colney, Herts
TEL : 01727 822051

Registered in England No 1682401
Registered under Charities Act 1960 No 286794

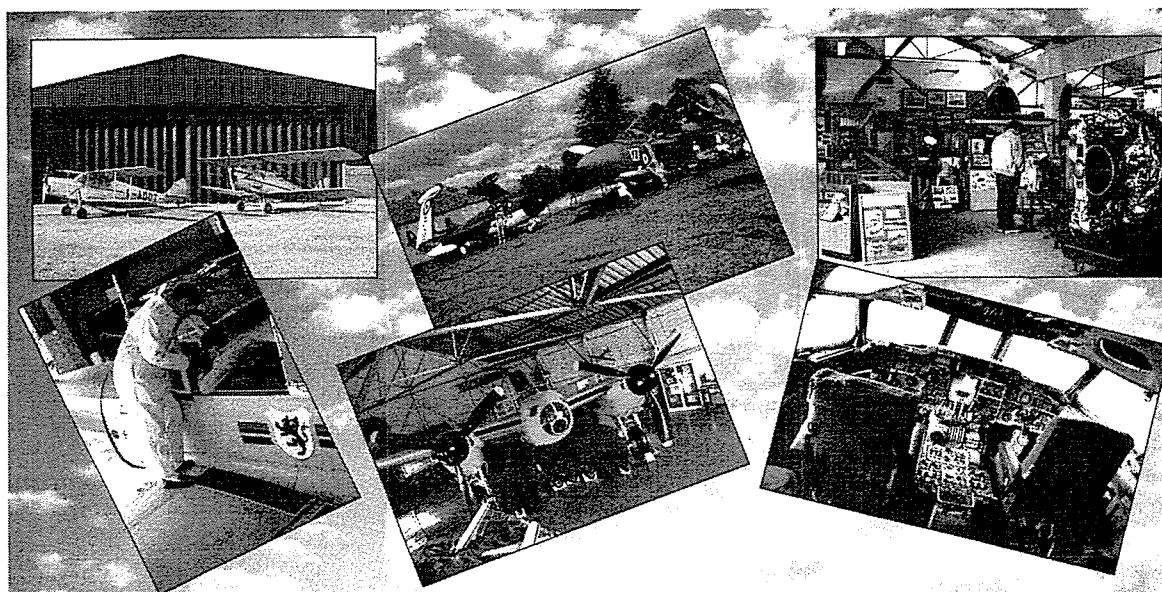
MOSQUITO AIRCRAFT MUSEUM



SALISBURY HALL - ST ALBANS



HOME OF THE de HAVILLAND
AIRCRAFT HERITAGE



The historic site of moated Salisbury Hall mentioned in the Domesday Book, was chosen by the de Havilland Aircraft Company in 1939 to develop in secret the wooden high speed unarmed bomber the 'Mosquito', with 41 variants of the type the most versatile aircraft of the war. This began the museum's long association with Salisbury Hall making it the oldest Aircraft Museum in the Country.

Today the museum has on display 20 types of de Havilland aircraft ranging from DH Moths to modern military and civil jets. Although the museum is staffed solely by volunteers, we have a continuing active restoration programme, and visitors are encouraged to inspect work in progress at close hand. Also on display is a comprehensive collection of de Havilland and other



engine types, together with a notable collection of memorabilia.

Visitors to the museum however soon discover that we can offer more than a collection of static aircraft. Close inspection of our exhibits provides a unique hands-on experience. Members are always on hand to assist the visitor and demonstrate our working displays.

With a varied programme of regular events that include flying displays, vintage car and motor cycle rallies, model exhibitions and memorabilia fayres, there is always something that appeals to all ages.

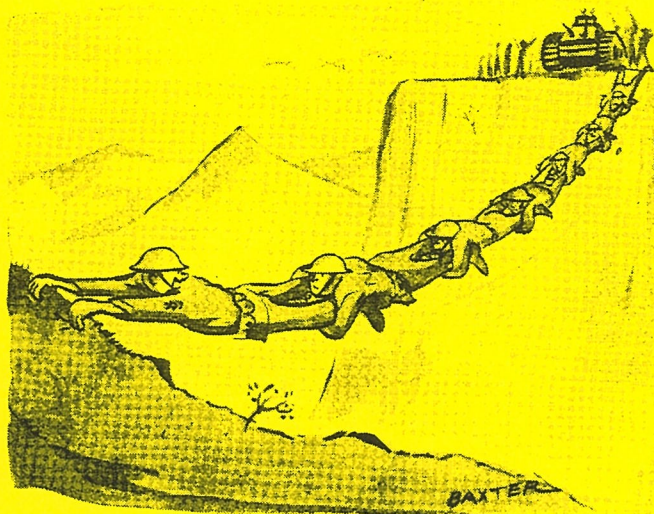
Come and enjoy an intimate friendly atmosphere with a hands-on experience!!

◆ UN PEU D'HUMOUR, QUE DIABLE



Visite à la SNECMA

Qu'il est beau notre Michel avec une pointe de réacteur d'Airbus sur la tête. C'est un bon mécano ! Il se met à la place du moteur pour le comprendre ... on n'est pas sorti de l'asile !!!! Fou rire général dans l'atelier

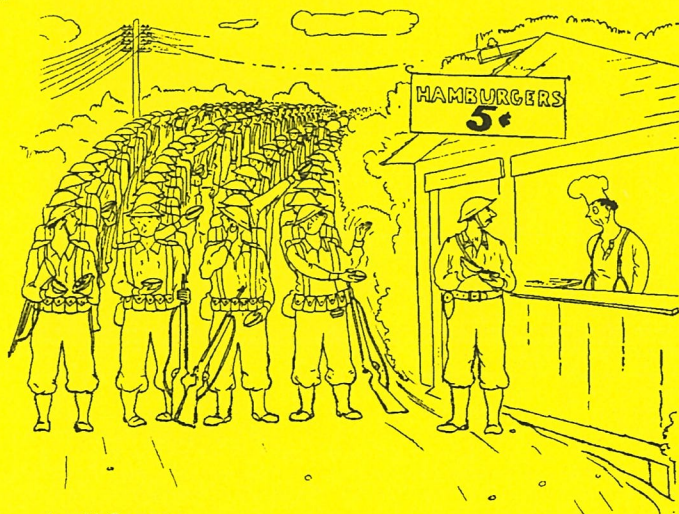


"Of course, you men realize this bridge will only be temporary"



"Beef stew! Beef stew! Don't you ever turn the page?"

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



Gerald Courtney

"I said 500 without onions"

A.N.S.A 39/45

Le Devoir de Mémoire et le
Le Travail 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