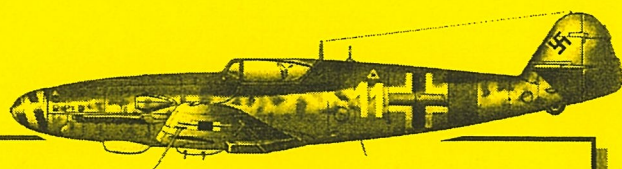
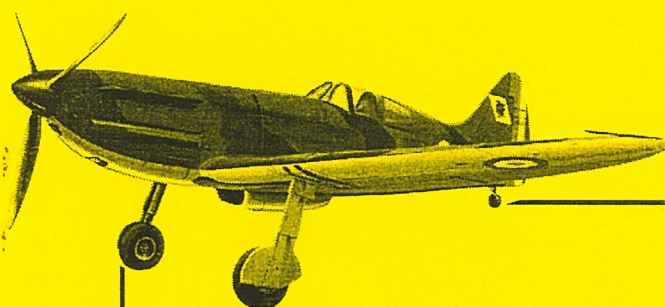
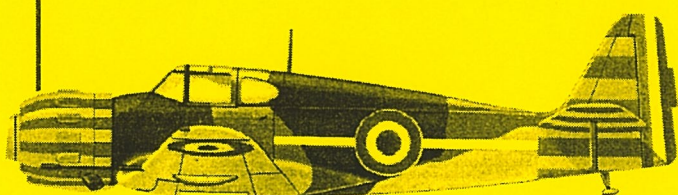


N°8 1er quadrimestre 2001



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

EXPOSITION

♦ L'ANSA expose à CORA p. 3/4/5/6/7

EXPOSITION

♦ L'équipement de l'atelier de l'ANSA..... p. 8

RECHERCHE

♦ Une information très intéressante..... p. 9

COMMEMORATION

♦ K.J.TRASK..... p.10/11/12

ENQUETE

♦ Verzy en Champagne, le 25 août 45 ... p. 13/14/15/16/17/18

MUSEE

♦ Les Invalides : Les dons de l'ANSA..... p. 19

MUSEE

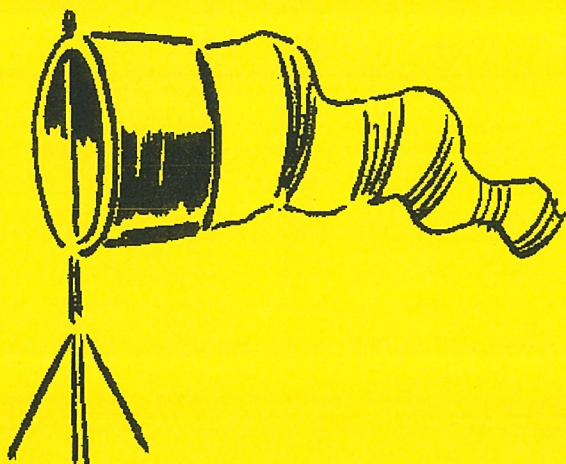
♦ Le Musée de Vraux..... p. 20/21

RECHERCHE

♦ Une information très intéressante (suite) p.21

UN PEU D'HUMOUR QUE DIABLE !!

..... p. 21



LE MOT DU PRESIDENT

Nul n'est prophète en son pays.....

Dans ce numéro de l'ANSA-MAG, nous avons voulu inviter tous les membres de l'ANSA à se joindre à nous lors de la grande exposition qui va avoir lieu dans la galerie marchande de CORA à Évreux.

Nous avons en cette circonstance, une occasion unique de montrer la qualité de nos travaux, de faire connaître nos valeurs morales, notre savoir-faire ainsi que notre sérieux.

Nous n'avons pas encore eu l'occasion de rencontrer la nouvelle municipalité qui vient de se mettre en place sur Évreux. Nous attendions un événement propice pour le faire, aussi, ne doutons pas que le travail accompli ainsi que la qualité de notre présentation nous permettront de faire valoir nos compétences dans ce domaine très spécifique de l'histoire contemporaine. En effet, il doit être fait quelque chose pour préserver toutes les connaissances que nous accumulons, il faut les diffuser au plus grand nombre : La connaissance de l'histoire et l'« archéologie » moderne est un savoir bien particulier. J'ai utilisé et mis le mot *archéologie* entre guillemets pour ne pas bouleverser les idées établies et ne froisser personne ... mais ce que nous faisons, c'est un important Travail de Mémoire pour mieux connaître et comprendre une histoire récente, sensible, sanglante et encore douloureuse pour ceux qui l'ont vécue et/ou .. subie ... Ce sont les hommes et leurs histoires qui nous passionnent : Pas de place pour les « branchés militaria » à l'ANSA, il ne faut pas tout confondre

Messieurs, pour promouvoir Évreux, il n'y a pas qu'un excellent club de basket ... il y a aussi une association historique de 130 membres, connue et reconnue un peu partout dans le monde dans son domaine très « pointu »... sauf peut-être chez elle ... A nous d'y remédier ! Ce sera peut-être enfin le tremplin vers ce que nous souhaitons tous : La création de notre « *Mémorial des Combats Aériens 39/45* ». Un local nous attend, la « Halte Bellenger » est vide ... pour l'instant ! Et comme nul n'est prophète en son pays, c'est bien connu, alors ?

Sylvain DEZELEE

Du 26 mai au 9 juin

L'ANSA 39/45 EXPOSE A EVREUX

dans la galerie marchande de CORA

Pour la première fois depuis sa création, en juin 1996, l'ANSA 39/45 sort les plus belles pièces de ses réserves pour une exposition d'une durée de 15 jours et va présenter une belle partie de sa photothèque. Pour accroître l'impact de cette présentation, nous sommes associés dans cette manifestation à la Gendarmerie Nationale, l'Armée de Terre, l'Armée de l'Air et la Légion Étrangère dans une grande présentation commune.

Nous qui ne souhaitons jamais être présents, ni associés à des bourses aux armes, ni au culte du militaria, (car telle n'est pas notre volonté, ni notre vocation); nous sortons une partie de notre « patrimoine » pour le présenter au public dans le cadre d'une exposition qui nous est spécifique. Tout cela dans le but de présenter aux Ébroïciens le Travail



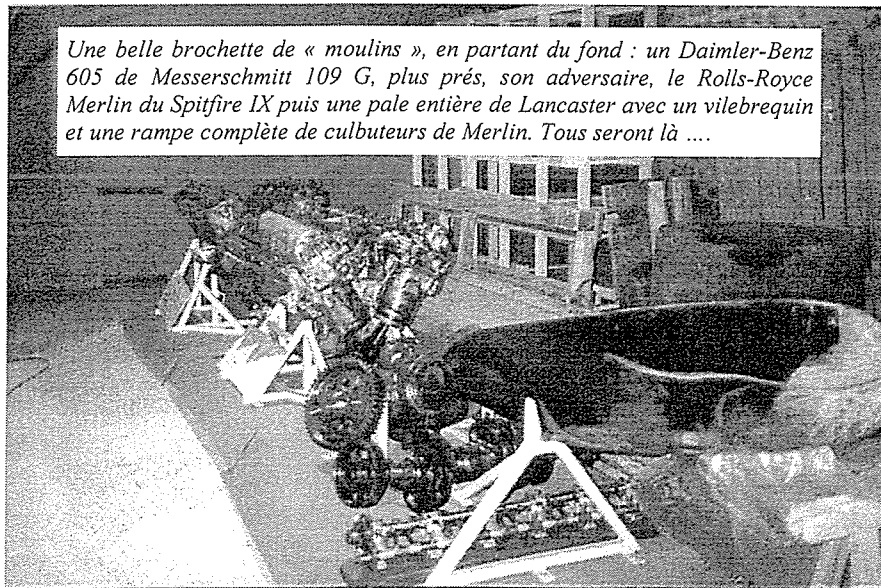
*Le plus lourd de tous, un moteur du P 47
Il est fixé sur son châssis, il sera présent mais restera posé
sur la remorque porte-engin de l'ANSA..*

de Mémoire que nous effectuons dans l'ombre ainsi que d'expliquer le résultat de ces recherches. Une volonté pédagogique de mieux faire connaître, voire découvrir une petite partie de l'histoire récente de notre région, tel est le but de cette exposition. Joël HUARD, notre historien, sera présent aussi souvent que possible sur le site durant ces quinze jours pour répondre aux multiples questions que ne manquera pas de poser un public que nous savons très curieux et surpris de notre passion : l'archéologie moderne car c'est bien de la recherche historique que nous faisons ...

◆ EXPOSITION

L'ANSA expose à Évreux (suite)

Une belle brochette de « moulins », en partant du fond : un Daimler-Benz 605 de Messerschmitt 109 G, plus près, son adversaire, le Rolls-Royce Merlin du Spitfire IX puis une pale entière de Lancaster avec un vilebrequin et une rampe complète de culbuteurs de Merlin. Tous seront là



Vers le mois de Novembre 2000, lors d'une réception privée au Cadran à Evreux où j'étais invité avec mon épouse, nous nous sommes retrouvés à parler avec Monsieur le Maire d'Evreux et différentes personnes des activités de l'ANSA 39/45. Parmi les personnes présentes se trouvait le Directeur de l'hypermarché CORA. Dans ce magasin, des expositions sont régulièrement organisées dans la galerie marchande qui fait toute la longueur du bâtiment.

Il n'a pas fallu beaucoup de temps pour que nous tombions d'accord sur l'idée que l'ANSA vienne faire une présentation de ses activités. Monsieur BRUN, le Directeur de CORA, m'a mis en relation avec son adjoint chargé de la communication, monsieur PAN. Il gère les expos dans le hall du supermarché. Nous avons trouvé en cette personne un interlocuteur très sympathique et ouvert à la discussion. Il est venu assister à l'une de nos réunions, un soir à mon domicile et "le courant est passé".

La date d'abord : Il fallait nous laisser le temps de nous organiser pour préparer l'exposition. Il nous fallait plusieurs mois car nos amis de l'atelier, Roland BENARD et Michel DUTHEIL, devaient préparer les pièces à présenter. Un sacré travail en perspective. Nous avons donc convenu de faire notre présentation du 25 mai au 9 juin 2001. Tout a donc été

mis en oeuvre pour que nous puissions être prêts pour la date prévue. La fréquence des réunions de Bureau a été multipliée par quatre : Une tous les mercredis soir ! Des centaines de points de détail étant à mettre au point.

Premier problème : Il faut rendre les moteurs "présentables" Il faut encore extraire des kilos de terre de l'intérieur des moteurs. On ne veut plus faire cela au Karcher, les moteurs n'ont que trop souffert d'être remplis d'une eau qui met des mois à partir, quand elle part.... Il

faut absolument "nettoyer à sec". L'achat d'un compresseur neuf et performant pour " passer la soufflette" et traiter les moteurs nous est apparu indispensable. L'investissement a été réalisé sur le champ. La rentabilité et la justesse de cet achat sont apparues immédiatement. Nos mécanos ont monté notre portique de récupération en l'équipant d'un treuil de 3 tonnes et d'un autre plus petit afin de pouvoir lever les moteurs et les basculer dans tous les sens, notamment pour en faire partir l'eau stagnant dans les cylindres suite aux multiples lavages haute-pression qu'ils ont subis pour les sortir de leur gangue de terre. Michel DUTHEIL s'est attelé à la lourde tâche du nettoyage : il gratte, il "soufflette", il brosse, il décroûte, il traite au Rustol, et cela tous les après-midis Un sacré travail de fond ...

Nos deux « mécanos » passionnés qui vous ont préparé l'exposition : Roland BENARD et Michel DUTHEIL, deux sacrés bosseurs !



◆ EXPOSITION

L'ANSA expose à Évreux (suite)

Deuxième problème : Il faut faire des chassis pour tenir les moteurs et se mettre dans les normes de sécurité, il ne manquerait plus qu'un moteur bascule sur le public ! Aussi, notre ami Roland s'est mis alors dans l'idée de nous "concocter" des supports moteur qu'il ferait sur mesure pour se reprendre dans les boulons d'origine existant encore sur les blocs moteurs. Il est en train de nous réaliser un travail superbe, d'une qualité irréprochable : le bâti est fait exprès pour le moteur qu'il a à porter, c'est du grand art, cela représente un travail énorme mais il veut quelque chose de

Une palette réservée aux armes de bord de tous calibres et de toutes nationalités, elles sont tordues mais elles ont vécu une sacré histoire ..



parfait, c'est son état d'esprit. J'avoue que le berceau moteur déjà réalisé pour le moteur du Messerschmitt 109 de St Michel nous a laissée pantois ! C'est de l'horlogerie ! Ça s'emboîte pratiquement au millimètre et c'est "nickel" !

Troisième problème : Le transport pour l'exposition. Vu le poids des moteurs, l'éternel problème de la manutention se pose. Lever et mettre en place des moteurs pesant, au bas mot, entre 700 kilos et 1,2 tonne pose des problèmes d'intendance certains et incontournables. Roland et Michel se sont donc rendus chez CORA pour aller voir les moyens de levage disponibles sur place pour mettre les moteurs en place dans la galerie marchande. CORA dispose d'un chariot qui peut lever 1,5 T, c'est un peu limite car ce ne sont pas des palettes de lait bien carrées et aisées à prendre mais "ça doit le faire".

Seul le moteur du P 47 ainsi que son train d'atterrissage resteront sur le porte-engin qui sera laissé dans le dôme, au centre de l'expo (manoeuvre trop risquée à notre goût car le Pratt et Whitney R 2800 est vraiment très lourd, de plus, de par son diamètre, il est mal aisé à saisir pour un petit chariot élévateur classique). Il a été convenu que nous ferons plusieurs voyages entre l'entrepôt et CORA la veille de l'exposition (distant d'une dizaine de kilomètres seulement) avec mon 4x4 tirant le plateau porte-engin de l'ANSA. Toutes les pièces lourdes resteront dans

les entrepôts du magasin afin d'être mises en place toutes en même temps le lundi 28 mai au matin à 5 h Le magasin met à notre disposition deux grandes vitrines fermées à clef pour pouvoir présenter des petites pièces "sensibles" . Appel aux volontaires pour nous proposer des pièces sympas de petites dimensions. Il nous les faut quelques jours avant afin que nous puissions faire les étiquettes explicatives qui vont les présenter.(merci de nous donner les commentaires avec les pièces)

Quatrième problème : Les panneaux didactiques. Nous nous devons de refaire nos panneaux de présentation pour l'exposition. Ceux que nous avons depuis un certain temps ont vécu, et même bien vécu ! Il faut, en cette occasion, faire du neuf. Un gros travail nous attend, avec Joël HUARD, pour

Une superbe canon de 20 mm de Spitfire, une sacré pièce de 80 kg!



◆ EXPOSITION

L'ANSA expose à Évreux (suite)

refaire des panneaux de présentation. Pour nous aider, CORA met à notre disposition son atelier de sérigraphie pour faire des panneaux en très grand format qui seront suspendus à des grilles « Caddie » autour du stand, sous le dôme. Ces panneaux nous seront laissés après l'expo.

Cette opération a été l'occasion, avec Joël HUARD, de scanner la photothèque de l'ANSA (plus de 500 photos) afin de la stocker sur un disque gravable et d'avoir en permanence la disponibilité de ces clichés pour une utilisation beaucoup plus facile et immédiate de ces données. Les panneaux seront imprimés en 80 x 120 cm, de quoi faire de très belles présentations. Une vingtaine de ces panneaux est prévue. Ils montreront la vie sur les aérodromes sous l'occupation allemande par la présentation d'une multitude de photos diverses et pour beaucoup, jamais publiées, et prises par l'occupant pour la plupart. Des reportages photos sur plusieurs de nos fouilles ainsi que des panneaux thématiques sur nos archives, des plans de construction ...etc ...

Les pièces exposées :

Moteurs :

- Un moteur de Messerschmitt 109 (V 12 Daimler-Benz 603)
- Un moteur de Spitfire IX (V 12 Rolls-Royce Merlin)

- Un moteur de P 47 (18 cylindres en étoile Pratt et Whitney R 2800)
- Un moteur de P 51 Mustang (V 12 Packard licence Merlin)
- Un moteur de Bloch 152 (14 cylindres en étoile Gnôme et Rhone 14 N) **pièce unique au monde !**



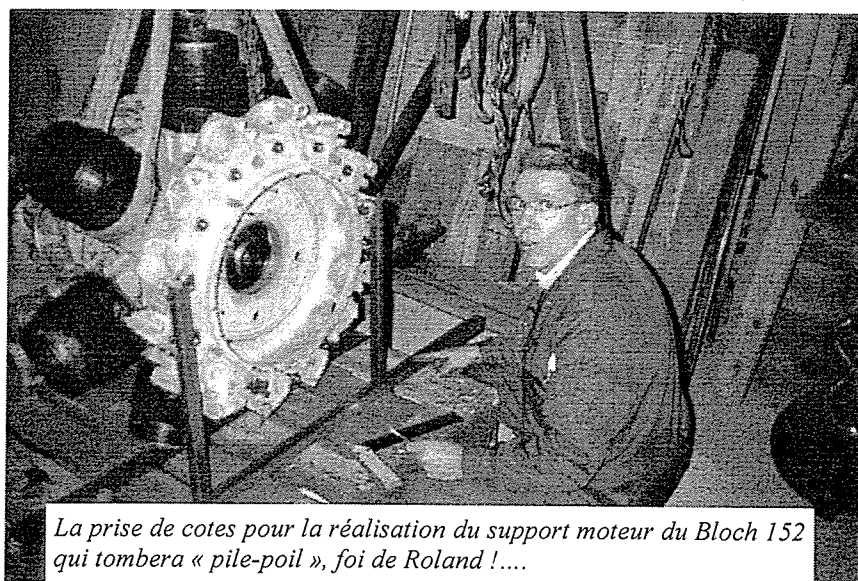
Pas de problème, c'est comme si c'était déjà fait !

Chacun sera monté sur un châssis spécifique réalisé par nos mécanos. Ils ne sont pas tous complets et ils sont abîmés mais ils ont une histoire, c'est ce qui fait leur intérêt.

- Une pale d'hélice du Lancaster avec son moyeu ainsi qu'un vilebrequin complet et une rampe complète de culbuteur de Merlin XX.
- Un carburateur Strömberg complet de Pratt et Whitney R 2800
- Une culasse restaurée de P47 avec quelques cylindres.

Armements (inutilisables car tous tordus ...):

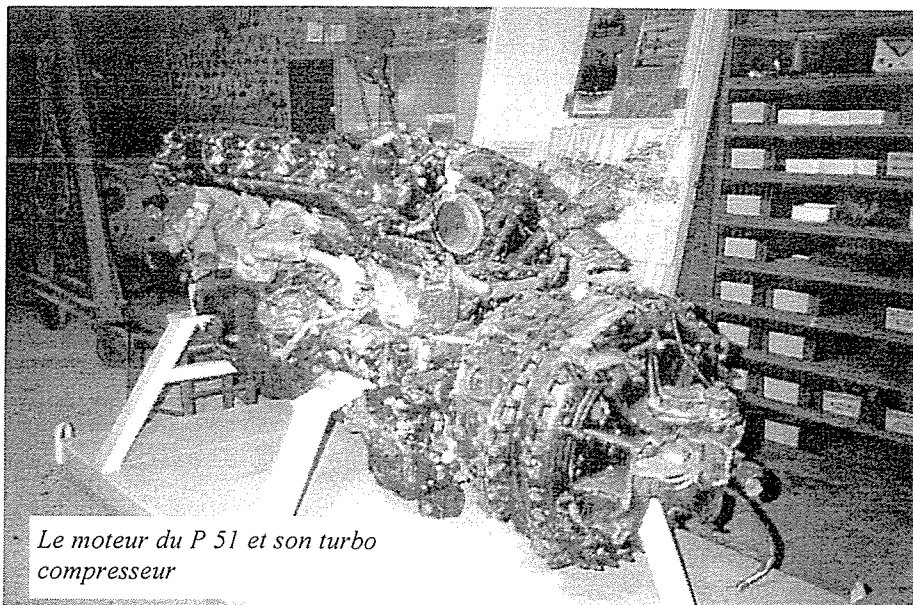
- Une mitrailleuse de 7,62 mm de Spitfire
- Un canon Hispano 404 de 20 mm monté sur un Bloch 152
- Un canon de 20 mm de Spitfire
- Un canon de 13 mm allemand de Me 109
- Une mitrailleuse 12, 7 mm de P 47
- Une mitrailleuse de 7,7 mm de Me 110 avec culasse rotative électrique
- Un canon de 20 mm allemand de Me 109



La prise de cotes pour la réalisation du support moteur du Bloch 152 qui tombera « pile-poil », foi de Roland !....

◆ EXPOSITION

L'ANSA expose à Évreux (suite)



Le moteur du P 51 et son turbo compresseur

La médiatisation de l'événement :

L'Armée de Terre édite une brochure de présentation de l'exposition en 26.000 exemplaires destinés aux écoles, institutionnels, et à être distribués. L'Armée de l'Air fera une publicité radio sur Radio Bleue. La presse locale sera invitée à cette manifestation ainsi que FR3. Les différents intervenants feront savoir leur présence auprès de leur Etat-Major, je pense que nous aurons des visiteurs de marque tout au long de cette présentation.

Divers :

Masselottes d'équilibrage d'ailerons de Me 109, réservoirs supplémentaires etc

La présence sur le stand :

Joël HUARD, notre historien, a pris 15 jours de congés pour être présent sur l'expo le plus souvent possible. Nous invitons tous les membres de l'ANSA qui en ont la possibilité à venir nous y rejoindre afin d'animer le lieu et de ne pas laisser notre copain Joël trop seul. Merci de prendre contact avec lui au 02.32.44.09.44 (le soir) afin d'organiser les permanences. Ce sera une occasion unique de faire plus ample connaissance avec nos "partenaires" durant ces 15 jours de présentation. Nous serons, je le pense, amenés à nous revoir lors d'autres événements

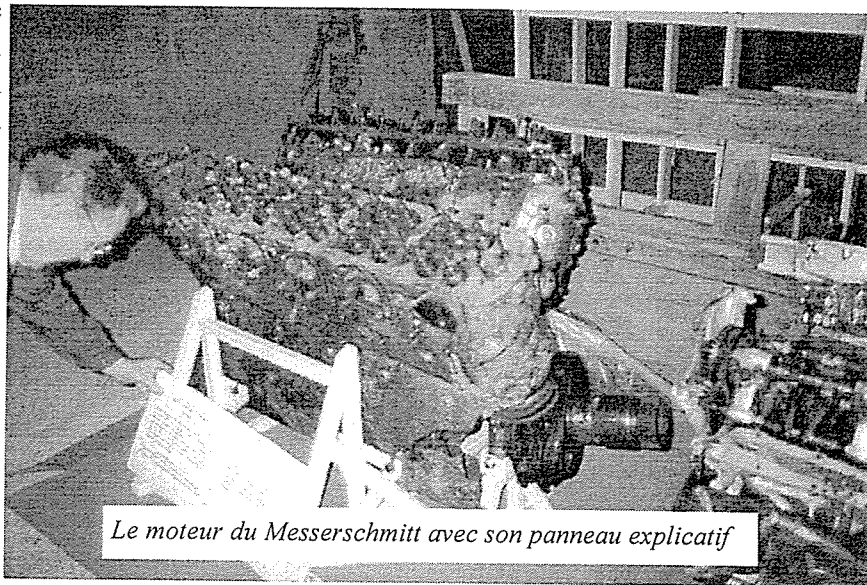
Les partenaires:

- L'Armée de Terre viendra avec un V.A.B (véhicule de l'avant blindé) qui sera dans le hall
- L'Armée de l'Air amènera un moteur de Transall "didactique" et peut-être aussi une hélice entière de Transall
- La Gendarmerie sera présente avec son stand d'information
- La Légion présentera des uniformes

Le "pot final":

Le samedi 9 juin, vers 16 h, la Direction de CORA organise un pot de l'amitié pour les invités de CORA, les officiels, les autorités ainsi que pour tous les membres de l'ANSA qui pourront venir. Merci de me confirmer votre présence à cette réception. En espérant avoir le plaisir de vous voir en cette unique occasion.

Ceci est un avant-goût de ce que sera d'ici



Le moteur du Messerschmitt avec son panneau explicatif

quelque temps notre Mémorial des Combats Aériens ou de ce que pourrait être, si on est un peu plus pessimiste ...mais un pessimiste n'est jamais qu'un optimiste bien informé

Le Président de l'ANSA 39/45

Sylvain DEZELEE

◆ EXPOSITION

L'EQUIPEMENT DE L'ATELIER DE L'ANSA



Le plus grand problème auquel l'atelier de l'ANSA se trouve encore confronté est la manutention des pièces mécaniques lourdes que sont nos moteurs et même des pièces beaucoup plus petites. Bref, c'est toujours

lourd, massif et pas facile à bouger. Depuis longtemps, l'ANSA voulait, (sans vraiment chercher d'ailleurs) trouver un chariot élévateur "pas cher" et pas encombrant..... Et voilà, tout à fait par hasard, l'ANSA 39/45 vient de se porter acquéreur d'un petit chariot élévateur trouvé par les gars de l'atelier.

Présentation : Certes, l'engin n'est plus tout jeune (nous n'en avons pas les moyens !), il ne lève qu'une tonne (mais ça suffit dans presque tous les cas !), ce n'est qu'un simple mât (mais nous n'avons pas besoin de lever beaucoup plus haut que le plateau de la remorque porte-engin). Il n'a que peu d'heures de fonctionnement et il est en bon état. Il est compact (il ne fait que 90 cm de large), il n'est pas haut (1,80 m) donc il passe par la porte de l'atelier et il peut faire demi-tour sur place, ce qui n'est pas un mince avantage. Il est électrique (nous avons le chargeur avec, bien entendu). Les batteries semblent en pleine forme et l'hydraulique est saine. Seul petit inconvénient, c'est un chariot industriel et il a des bandages caoutchouc lisses qui lui interdisent de sortir d'un sol plat et dur; pas question d'aller sur le gras, le mou ou dans les gravillons.... Il n'y a que 5 centimètres de garde au sol.

Voici donc un investissement judicieux supplémentaire (vous voyez pourquoi il faut payer sa cotisation !) qui nous

permet maintenant d'avoir une autonomie totale en matière de transport, de manutention et d'entretien. (sans cesse améliorée par les gars de l'atelier)

Inventaire de l'atelier :

- La remorque porte-engin avec treuil (achat d'occasion, réparations + améliorations)
- Le chariot élévateur (achat)
- Un transpalette (récup' + restauration)
- Un grand portique avec 2 treuils à chaîne de 3 tonnes (récup' + restauration)
- Un compresseur avec réservoir (acheté neuf pour des raisons de sécurité)
- Une perceuse sur colonne d'établi (récup'), au fait, nous cherchons un étau pour perceuse à colonne, si vous avez, nous sommes preneurs .. merci d'avance !

Roland fournit gracieusement : poste à souder à l'arc, chalumeau et petit électroportatif ...etc ...

Nos mécanos se sont entièrement construits un établi "solide" avec un gros étau de "récup", s'il vous plaît !

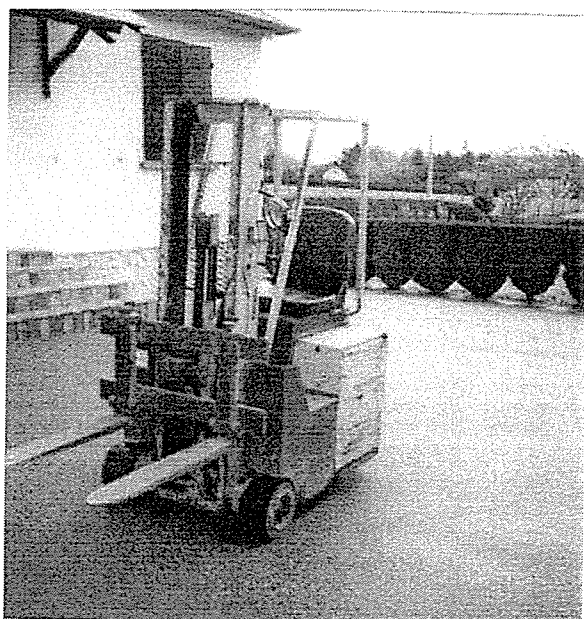
En plus, la remorque porte-engin, achetée il y a deux ans maintenant, a été constamment améliorée par nos amis malgré les "canassons" voisins qui "boulottent" les feux de gabarit quand nous la garons trop près de leur enclos Bref! c'est une belle remorque Bineau double-essieu avec un plateau de 6 mètres. Roland et Michel ont monté un plancher bois entre les rampes, puis, ils ont fabriqué et boulonné des anneaux d'arrimage tout au pourtour du châssis pour pouvoir sangler sérieusement n'importe quelle pièce (qui n'est pas une voiture!). Une très grande caisse en bois bien solide (avec son système d'arrimage complet) a été faite pour pouvoir ramener toutes les petites pièces "en vrac" d'un lieu de fouille. Nous avons acheté une roue de secours conforme ainsi que des sangles dignes de ce nom. Bref, que du sérieux et du solide ! C'est tout Roland ! Vu son poids à vide de 1250 kilos, c'est le Patrol GR de votre Président qui la tracte ! J'ai été obligé de passer le permis EB (plus de 3,5 t en charge) nouvelle mouture, la complète ! : j'ai dû repasser le code (c'est là qu'on s'aperçoit qu'on a des "lacunes" et que les choses ont changé ..., la conduite (avec remorque), marche arrière en S entre des quilles ..etc . mais c'est pas plus mal, on se remet à niveau.

Le dernier investissement sérieux à effectuer, ce sera le Karcher pour le décrottage des pièces (sachant, qu'en attendant, l'achat d'un petit marteau burineur pneumatique est envisagé).

Nous utilisons occasionnellement celui de notre hôte très compréhensif mais ce n'est pas une solution envisageable éternellement. En effet, faire disparaître la gangue de terre (souvent cuite) qui entoure les moteurs est la plus grande difficulté que nous rencontrons pour rendre les moteurs "présentables". Il faut au moins 150 bars, voire 200 bars de pression pour en venir à bout.

A l'ANSA, nos mécanos ont réussi "à tout faire avec pas grand chose" mais tout a une limite. Pour le Karcher, il n'y a pas de solution "pas chère" . Si nous voulons un matériel performant, c'est donc un investissement lourd qu'il faudra prévoir

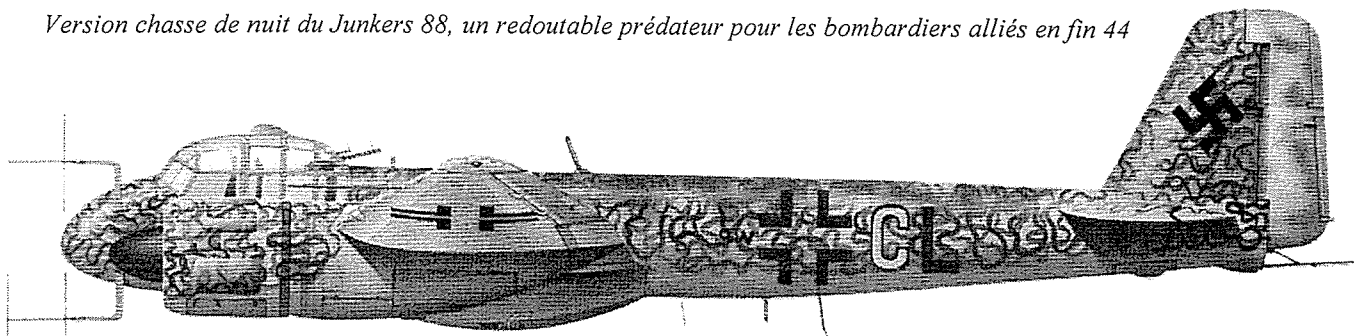
Sylvain DEZELEE



◆ RECHERCHES

UNE INFORMATION TRES INTERESSANTE ...

Version chasse de nuit du Junkers 88, un redoutable prédateur pour les bombardiers alliés en fin 44



Suite à un article paru dans un de nos journaux locaux, nous parvîmes un témoignage sur un chasseur bombardier allemand tombé début août 1944 sur le territoire du Noyer en Ouche. Notre informateur (décédé depuis) avait un souvenir précis de cette chute d'avion, une nuit sombre de cette période qui sentait déjà la fin de la guerre.

Contact fut tout de suite pris avec notre informateur. Ce monsieur avait beaucoup de détails à nous donner. Lors de l'entretien que j'eus avec lui, il révéla que l'avion était un Junkers 88, qui, avec un équipage réduit, devait avoir effectué une mission sur le poche de Falaise, pour y larguer des bidons de carburant aux forces allemandes enfermées dans cette région par les forces anglaises, canadiennes et américaines, plus au sud.

Au retour de cette mission, peut-être perdu par rapport à ses instruments de bord, le Junkers accrocha au passage, à très basse altitude, le clocher de l'église de St Aubin le Guichard qui reste, depuis ce jour, légèrement « penché ».

Les archives départementales d'Évreux conservent un rapport de Gendarmerie, en date du 3 août 1944, qui indique que : « vers 2 H, un avion allemand qui volait à basse altitude a accroché la flèche du clocher de l'église de St Aubin le Guichard. Cet avion s'est abattu à 6 km au sud de St Aubin le Guichard, commune du Noyer en Ouche. Sur les 5 (ou 3) occupants, un est tué, les autres blessés »

Cet avion, en réalité, est tombé dans un bois, au lieu-dit « Les quatre houx » et il semble qu'il y ait eu plus de tués qu'initialement indiqué par la Gendarmerie.

Un des membres a du agoniser pendant des heures, transpercé par des morceaux de structure de l'avion. Notre témoin, qui habitait déjà à l'époque tout près du point de chute gardait un souvenir très ému de cette scène lorsqu'il s'y rendit au petit matin.

L'identité des aviateurs n'a pû, à ce jour, être déterminée avec certitude, pas plus d'ailleurs que l'unité à laquelle ils appartenaient. Peut-être, dans un prochain ANSA-MAG, aurons nous, enfin, tous ces renseignements qui nous manquent actuellement.

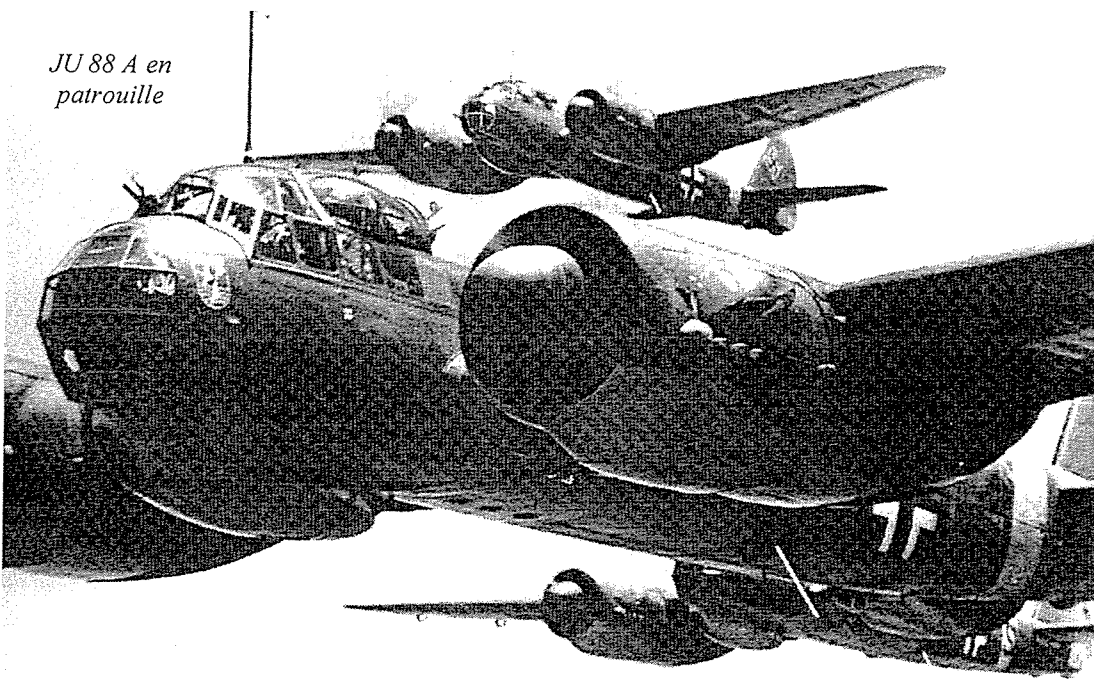
Notre informateur, passionné d'aviation, avait chez lui au moins un ouvrage répertoriant tous les avions de la seconde guerre mondiale. Il semblait même le connaître par cœur, ce qui ne laissait aucun doute sur le type d'avion qu'il avait vu, écrasé, près de chez lui. Il me remit ce jour-là, une petite porte de communication « récupérée » sur place, trouée de nombreux impacts de balle.

Il m'informa aussi qu'un de ses voisins avait un morceau de la queue de l'avion qui servait de niche à son chien ?! ... Mes neurones commencèrent alors à s'entre-choquer fébrilement, d'autant plus que la croix gammée était encore visible Une dérive de Ju 88 servant d'abri pour le chien, quelle découverte unique !

Rendez vous fut aussitôt pris pour découvrir cette pièce de rêve.

Grand jour donc pour moi, grand moment pour l'ANSA 39/45 qui allait peut-être récupérer un vestige de taille fort intéressant pour son futur musée.... (suite de ce récit en page 21)

JU 88 A en patrouille



◆ COMMÉMORATION

Journée du Souvenir à Madré en hommage au pilote australien Kenneth John TRASK.

Le dimanche 5 octobre 2000, l'ANSA 39/45 Section de l'Orne a rendu hommage au pilote Australien Kenneth John TRASK, mort aux commandes de son avion de chasse North-American P-51 Mustang, le 11 Novembre 1943.

Son appareil est tombé sur le territoire de Madré (département de la Mayenne), commune située à quelques kilomètres de Bagnoles de l'Orne.

Le lieutenant TRASK, né à Melbourne, était âgé de 24 ans et faisait partie de la 231^{ème} escadrille de la R.A.F.

Le jour de sa disparition, il participait à une mission du type "Rhubarb" correspondant à une sortie libre d'opportunités au sol.

Compte-tenu de la date, les autorités de MADRE, ainsi que l'Association locale des Anciens Combattants avaient tenu à ce que la cérémonie, dédiée à l'aviateur australien, commémore aussi l'anniversaire de la victoire de la première guerre mondiale.

La manifestation débuta par une messe du souvenir en l'église paroissiale, suivie par l'hommage rituel au monument aux morts dans le cimetière communal. Enfin, la délégation se rendit près du site du crash de l'avion pour procéder au dévoilement de la stèle rénovée.

Les circonstances de la chute de l'appareil furent relatées par Monsieur Alphonse de FONTENAY. Bien que jeune homme, à l'époque, il avait vécu le drame en tant que témoin impuissant et lors de son récit, sa voix trahissait encore une intense émotion.

De fait, Monsieur de FONTENAY avait entendu les bruits caractéristiques d'un combat aérien : changements de régimes des moteurs, crépitements des mitrailleuses sans voir exactement ce qui se passait car l'action se déroulait à sa verticale mais au-dessus de la couche nuageuse.

Au bout d'un moment, un avion tomba dans un énorme fracas à quelques centaines de mètres du château où il résidait.

Arrivé rapidement sur les lieux il ne put que constater un corps mutilé et sans vie au milieu des débris de l'avion. Le pilote fut enterré par les Allemands au cimetière de LAVAL où il repose toujours. Quant aux restes de l'appareil, ils furent chargés et emportés probablement en Allemagne.

Après la libération, la famille de FONTENAY érigea à ses frais une stèle au point d'impact de l'avion. Malheureusement, l'agriculteur qui exploitait le champ, déplaça le monument en bordure d'une haie pour faciliter les travaux agraires.

C'est alors que le colonel de réserve BOELLE, au cours d'une séance de "jogging" découvrit, choqué, que la stèle se trouvait dans un état déplorable et indigne d'un combattant allié mort sur le sol de la France et que la plaque sur laquelle figurait le nom de l'officier devenait quasiment illisible.

Madré

Cérémonie militaire à La Motte



Hommage à l'officier Kenneth John Trask.

Cette année, à Madré, la cérémonie commémorative du 11 novembre 1918 revêt un caractère bien particulier; en effet, l'Association normande du Souvenir Aérien a pris en charge, avec l'aide du Souvenir français de Mayenne, la restauration d'un monument érigé près du château de La Motte à la mémoire de Kenneth John Trask, jeune officier pilote de chasse australien de la 231^{ème} escadrille Australian Air Force tué à l'âge de 24 ans dans la chute de son Mustang lors de la Seconde guerre mondiale.

En collaboration avec la municipalité de Madré, une cérémonie du souvenir et de mémoire a eu lieu dimanche 5 novembre. Cette cérémonie fut honorée par la présence du sous-préfet de la Mayenne, du député, de l'attaché d'ambassade d'Australie, du président du Souvenir français de Mayenne, du président de l'A.N.S.A. de l'Orne ainsi que de nombreux militaires et drapeaux de Basse-Normandie. « Au nom du peuple australien, je vous remercie de ne pas avoir oublié le sa-

crifice de ce jeune pilote. Tous les Australiens savent qu'une tradition française de longue date veut que l'on rende hommage aux alliés qui ont combattu pour la libération de l'Europe et nous vous en sommes très reconnaissants. Les épreuves que nous avons partagées dans les deux guerres mondiales sont les bases les plus importantes des relations qui existent entre nos deux pays. Grâce à votre esprit du souvenir, les générations à venir n'oublieront jamais de tel sacrifice ».

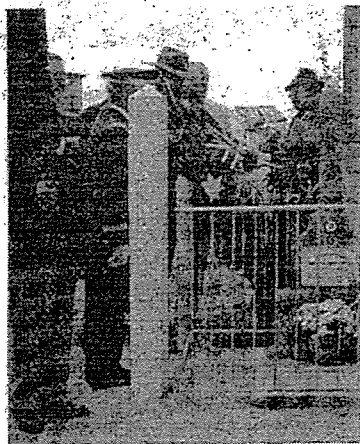
◆ COMMEMORATION

Journée du Souvenir à Madré en hommage au pilote australien Kenneth John TRASK.

Il est tombé à La Motte en 1943

Hommage à la mémoire d'un pilote d'avion australien tombé un 11 novembre

La traditionnelle cérémonie de commémoration de l'armistice de 1918 a eu lieu le 5 novembre. Elle a revêtu un caractère particulier



La stèle découverte

Durant la seconde guerre mondiale, à La Motte, le 11 novembre 1943, Kenneth John Trask, un pilote australien fut tué dans le crash de son avion sous les yeux du propriétaire du château de La Motte De Fontenay. Il témoigne aujourd'hui (lire encadré). Afin d'immortaliser le souvenir de ce pilote, l'association normande du souvenir aérien a pris en charge, avec l'aide du souvenir français de Mayenne, la restauration du monument érigé sur le lieu de l'accident.

Durant la cérémonie de commémoration de l'armistice du 11 novembre qui a eu lieu le 5 novembre dernier, diverses interventions ont eu ainsi lieu, en particulier celle du représentant de l'ambassade d'Australie. Il a remercié les habitants de la région qui ont déployé des efforts pour entretenir le souvenir du pilote après cet événement tragique. Ils ont fait construire à leurs frais un

mémorial, pour que le sacrifice de ce jeune pilote ne soit pas oublié.

Le représentant de l'ambassadeur a également rendu hommage aux associations ANSA de l'Orne et au Souvenir français de Mayenne qui, par leur dévouement et en souvenir de ces combats ont prouvé leur reconnaissance en effectuant la restauration de ce mémorial.

Deux guerres partagées

"Les Australiens savent qu'une tradition française veut qu'on rende hommage aux alliés qui ont combattu pour la libération de l'Europe. Nous en sommes très reconnaissants les épreuves que nous avons partagées pendant les deux guerres mondiales sont l'une des bases les plus importantes des relations qui existent entre nos deux pays." a-t-il déclaré en conclusion.

Au cours de cette cérémonie une nouvelle plaque a été dévoilée par le représentant de l'ambassade d'Australie, en présence de M. Blanchard, maire de son conseil municipal, du sous-préfet, de M. Lestas, député, de M. Montaufbay, président du souvenir français de Mayenne, M. Paris, président de l'Ansa de l'Orne ainsi que de nombreux militaires, gendarmes de Basse Normandie et présidents d'associations d'anciens combattants.

Les hymnes nationaux australiens et français ont été joués par la fanfare de la chapelle d'Andoine. Un vin d'honneur, servi à la salle de la mairie et offert par la municipalité, a clôturé cette manifestation.



une boule de feu sortie des nuages

M. Alphonse deFontenay fut un des témoins oculaires du crash de l'avion de ce pilote australien. Il se souvient

"Vers 10h30-11h, ce onze novembre 1943, par un temps de Toussaint, c'est à dire un ciel couvert et très bas, j'ai entendu un bruit d'avion inhabituel. J'ai pensé tout de suite à un combat qui allait se dérouler au-dessus de moi. Je n'entendis aucun coup de feu, mais dans un bruit d'enfer de piqué, j'ai vu sortir des nuages une boule de feu qui s'écrasa au beau milieu d'un verger à 200 mètres de moi, juste entre les villages de La Moricière et de La Motte. Je me suis alors précipité sur les lieux suivi de tous les gens de La Motte mais nous ne purent constater qu'un avion en feu sans aucun signe de vie."

"Peu de temps après les gendarmes de Couptrain sont arrivés, très vite suivis des Allemands qui firent évacuer le terrain et posèrent des sentinelles interdisant toute approche. Ils évacuèrent le corps qui gisait dans les débris de l'avion et l'emmenèrent. Plus tard, par les gendarmes, j'appris qu'il avait été transpor-

té à Laval."

"Le lendemain, les Allemands ayant libéré les lieux, après avoir enlevé les débris de l'appareil, nous sommes revenus sur le terrain pour l'inspecter. C'est alors que nous avons recueilli quelques parties du corps du pilote et les avons enterrées dans l'impact de l'avion. Puis nous avons mis une croix de bois et clos le point de chute sur lequel mes parents érigèrent plus tard ce petit monument."

"Après la guerre et une enquête de l'armée de l'air anglaise nous apprîmes que le pilote était australien." Il s'agissait de Kenneth John Trask. M. et Mme de Fontenay entrèrent alors en relation avec sa famille, sa mère et deux sœurs, relations qui furent gardées jusque dans les années 1970.

"Je tiens à remercier M. et Mme Gautier. Ils ont remis ce monument en place. Je remercie également toutes les personnes et associations ayant permis de le restaurer contribuant ainsi à perpétuer le souvenir de Kenneth John Trask." a conclu M. de Fontenay.

◆ COMMÉMORATION

Journée du Souvenir à Madré en hommage au pilote australien Kenneth John TRASK.

Le colonel entra alors en contact avec l'ANSA Orne qui prit l'affaire en mains. La rénovation du monument fut entreprise avec la participation du "Souvenir Français de la Mayenne" qui accepta de contribuer financièrement aux frais de remise en état ainsi qu'aux dépenses liées à l'inauguration à la même hauteur que l'ANSA Orne.

Une foule nombreuse assista à la cérémonie mais il n'est pas possible d'en dresser une liste sans omettre quelques personnalités. Nous citerons cependant :

- Le Squadron-Leader PHILP, Attaché de l'Air auprès de l'Ambassade d'Australie en France; et Madame.
 - Le Lieutenant-Colonel BOELLE de l'Amicale des troupes de Marine, initiateur de la cérémonie.
 - Le Colonel MONTAUFRAY du Souvenir Français de Mayenne.
 - Mr le Sous-Préfet de Mayenne
 - Mr le Député de la circonscription
 - MM B.JARRY et D.BRICHARD, respectivement secrétaire ONM section Orne et Anciens Marins Orne, qui ont aidé efficacement nos amis de l'ANSA Jean-Claude DELANGE et Stéphane ROBINE, à la préparation de la manifestation.
 - Mr le Maire de Madré: Daniel BLANCHARD
 - Melle Magali EVIN, représentant le Directeur de l'ONAC (Office National des Anciens Combattants)
 - Mm SERAIS et HAMON, respectivement représentants des Anciens Combattants de Madré et de Couterne, ainsi que la présence d'un pilote de bombardiers lourds de la R.A.F., William DIVES, accompagné de Georges NAU, un ancien pilote de l'Armée de l'Air Française ; tous deux venus en voisins.
- Signalons, enfin, une importante délégation de l'ANSA Orne sous la conduite du Président Jacques PARIS.

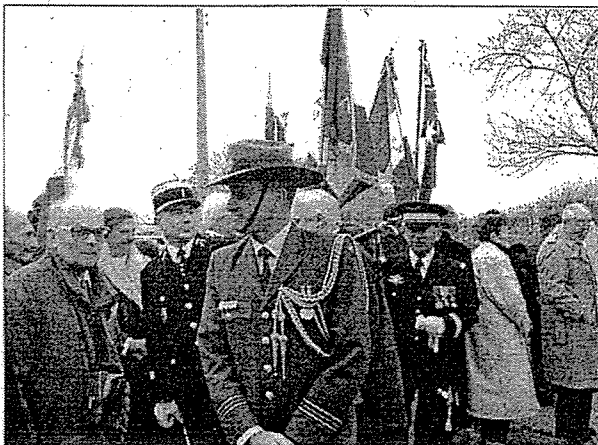
La cérémonie a été rehaussée par l'exécution des hymnes nationaux Australien et Français, magnifiquement interprétés par la fanfare de Couterne, en dépit des délais relativement courts pour répéter....

Malheureusement, aucun membre de la famille TRASK, ni d'anciens camarades de combat du pilote ne participèrent à la cérémonie. L'Officier Australien avait deux sœurs avec lesquelles Monsieur de FONTENAY a longtemps échangé correspondance. Elles ont probablement disparu à l'heure actuelle et la proche famille TRASK est peut-être éteinte ! ...

De son côté, l'ANSA Orne était entrée depuis longtemps en contact avec une Association Australienne d'Anciens Combattants. Une petite annonce a même été publiée dans leur revue nationale. Nos recherches sont restées vaines.

Nous voudrions rappeler que la contribution Australienne aux côtés de la France a toujours été considérable au cours des deux derniers conflits. Durant la première guerre mondiale, l'Australie eût à déplorer la perte de 40.000 morts et de 20.000 tués à l'issue de la seconde en 39/45. Pour fixer un ordre d'idée, si l'on ramène ces chiffres au nombre total d'habitants peuplant l'Australie (18,6 millions en 1996), c'est le pays où le pourcentage du nombre de tués par rapport à la

Cérémonie Militaire à la Motte (Madré) en souvenir du pilote australien Kenneth John Trask



A Madré, la cérémonie commémorative du 11 novembre 1918 revêt un caractère bien particulier. En effet, l'Association Normande du Souvenir Australien (A.N.S.A.) a pris en charge, avec l'aide du Souvenir Français de Mayenne, la restauration d'un monument érigé près du château de la Motte à la mémoire d'un pilote australien tué lors de la seconde guerre mondiale. En collaboration avec la municipalité de Madré, la cérémonie du souvenir et de mémoire a eu lieu dimanche 5 novembre au cours de laquelle a été dévoilée une nouvelle plaque. Cette cérémonie fut honorée par la présence de M. Miniot, sous-préfet de Mayenne, M. Lassez, député de la Mayenne, M. l'Attaché d'Ambassade d'Australie, M. le Président du Souvenir Français de Mayenne, M. le Président de l'ANSA de l'Orne ainsi que de nombreux militaires et drapeaux de Basse-Normandie.

« En ces temps de souvenirs et de recueillement, ce qui nous réunit aujourd'hui c'est le sacrifice d'un tout jeune homme venu des Antipodes pour nous libérer de la tyrannie nazie, de fur un témoin oculaire du crash de son avion. Vers 10 h 30, ce 11 novembre 1945, j'ai entendu un bruit inhabituel d'avion, dans un

bruit d'enfer de piqué. J'ai vu sortir des nuages une boule de feu qui s'écrasa au milieu d'un vergers à 200 mètres de moi entre les villages de « La Motte » et de « La Motte ». Les Allemands firent évacuer le terrain. Ils sortirent le corps qui gisait dans l'avion et l'emmenèrent. Plus tard, l'après-midi, par les gendarmes qu'il avait été transporté à Laval. Le lendemain, les Allemands ayant enlevé les débris de l'appareil, nous sommes revenus pour inspecter le terrain. Nous avons alors découvert quelques parties du corps du pilote. Nous les avons enterrées dans l'impact de l'avion, mis une croix de bois et nous le point de chute sur lequel mes parents enquirent plus tard ce petit monument. Après la guerre et suite à l'enquête de l'armée de l'air anglaise, nous apprîmes que le pilote était Australien: Kenneth John TRASK. Et, à l'issue de Fontenay entrèrent alors en relation avec sa famille, sa mère et ses deux sœurs, relations qui durèrent jusqu'en 1970. Je tiens à remercier M. et Mme Gautier, également toutes les personnes et associations qui ont permis de restaurer ce monument contribuant ainsi à perpétuer le souvenir de ce jeune officier pilote de chasse, âgé de 24 ans, tué dans le crash de son

Mustang, qui appartenait à la 231. une escadrille de l'Australien Air Force détachée auprès de la R.A.F. et qui a donné sa vie pour notre liberté ».

Témoignage de reconnaissance, d'un de mémoire, qui relate à l'épreuve du temps, afin que le sacrifice suprême de cet aviateur ne tombe pas dans l'indifférence et dans l'oubli. La contribution australienne au côté de la France au cours des deux derniers conflits mondiaux a toujours été considérable, ainsi durant la 1re guerre mondiale, l'Australie en a déploré 40.000 morts, 20.000 tués de la seconde guerre. M. l'Attaché d'Ambassade d'Australie, M. le chef du peuple Australien, je vous remercie de ne pas avoir oublié le sacrifice de ce jeune pilote. Tous les Australiens savent bien qu'une tradition française de longue date veut que l'on rende hommage aux alliés qui ont combattu pour la libération de l'Europe et nous vous en sommes très reconnaissants. Les épreuves que nous avons partagées dans les deux guerres mondiales sont les bases les plus importantes des relations qui existent entre nos deux pays. Grâce à votre esprit du souvenir, les générations à venir n'oublieront jamais de tels sacrifices ».



population totale est le plus élevé de toutes les nations Alliées.

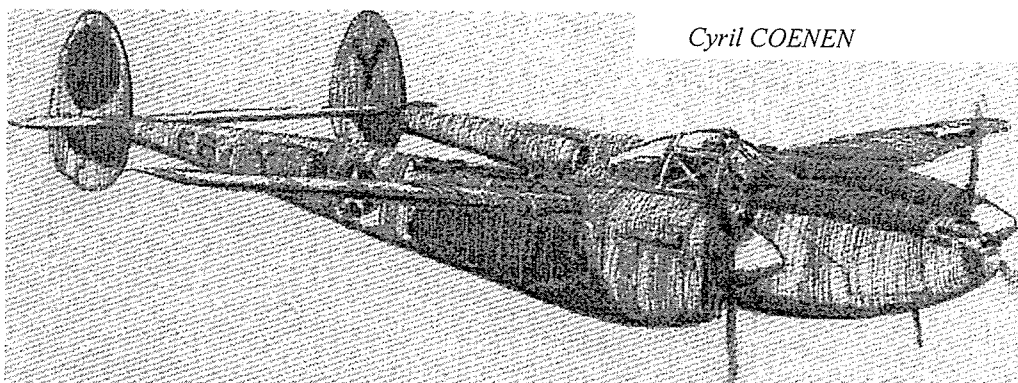
Souvenons nous, pour conclure, de deux phrases extraites du merveilleux livre de notre ami Rémy CHUINARD, intitulé "Un ciel normand turbulent -ETE 44" :

"J'ai toujours été fasciné que tant de très jeunes hommes aient quitté leur terre natale, pour combattre et pour beaucoup d'entre eux mourir, pour une terre qui n'était pas la leur. Je pense qu'ils méritent d'être honorés pour toujours "

Michel BAUDOUIN
Vice-Président ANSA Orne

◆ ENQUETE

A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOUT 1944



Cyril COENEN



Cette date, pour nous, Normands de l'Eure, signifie la libération, la fin de la guerre, à quelques jours près.

Pourtant la guerre continuait ailleurs pour plusieurs mois encore. Pour les 800 habitants de Verzy, dans la Marne, au sud de Reims, en lisière de

qui crut avoir été à l'origine de la mort du Feld Marschall Von Kluge.

Plusieurs années après la guerre, ils durent se rendre à l'évidence qu'ils n'y étaient absolument pour rien puisque Von Kluge s'était suicidé quelques jours auparavant. Le jour de l'attaque, le Feld Marschall Model était absent de Verzy, peut-être en tournée d'inspection des forces allemandes qui défendaient pied à pied le passage de la Seine dans la région de Mantes La Jolie face aux Américains.

Il n'y eut à priori aucune victime allemande lors de ce raid,

la montagne de Reims, (célèbre pour ses grands crus de Champagne, le 25 août 1944 reste une date de sinistre de mémoire).

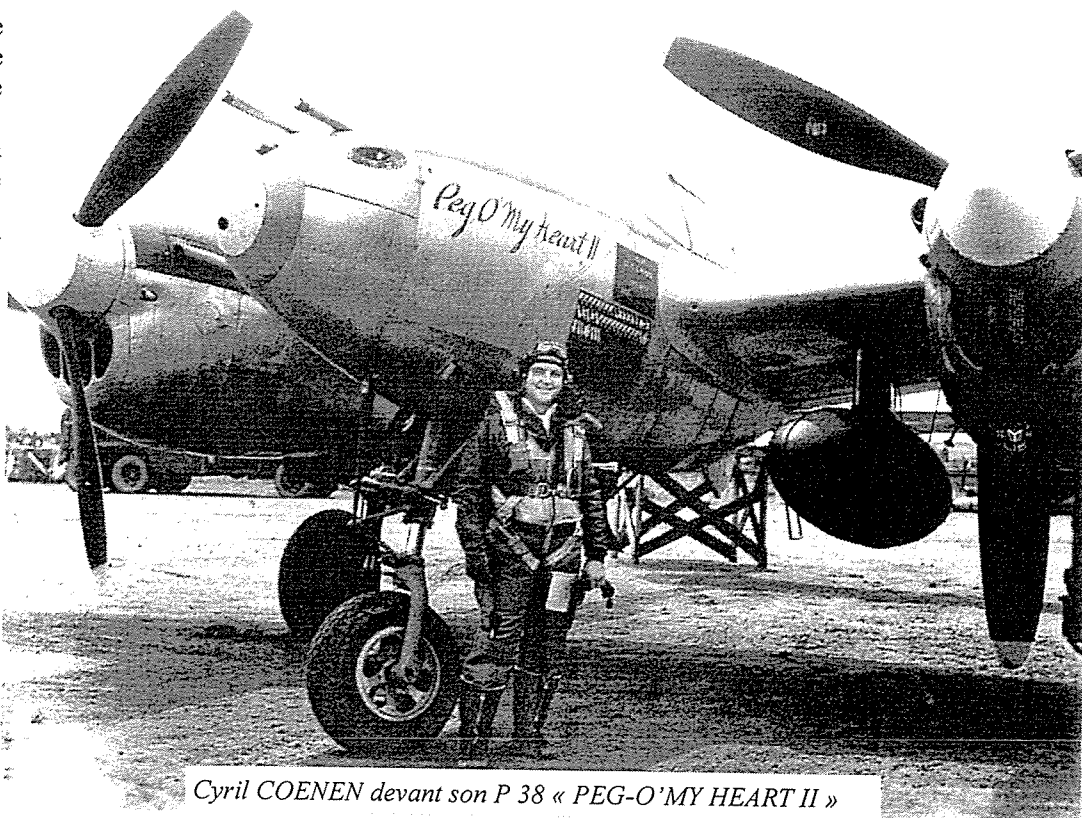
Ce jour-là, la 9^e Air Force a conduit une attaque contre le quartier général des forces allemandes qui venait de se replier de Saint Germain en Laye vers Verzy. Ce Q.G. était commandé par le Feld Marschall Walter Model qui avait remplacé à ce poste le Feld Marschall Hans Guenther Von Kluge qui avait été limogé par A. Hitler qui le jugeait responsable de la débâcle allemande en particulier dans la poche de Falaise.

Walter Model prit le commandement en chef des forces de l'ouest le 17 août 1944. Le jour suivant, H.G. Von Kluge se suicida au cyanure à Varennes en Argonne, sur la route de Berlin où il était convoqué par A. Hitler qui le soupçonnait aussi d'être impliqué dans l'attentat dont il avait été l'objet le 20 juillet 1944.

Soupçonnant le sort qui lui était réservé, le Feld Marschall Hans Guenther Von Kluge préféra le suicide.

Ce déménagement du Q.G. n'avait pas dû passer inaperçu. Il avait été "suivi" par les Alliés qui furent peut-être aussi prévenus par la résistance locale, ceci reste à élucider.

Toujours est-il que les alliés confièrent à la 9^e AF et plus précisément le 370^e FG/402^e FS d'organiser une attaque sur ce

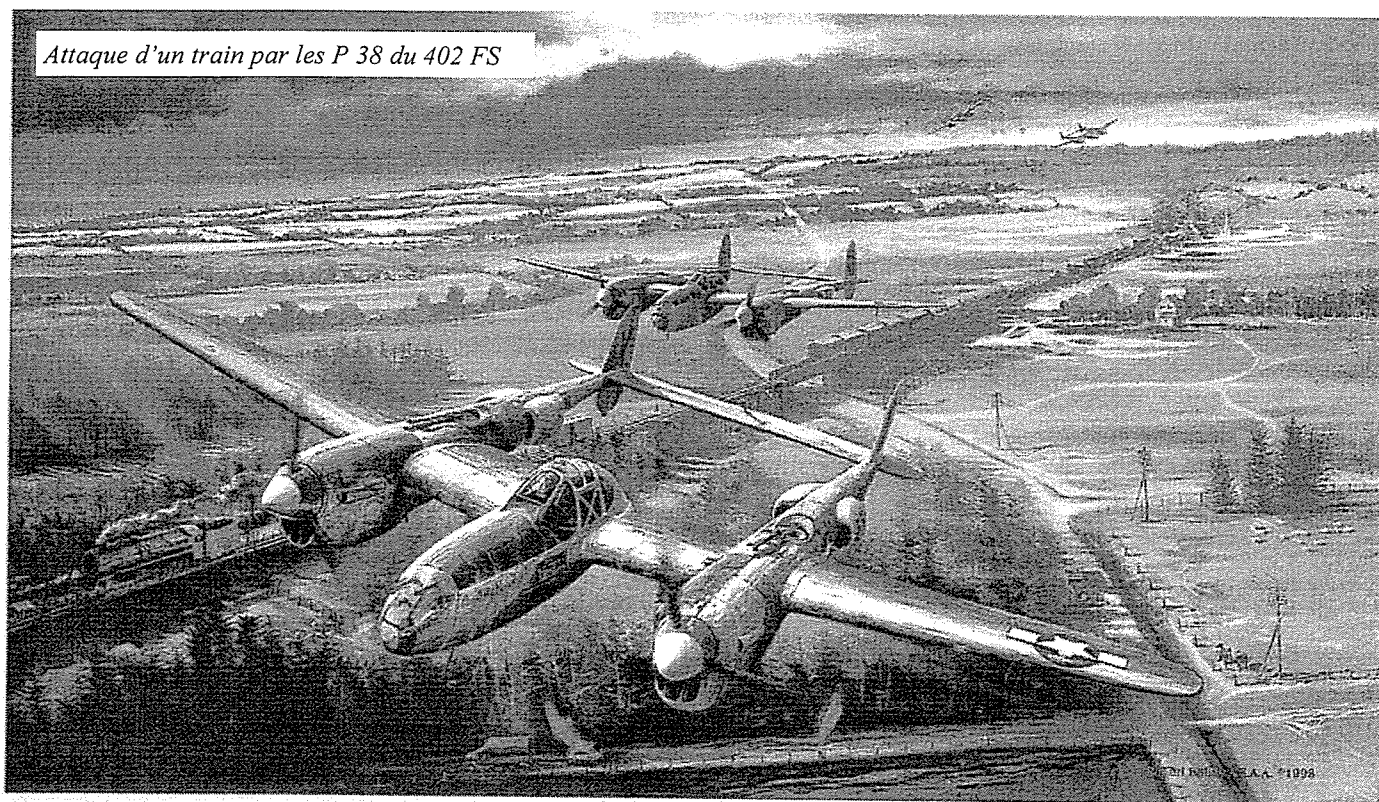


Cyril COENEN devant son P 38 « PEG-O'MY HEART II »

excepté quelques blessés légers. Par contre, 5 victimes civiles furent à déplorer à VERZY, en plus de nombreux blessés, certains marqués à vie.

En effet, ce raid fut conduit les 16 P38 "Lightning" qui effectuèrent un premier passage "innocent" de reconnaissance qui laissait supposer que ces avions continuaient leur route vers Chalons Sur Marne (Chalons en Champagne maintenant).

◆ A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOÛT 1944 (suite)



Attaque d'un train par les P 38 du 402 FS

Les P38 effectuèrent alors un large demi tour au dessus de Chalons et 4 d'entre eux, commandés par le Captain Wickliffe, larguèrent leurs bombes de 500 livres pour "marquer" l'objectif.

Sous le feu d'une flak intense les 12 autres P38 sous les ordres du Captain Bob Ramsey se suivirent pour larguer leurs réservoirs de napalm qui causèrent des dégâts supplémentaires aux maisons et aux habitants de Verzy. Une quarantaine de maisons fut en effet détruite dont celle occupée par le Q.G. Ce fut une frappe "chirurgicale" car précise, ce qui ne fut pas toujours la cas!

Pourquoi si peu de victimes allemandes?

L'armée d'occupation avait en effet organisé une auto-défense efficace.

Dans le parc du château de Verzy, il y avait un grand cèdre à la cime duquel une plate forme de guet avait été aménagée. Le guetteur de faction, à la cime du cèdre, voyait et entendait longtemps à l'avance l'arrivée des avions alliés. La montagne de Reims s'arrête sur la grande plaine, très plane, où se trouvent les camps de Mourmelon, Suippes.

Le guetteur prévenait un collègue préposé à la sonnerie d'une cloche à l'église de Verzy. Les Allemands se précipitaient alors dans les très nombreuses caves taillées dans la roche où ils étaient alors en parfaite sécurité.

La population civile, moins bien avertie, n'a pas alors malheureusement réagi aussi vite. Ceci explique les morts d'une jeune femme de 23 ans et de son bébé de 19 jours, d'une femme de 42 ans, d'une jeune fille de 15 ans et d'un ouvrier agricole.

Les dégâts dans le village furent considérables en particulier rue de Chanzy tout autour de la villa de Maître Labitte, le notaire, où le Q.G. avait été installé.

La place du village où se trouvaient ces maisons s'appelle à présent "Place du 25 août 1944".

Au fait, direz-vous, quel rapport entre l'ANSA 39-45 et cet événement dans la Marne?

Tout simplement parce que, le 20 juin 1999, Sylvain reçut, via notre site Internet, un message émanant d'un américain de Californie, fils d'un pilote de P38 qui avait participé au raid de Verzy. Il souhaitait en savoir plus sur cette mission et ses résultats.

Sylvain me remit alors le message avec mission de prendre contact avec Mike Coenen, fils de Cyril, le pilote de P38.

S'ensuivit alors un échange de courriers et de conversations téléphoniques.

J'ai alors pris contact avec la mairie de Verzy, qui me donna plusieurs noms, adresses de personnes qui avaient vécu cet événement ou qui s'y étaient intéressées.

Au mois d'août 99 quelques jours de vacances furent consacrés aux recherches sur "le terrain": quelques rencontres de témoins, photos du village, des lieux touchés par le bombardement pour constituer un dossier à l'attention de Mike Coenen qui me mit en rapport avec l'historien du 370^oFG qui me fit parvenir des photos de quelques uns des pilotes ayant participé à ce raid.

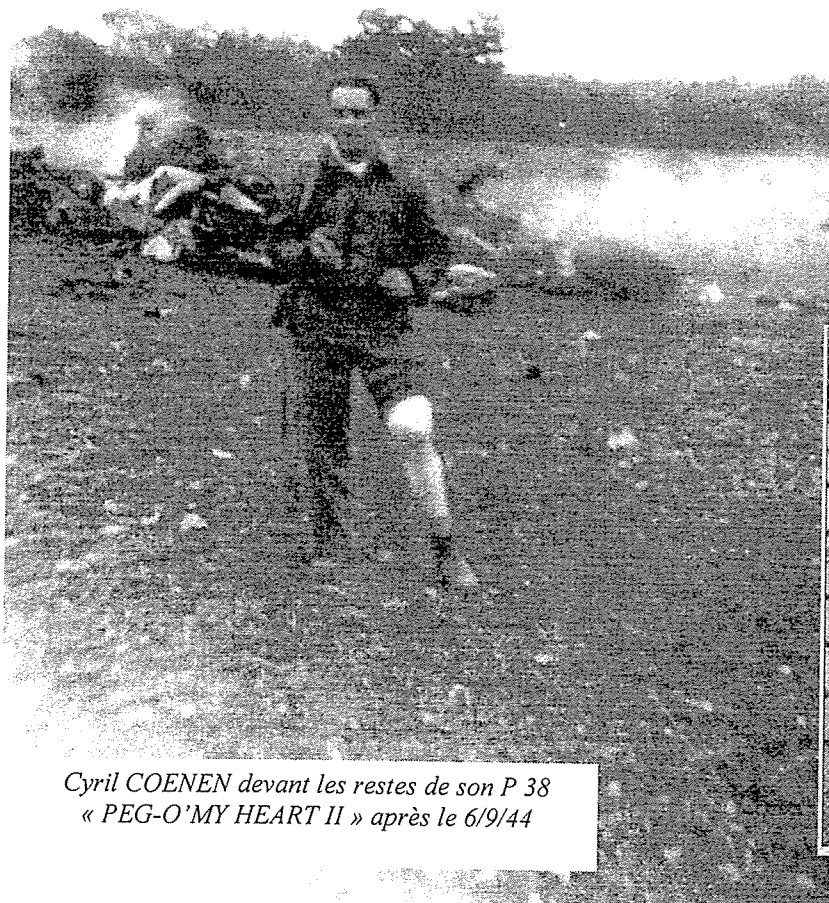
Les amis américains ont été très surpris de découvrir la "version" française de l'événement avec un grand E dont ils n'avaient pratiquement jamais eu d'échos auparavant. De même, à Verzy, mes interlocuteurs ont découvert plein d'infos inédites sur le bombardement qui avait touché leur village en 1944.

Fin 1999, une exposition sur l'histoire locale de Verzy comprenait toutes ces infos sur le raid et les photos de quelques pilotes y ayant participé que je leur avais remis. Imaginez la surprise des anciens de Verzy de découvrir les visages de ces pilotes de P38 qui avaient effectué cette attaque.

◆ A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOUT 1944 (suite)



Cyril COENEN avec Yvette, la fille des paysans, posant avec un morceau du « PEG-O' MY HEART II » en l'honneur de sa fiancée, plus tard la maman de Mike ...



Cyril COENEN devant les restes de son P 38 « PEG-O'MY HEART II » après le 6/9/44

Imaginez la surprise des anciens de VERZY de découvrir les visages de ces pilotes de P38 qui avaient effectué cette attaque. Pour nombre d'habitants de nos ville et villages, les attaques aériennes alliées restent totalement "anonymes".

Des photos des ruines de Verzy et des aviateurs de la 9° AF illustrent cet article.

L'attaque sur Verzy fit des victimes civiles mais au sein du 402° FS, tous les avions rentrèrent à leur base malgré la flak intense qui les accueillit.

Un seul des avions piloté par le Lt Robert Pose, tout juste arrivé au 402° FS, fut touché, le jeune pilote avait déjà ouvert sa verrière, prêt à sauter en parachute. Le Captain Ramsey, voyant cela, le prit en charge par radio et réussit à le ramener à leur base dans la Manche.

La majeure partie de ces pilotes a aujourd'hui déjà disparu, 3 seulement vivaient encore il y a quelques mois. Le Captain Coenen, le père de Mike, est décédé, tragiquement le 2 novembre 2000, tué par un camion dans un carrefour au cours de sa promenade

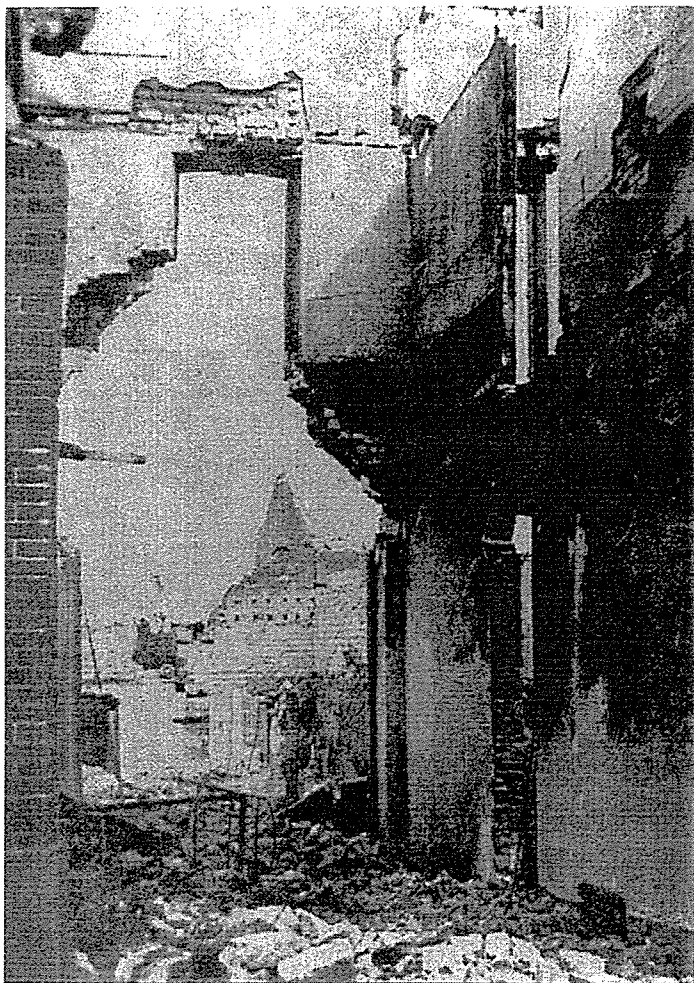
quotidienne en Californie.

Cyril Coenen n'aura pas eu le plaisir de connaître la suite donnée à la deuxième partie du message de juin 1999.

En effet, le 6 septembre 1944, Cyril Coenen aux commandes de son P38 "PEG O'MY HEART II" avec lequel il avait effectué le raid sur Verzy, participa à une mission sur Brest où subsistait une poche de résistance allemande. Au retour vers sa base A19, dans la Manche, il connut des ennuis de moteur, ayant été touché par la flak de Brest peu avant.



◆ A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOÛT 1944 (suite)



Aux environs de Saint Brieuc il fut contraint de sauter en parachute. Indemne ou légèrement blessé, il fut hébergé par une famille de cultivateurs bretons sans être inquiété puisque la région était déjà libérée, il y resta quelques jours au cours desquels il prit des photos des restes de son P38 posant avec Yvette, la jeune fille de la maison. Plusieurs tentatives pour retrouver cette famille, initiées par Remy Chuinard et moi-même via la presse locale, restèrent vaines.

Par contre, depuis peu, Claude Hélias, membre de l'ANSA 39-45, domicilié dans le Sud Finistère, réussit à retrouver le lieu du crash du P38 à Plerin, commune limitrophe de Saint Brieuc.

L'avion s'est écrasé, abandonné par son pilote. Par contre le Captain Cyril Coenen atterrit sans trop de dommages pas très loin du lieu du crash du P38.

Des recherches sont en cours pour retrouver des membres de la famille qui hébergea Cyril Coenen et bien sûr cela fera peut-être l'objet d'un futur article dans l'ANSA-MAG.

Donc affaire à suivre!

J. HUARD

Vice-Président ANSA

*Un merci particulier à Mme DAPPOIGNY, MM
D'ABREU, LABITTE, NAHE pour leur
contribution à cette recherche*



Rue Chanzy après le raid du 25 août 1944



◆ A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOUT 1944 (suite)



Maître LABITTE devant l'entrée de sa maison, rue Chanzy à Verzy



Lt Elbert LINEKER

Capt Charles WICKLIFFE

◆ A VERZY, EN CHAMPAGNE, LE 25 AOUT 1944 (suite)



Rue Chanzy après le raid du 25 août 1944



Captain Robert RAMSEY

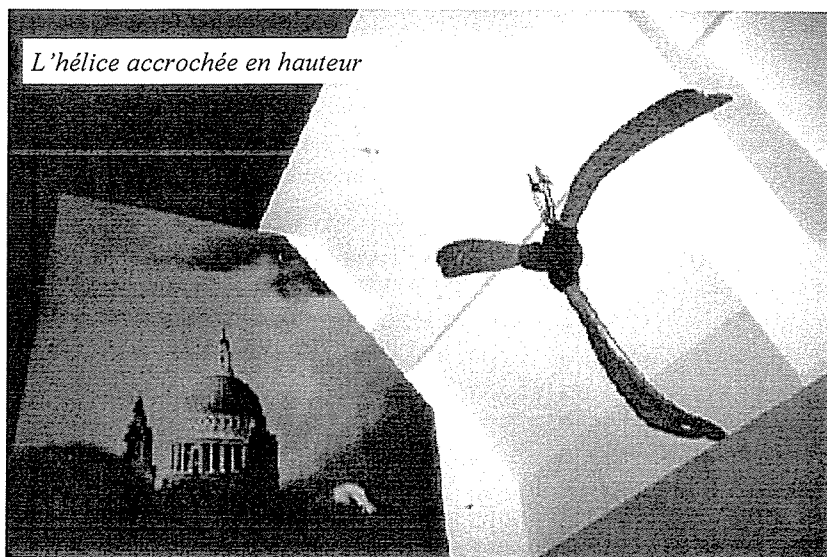


Lt Charles HARMON

Lt Robert POSE

◆ MUSEE

Le Musée de la France Libre : les dons de l'ANSA



L'hélice accrochée en hauteur

Le 18 juin 2000 était inauguré aux Invalides à Paris LE MUSEE DE L'ARMEE qui est dédié à l'histoire des armées françaises durant la seconde guerre mondiale. Une visite récente du musée m'a permis de constater l'immense travail réalisé en deux ans pour obtenir ce magnifique résultat. L'ANSA 39-45 avait eu le plaisir et l'honneur de visiter le chantier du musée, le 24 juin 1999. Sylvain DEZELEE, Jean-Pierre MARIE et moi-même avons rencontré l'équipe chargée par le Président CHIRAC lui-même de créer ce musée sur le plan muséologie mais aussi de sélectionner les pièces qui y seraient exposées.

C'est la raison pour laquelle nous avons reçu le 12 février 1999, le Général GUEGUEN et le Colonel LAFON des FAFL ainsi que MM BERTELOITE et VERNEY, les deux chargés de mission pour une visite de notre dépôt de pièces aviation récupérées pour notre futur musée. Nous avions alors convenu de faire don de quelques pièces susceptibles d'être intégrées dans ce musée.

Une hélice tripale de MESSERSCHMITT 110 (?) et la dérive arrière du BLOCH 152 furent sélectionnées et emportées pour être traitées anti corrosion en vue de leur exposition.

Ces deux pièces figurent effectivement maintenant parmi les pièces exposées au 3^e étage du musée pour illustrer la période 1940.

La dérive du Bloch 152 est exposée dès l'entrée, légèrement en hauteur (voir photo) avec une fiche indiquant la nature et la provenance de cette dérive, l'ANSA 39-45 est évidemment citée. Un peu plus loin, accrochée en hauteur, l'hélice tripale est exposée dans un espace où est implanté un écran panoramique de cinéma.

Bien éclairée, cette hélice est impressionnante par sa taille et s'intègre très bien dans l'espace bien qu'un peu trop en hauteur peut-être, ce qui fait que je ne l'ai pas vue au premier passage.

Ce musée s'organise sur 3 niveaux qui se visitent du troisième étage vers le premier ce qui représente 2000 m² de surface d'exposition. La visite s'effectue dans l'ordre chronologique de l'histoire en diverses séquences, 30 au total. Des panneaux explicatifs très bien documentés aident le visiteur dans son parcours en distinguant les pièces qui ont pour thème l'histoire générale de la seconde guerre mondiale, de celles plus particulièrement liées au Général DE GAULLE et aux Français Libres de toutes armes. De nombreux documents, des uniformes de tous les pays belligérants, des armements divers, armes individuelles ou collectives, quelques véhicules,

mais aussi beaucoup de petits documents ou objets personnels très émouvants ayant appartenu à des combattants, des résistants, des déportés qui en ont fait don, ou leur famille, au musée.

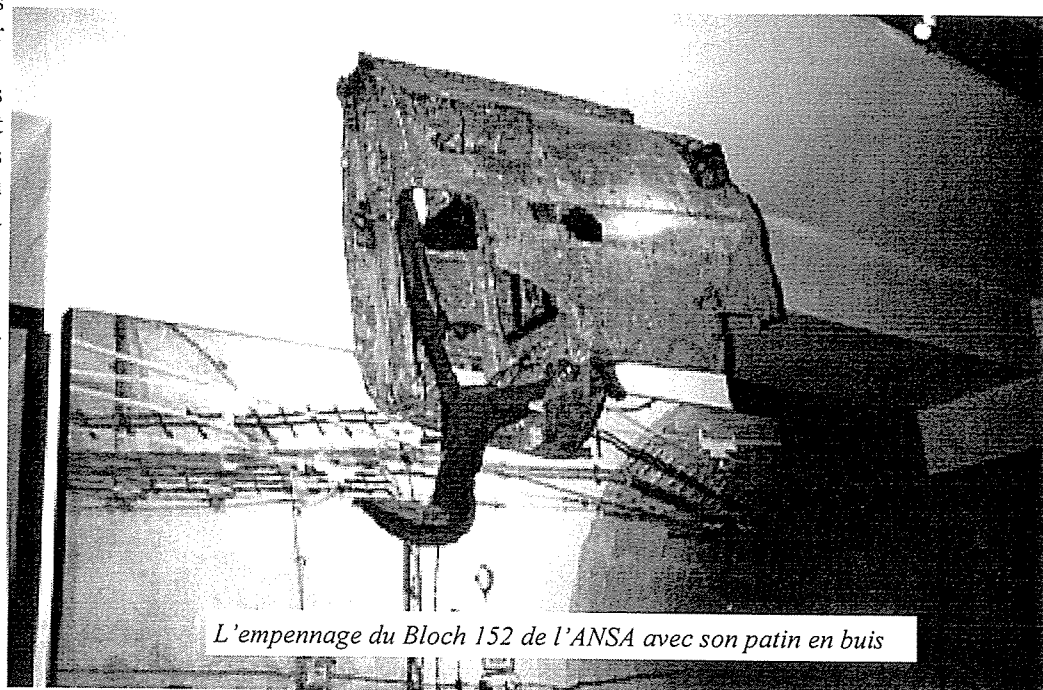
A cela s'ajoutent des maquettes, cartes et des moyens audiovisuels.

Le document remis à l'entrée du musée conclut par la phrase suivante:

"L'émotion et le droit à la mémoire trouvent aussi une juste place par le choix d'objets symboliques qui rappellent les horreurs de la guerre mais aussi les sacrifices et les combats pour la liberté."

Une bonne suggestion donc: ne manquez pas l'occasion de visiter ce musée mais ne le faites pas au pas de course, mais en prenant le temps de regarder chaque objet, de lire chaque fiche, de regarder les vidéos et écouter les commentaires, vous ne le regretterez certainement pas.

J. HUARD



L'empennage du Bloch 152 de l'ANSA avec son patin en buis

◆ MUSEE

LE MUSEE DE VRAUX, EN CHAMPAGNE

Une bonne adresse pour les passionnés d'aviation pour les prochaines vacances si vous allez ou passez en Champagne. Au sud est de Reims, à quelques kilomètres de l'autoroute A4, un petit musée sympa, le musée du terrain d'aviation de Vraux et des opérations aériennes 1939/1945, retrace l'histoire de ce terrain d'aviation où Français, Anglais, Allemands et Américains se sont succédés de 1939 à 1945. Ouvert du 1^{er} au 30 Juillet tous les jours de 14h à 18h 30 puis du 31 Juillet au 31 Octobre, les samedi et dimanche de 14h à 18h 30; son entrée est gratuite.

Vous y découvrirez sur 4 salles d'exposition totalisant plus de 250 m², des documents, pièces d'avion, moteurs d'avions, mannequins d'aviateurs, reconstitution d'un logement d'aviateurs anglais en 1939/40, un atelier de l'aviation populaire de 1936 et son "pou du ciel", un Broussard de 1959 construit à Reims, divers diaporamas et une foule d'objets usuels utilisés par tous ces aviateurs au quotidien racontant la petite histoire locale et régionale avec ses anecdotes, histoires vécues, recherches, trouvailles et retrouvailles.

L'accueil qui vous est réservé par Gérard FAUX, Bernard PAUZIE et leurs amis est chaleureux et la visite sera un véritable enchantement.

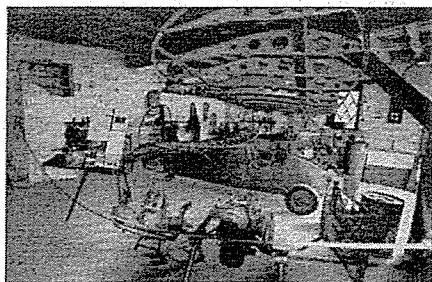
N'hésitez surtout pas à faire le détour ou même à y aller spécialement, vous en serez ravis, comme je l'ai été moi-même.

L'ADRESSE: 28, rue BASSE
51 150 VRAUX

RENSEIGNEMENTS:
Tel: 03.26.66.12.10

ADRESSE INTERNET:
http://perso.wanadoo.fr/alain.lorente/menu_vr.htm

J. HUARD



En annexe, reconstitution d'un atelier de l'Aviation Populaire de 1936 avec un " Pou du ciel "

Exposition d'un avion MH 1521 " Broussard " construit à Reims en 1959 rappelant l'Industrie Aéronautique dans notre région .



Imprimerie des Champs
51150 JALONS - ☎ 03 26 66 55 84

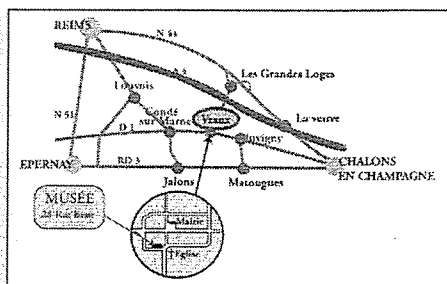
Ouverture
1^{er} au 31 Juillet
Tous les jours de 14h00 à 18h30
31 Juillet au 31 Octobre
Uniquement les samedis et dimanches
de 14h00 à 18h30

1st to 31 July
Every day 14h00 / 18h30
31 July to 31 October
Every week-end 14h00 / 18h30

Entrée Libre
Admission Free

Informations
Tél : 03 26 66 12 10

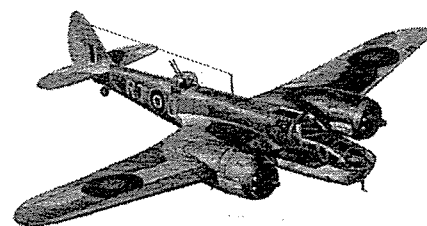
Adresse Internet
http://perso.wanadoo.fr/alain.lorente/menu_vr.htm



Musée du Terrain d'Aviation de Vraux
28 rue Basse . 51150 Vraux



MUSÉE DU TERRAIN D'AVIATION
DE VRAUX 1939 / 1945



AVIATION MUSEUM
R.A.F.-/ Advanced Air Striking Force



Musée géré par
l'Association Maison Rouge

◆ MUSEE

LE MUSEE DE VRAUX, EN CHAMPAGNE (suite ..)



Le Musée retrace l'histoire du terrain d'Aviation de Condé-Vraux dans le contexte des Opérations Aériennes 1939 / 1945 à travers notre région par 4 salles (200 m² d'exposition), 1 diaporama avec reconstitution d'une pièce d'habitation et d'un logement d'aviateurs Anglais en 1939 / 1940 .

This Museum presents the History of the Condé-Vraux airfield during the air war 1939 / 1945 in the Champagne area : 4 rooms (200 m² of exhibition) , with the reconstitution of an habitation room and a typical billet for A.A.S.F. member in 1939 / 1940 .



◆ RECHERCHES (UN PEU D'HUMOUR ...)

INFORMATION TRES INTERESSANTE (suite de la page 9 ..)

Surprise, effectivement de découvrir la niche du chien
En fait, du Ju 88, il n'y avait qu'une des tôles nervurées pour renforcer la structure ... qui servait de toit à la niche (voir photo).

Le propriétaire m'en fit très gentiment cadeau pour l'ANSA 39/45, son chien était mort !

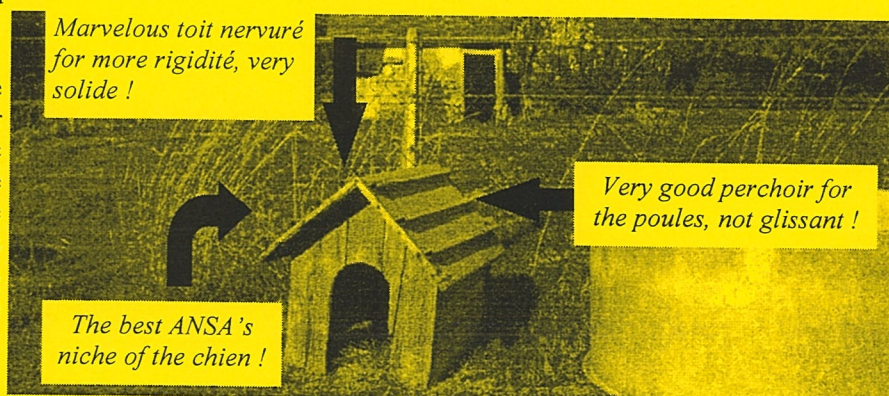
Au démontage, effectivement, une partie de la croix gammée, peinte en noir, subsistait sur la partie interne du toit de la niche. Avec cette niche, on me remit un gros morceau de l'un des pneus du Ju 88 qui donne une idée de la taille de la roue. A l'époque, ces morceaux de pneu servaient à réaliser des semelles à des chaussures, époque où, bien sûr, le caoutchouc était une denrée très rare.

Malgré le caractère un peu « gag » de cette histoire, il faut se rendre à l'évidence que l'imagination peut-être parfois très cavalière et loin de la réalité

Merci quand même à messieurs HACHETTE (décédé) et BREANT de leur gentillesse et du cadeau qu'ils nous ont fait ce jour-là.

Ils figureront dans la rubrique « humour » de notre futur « Mémorial », le jour où il verra enfin le jour. Ceci est, par contre, une toute autre histoire ?

Joël HUARD



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