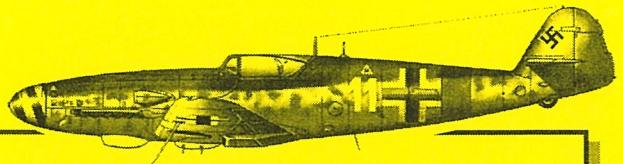
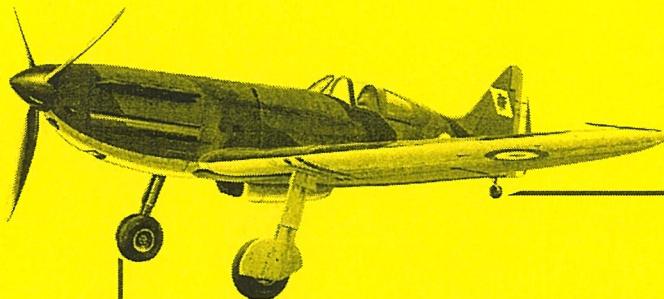
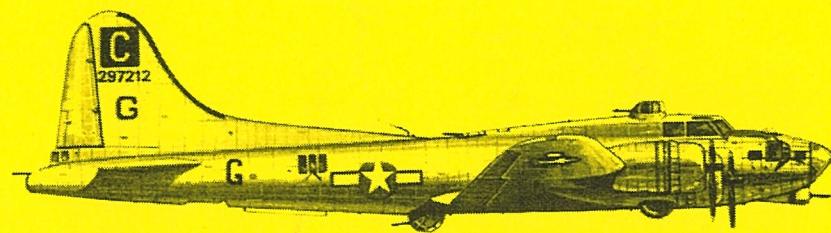
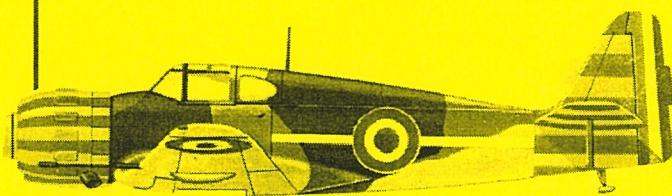


**N°9 2ème quadrimestre 2001**



# **A.N.S.A-MAG**

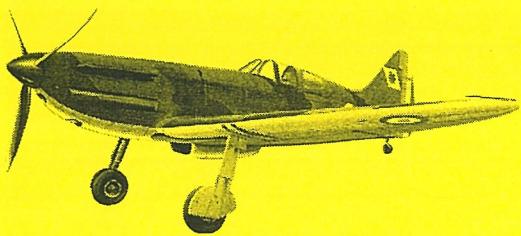
**Magazine de liaison de  
l'A.N.S.A 39/45**



**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

### COMMEMORATION

◆ L'ANSA récupère une bombe en béton ..... p.3/4/5

### MUSEES

◆ Le Musée Européen de l'aviation de chasse ..... p. 6

### EXPOSITION

◆ L'ANSA expose à CORA ..... p.7 à 13

### COMMEMORATION

◆ La dernière mission du Lt GRDENICH ..... p. 14 à 19

### HISTOIRE VECUE et HUMOUR

◆ J'en veux pas dans mon jardin !!! » ..... p. 20/21



Un grand merci à l'équipe de CORA Evreux pour le grand coup de main qu'ils nous ont donné pour mettre au point la présentation de l'exposition.

Un grand merci à Joël PAN du service communication ainsi qu'à son collaborateur, Daniel CORGIER. Ils sont devenus des amis.

Tous nos remerciements à Monsieur BRUN, directeur de CORA Evreux qui a cru en notre idée et nous a soutenus.

## Le mot du Président

Adieu Jean-Pierre

Le 13 août dernier, notre ami Jean-Pierre NICLOT s'est éteint à l'âge de 67 ans. Encore un ami que le "crabe" a rattrapé

C'est l'un des plus grands spécialistes du recensement des points d'impacts qui vient de nous quitter. Sa passion pour l'aviation 39/45 était sans pareille. Il en connaissait les moindres événements et il nous a souvent communiqué le renseignement qui permettait l'identification du pilote ou, du moins, qui nous orientait vers la bonne piste. Son savoir nous était précieux, il nous manquera cruellement à tous. Je garderai toujours en souvenir les bons moments passés ensemble sur des fouilles, sa volonté que le Mémorial des Combats Aériens se mette en place et ses remarques frappées au coin du bon sens formulées lors des Assemblées Générales de l'ANSA. Nous ne l'avons jamais assez remercié des dons qu'il a faits à l'ANSA, notamment, le moteur ainsi que d'importantes pièces de structures issus du P 47 du Major Sylvan FELD, "c'est pour notre Mémorial" disait-il... ne t'inquiètes pas Jean-Pierre, nous l'exposerons en bonne place. Nous le regretterons tous, d'autant qu'il était particulièrement proche de nous. Nous tenons à faire part de nos plus sincères condoléances à son épouse ainsi qu'à toute sa famille. C'était un homme sincère et dévoué, c'était un Monsieur ! L'ANSA est en deuil ....

Sylvain DEZELEE



## ◆ FOUILLE L'ANSA RECUPERE UNE BOMBE EN BETON

Cela faisait plusieurs mois que nous envisagions de monter une expédition pour aller en Seine et Marne sur l'ancien aérodrome allemand de Coulommiers récupérer une bombe d'entraînement qui nous a été signalée comme abandonnée sur les pistes par l'Ecole de Prospection.

Il semblait difficile de planifier une date commune pour procéder à l'enlèvement de l'encombrant et lourd objet. Finalement, nous avons, avec Pierre ANGELI, décidé de bloquer une date ferme (et non révisable), viendrait qui pourrait, point final ! Nous voulions commencer par nous assurer de la réelle neutralité d'un tel engin. L'ANSA n'a aucune envie de prendre le moindre risque à ce sujet ! Après contact avec les services de déminage, il semble, en principe, que l'objet soit neutre. Soit ! c'est une belle pièce, cela vaut le coup de tenter une récupération.

Le dimanche 20 mai dernier, nous avons décollé à 5h du

*Restes du container à bombes incendiaires*



et se souvient très bien d'une belle pièce en tôle qui valait le coup d'être récupérée pour le Musée de l'ANSA. Après avoir arpente le sous-bois un bon quart d'heure, Pierre tombe sur cette pièce ...mais la déception est grande, il ne

reste que l'armature métallique du container, la tôle a pourri car cette demie coque a servi d'abreuvoir pour le gibier. Il n'y a que le squelette à récupérer. Aucun intérêt !

Dépités, nous repartons vers CRECY afin de rejoindre les collègues qui sont arrivés entre temps. Finalement tout le monde nous trouve et vers 9h30, après un petit déjeuner sur le pouce, nous reprenons la route vers l'ancienne base allemande,

*Voici la bombe dans son jus*



## ◆ FOUILLES

### L'ANSA RECUPERE UNE BOMBE EN BETON



Roland BENARD et Sylvain DEZELEE préparent l'arrimage

située à une vingtaine de kilomètres de notre point de rendez-vous. Nous sommes une dizaine et la main d'œuvre ne fera pas défaut. Par des petites routes de campagne, nous atteignons un vaste bois dans lequel se trouvent toujours les aires de dispersion datant de la seconde guerre mondiale. C'est impressionnant. Les restes de cette base allemande sont importants, tant en surface qu'en qualité. Le bois est maintenant exploité par une société de débardage forestier qui a donné son accord pour que nous allions récupérer cet objet qui les embarrasse plutôt qu'autre chose ! Il y a encore plus de 30 bombes d'entraînement dispersées un peu partout dans le sous-bois d'après les bûcherons.

Arrivés sur place, nous allons à pied nous rendre compte de la manœuvre à effectuer pour récupérer l'objet. Il fait beau ! C'est déjà ça mais pour le reste, c'est plus délicat. Le terrain est un vrai marécage. L'eau stagne en surface, le sol est spongieux. Il semble que les Allemands avaient fait des travaux de drainage importants, des fossés ont été creusés autour des bois qui cachent les alvéoles pour capter les eaux du sol. N'étant plus entretenus, les fossés se sont comblés et maintenant l'eau se répand dans les bois. La bombe qui nous intéresse est, et cela tombe bien, la plus facile à atteindre. Elle est posée, depuis la dernière guerre, le long d'un sentier de débardage, coincée entre deux arbres. Je réussis à approcher avec mon 4x4 après avoir dételé le porte-engin. Mon expérience de la pratique du tout-terrain va servir notre but. J'ai demandé à Roland de prendre une poulie de renvoi de type NPA que nous avons à l'ANSA. Grand bien m'en a pris : Comme il faut tirer la bombe pour la mettre dans le chemin, j'approche en marche arrière et nous attachons une grosse corde de 50 m à mon crochet de remorquage. Nous passons une sangle en tissu autour du corps de l'engin, nous y mettons une manille solide, puis nous attachons cette manille à la corde que nous

passons dans la poulie NPA, cela fait un renvoi d'angle qui va ramener la bombe au milieu du chemin. Je me mets en "courtes" et je mets la corde en tension. Par mesure de sécurité, nous demandons à tout le monde de s'éloigner, des fois que l'engin aurait été "piégé", on ne sait jamais. Je lâche l'embrayage et le Patrol avance doucement sur le ralenti et tire à angle droit la bombe qui vient doucement dans le chemin.

Je stoppe quand elle est positionnée dans le milieu du sentier. Nous supprimons la poulie de renvoi puis je décide, vu le poids de l'engin (environ 300 kgs) de le tirer derrière le 4x4 jusqu'au porte-engin. Le chemin est gras, nous ne devrions pas provoquer de dégâts. Il me faut passer dans deux grandes flaques d'eau peu profondes avant de pouvoir charger.

Après avoir traîné la bombe sur 150 à 200 m, je stoppe la progression. Nous sommes maintenant sur une piste en béton. Nous reculons le porte-engin, nous mettons ses rampes contre la bombe. Nous bloquons le frein à main de la remorque. Je tracte à nouveau pour faire grimper l'imposant objet sur le plateau. Pendant ce temps, les collègues poussent en faisant levier avec des bastaings afin de maintenir la bombe bien perpendiculaire aux rampes et en deux minutes, elle est en place sur le plateau, parfaitement positionnée à l'aplomb des deux essieux. Le centrage de la charge est parfait. En moins d'une demi-heure, l'objet est chargé. Elle est bien conservée, elle possède encore son empennage en tôle, son système d'arrimage central existe encore, seul le bout de la bombe a été brisé par un tracteur forestier qui a roulé dessus. Roland va récupérer, avec une petite boîte en carton, les morceaux de béton cassés. Nous arriverons peut-être à la reconstituer en entier. Cet engin est équipé d'un axe transversal qui permettait, sur les bombardiers en piqué de type Ju 87 Stuka, que la fourche élévatrice ventrale sorte la bombe du cercle de l'hélice dans un largage en piqué. C'est très embêtant quand la bombe arrache l'hélice au passage ! Il y a encore des traces de peinture grise sur le corps de l'engin. Elle fait la largeur, à quelques centimètres près de la

Remorquage de la bombe avec le 4x4



# FOUILLES

## L'ANSA RECUPERE UNE BOMBE EN BETON



remorque. Elle tient en travers, bien calée contre la caisse d'intervention sur le terrain.

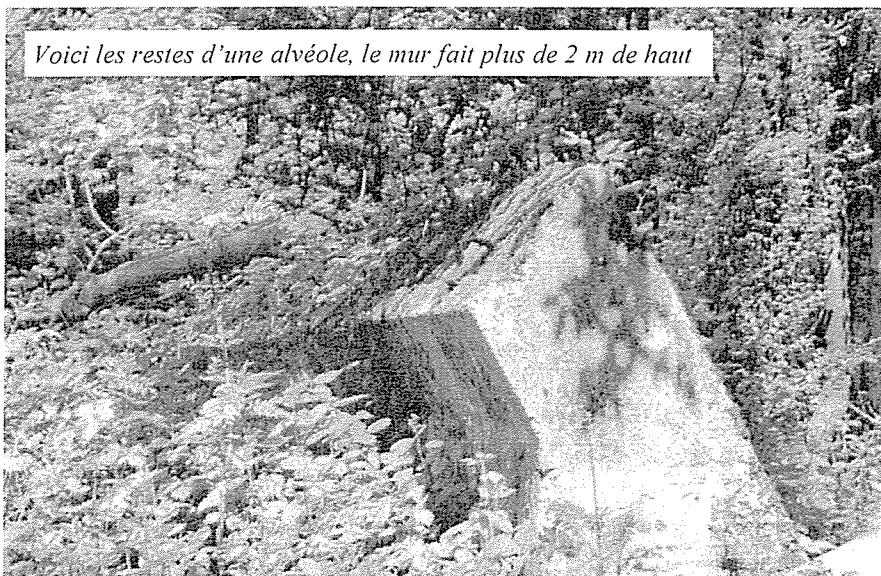
Il est 11 h, nous sommes prêts à repartir mais les lieux nous intriguent. Nous décidons d'aller jeter un petit coup d'oeil aux vestiges de construction qui existent un peu partout à travers les bois. Nos découvertes sont surprenantes. Il y a partout dans la forêt des taxiways en béton ainsi que les restes de murs pare-souffle en pente, typiques des aérodromes construits en dur par les Allemands. La végétation a repris le dessus et le tout baignant dans un sorte de marécage sous un beau soleil avec une végétation difficilement pénétrable, le tout parsemé de trous de bombes, d'arbres enchevêtrés suite à la tempête de décembre 99. Une atmosphère étrange rappelant un peu l'idée que je me fais des restes d'un aérodrome japonais dans les îles du Pacifique. La nature des plantes, le terrain spongieux exigeant le port des bottes, la densité du feuillage,

la hauteur des arbres, presque tout y est ! Certes, et c'est tant mieux, ce ne sont pas les bons arbres, la chaleur est normale, il n'y a pas de bestioles etc .. mais on s'y croirait presque ! Les abris en béton sont très nombreux, ils sont très larges, ils devaient servir pour abriter des bombardiers. Les bûcherons ont dit à Pierre ANGELI qu'il reste encore, dans cette "jungle", des bâtiments techniques ou de service. Nous n'en trouverons qu'un, il s'agit de la station de pompage (de quoi ? nous n'en savons rien). Il semblerait que cela ait pu être la "station-service" de la base. De nombreuses canalisations en acier de gros diamètre sont encore présentes avec leurs collierettes à boulons, elles sortent du sol. Nous trouvons également des "trous d'homme" un peu partout au pourtour du périmètre des alvéoles. Des tranchées en W dont l'usage

nous est inconnu nous intriguent. Nous trouvons également des vieux paquets de clous de charpente ainsi que des pattes



*Voici les restes d'une alvéole, le mur fait plus de 2 m de haut*



de scellement pour béton armé. Ce devait être une base très importante. Je vais tenter de me renseigner sur ce lieu.

Vers 14 heures, nous décidons de repartir et de contourner la région parisienne avant la bousculade des retours du dimanche soir. Cela se fit sans problème et à 16 h, nous étions de retour à l'atelier. Nous avons passé une excellente journée et je tiens tout particulièrement à remercier nos amis de l'Ecole de Prospection qui nous ont indiqué le site et qui nous ont aidé pour la prise en charge de cette bombe d'entraînement qui sera présente sur les prochaines expositions de l'ANSA. Merci à tous !

Sylvain DEZELEE

## ◆ MUSEE A VISITER

### LE MUSEE EUROPEEN DE L'AVIATION DE CHASSE

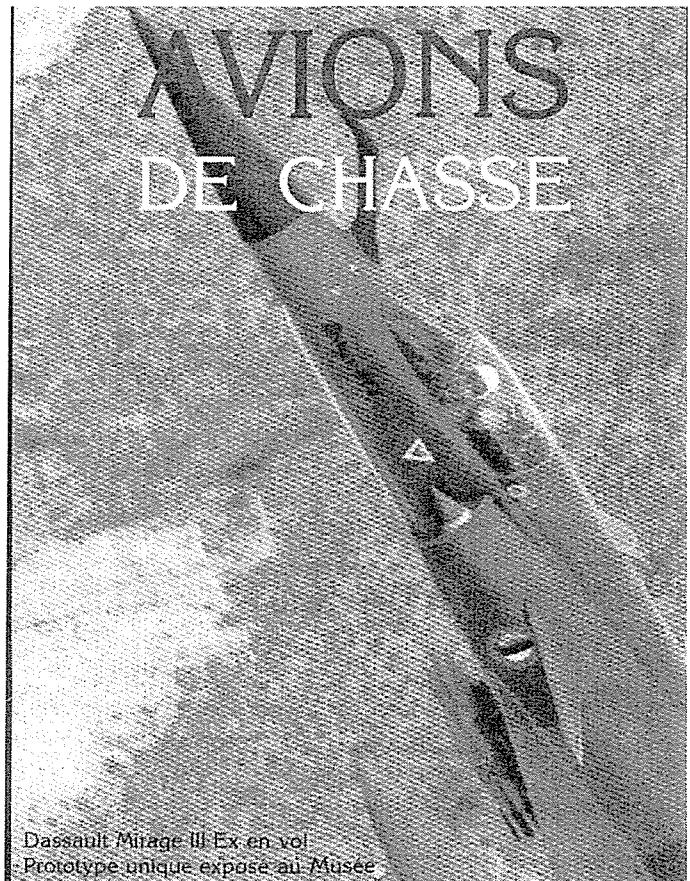
Mes dernières vacances m'ont donné l'occasion de faire un parcours touristique du côté de Montélimar. Lors de la visite de la ville, nous sommes passés au Syndicat d'Initiative. Quelle n'a pas été ma surprise de voir une brochure sur un Musée de l'Aviation de Chasse. Deux temps, trois mouvements, accompagné de ma petite famille, je me suis précipité sur l'Aérodrome de Montélimar qui héberge ce Musée.

Sous une "cagna" épouvantable (vers les 38°C), nous arrivons sur site. Une superbe collection d'avions de chasse contemporains, dont certains sont en cours de restauration pour une meilleure présentation au public, est exposée. La diversité des pièces présentées est digne du plus grand intérêt. Le plus ancien, c'est un Dassault Flamant, il vient d'être remis en état de vol ainsi qu'un Vampire, il y a également Fouga Magister, T 33, F 84 Thunderstreak, pour aller vers des modèles beaucoup plus récents, pratiquement toute la série des Mirage (y compris le Mirage IV) ainsi qu'une série impressionnante de MiG dernière (ou presque) génération. Quelques avions commerciaux complètent l'ensemble. Une Caravelle se visite. Figure également un DC 3 en très bon état qui aurait été l'avion personnel de Montgomery. Une bonne trentaine de modèles est présentée.

Vu la chaleur terrible qui régnait en plein soleil, j'avoue que nous avons un peu raccourci la durée de la visite pour nous orienter davantage vers les collections présentées .. à l'ombre. Dans deux locaux répartis sur l'aire d'exposition sont présentés, dans l'un des systèmes d'armes complémentaires et dans l'autre de nombreuses maquettes au 1/72ème de multiples chasseurs, notamment de la seconde guerre mondiale ainsi que quelques éléments d'un P 38 retrouvé dans la région. Une longue et sympathique discussion s'est engagée avec les deux personnes présentes sur place. Une correspondance pourrait se mettre en place. Je leur ai proposé de leur faire parvenir régulièrement l'ANSA-MAG. Nos domaines de compétences se complètent. L'Association qui s'occupe du Musée fait preuve de nombreuses initiatives intéressantes : elle fait participer des jeunes en difficulté à des chantiers de restaurations sur les avions exposés, notamment sur la "carrosserie". Elle travaille en partenariat avec des mécènes locaux pour les déplacements et l'entretien des avions. Bref, ils ont plein d'idées ces gens là !

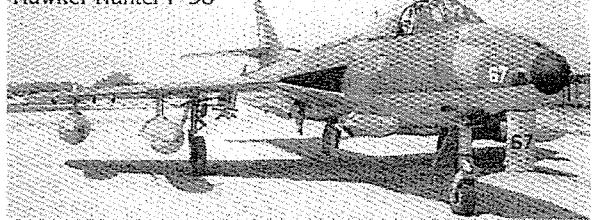
Nous avons passé un long moment à discuter de nos passions respectives et nous nous sommes quittés dans l'idée de maintenir le contact dans le temps. Je ne peux que vous conseiller, si vous descendez dans le midi, de sortir de l'autoroute du Soleil à Montélimar et d'aller visiter cette superbe collection en plein air. Vous y serez les bienvenus et n'hésitez pas à vous présenter comme membre de l'ANSA 39/45. Cela renforcera les liens et ils adorent parler avions .. alors nous avons certainement des tas de choses à nous dire ! Une visite à faire absolument !

Sylvain DEZELEE



Dassault Mirage III Ex en vol  
Prototype unique exposé au Musée

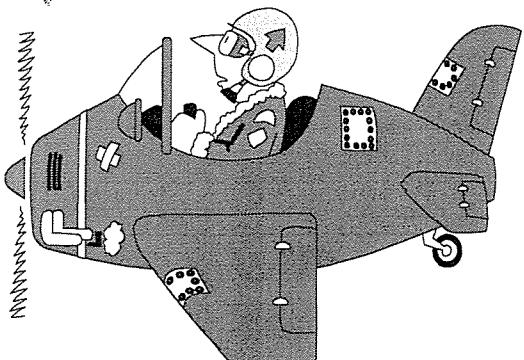
Hawker Hunter F 58



### *Musée Européen de l'Aviation de Chasse*

Aérodrome de Montélimar Ancône  
26200 MONTELIMAR

Tél. 04 75 53 79 49 - Fax 04 75 01 51 89  
E-mail : avion26@aol.com



## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA

Cette expo, on en parlait depuis des mois. Vous avez pu lire dans l'ANSAMAG n°8 tous les préparatifs et les travaux réalisés par la petite équipe qui s'en était chargée; L'Expo a donc une lieu dans la galerie marchande de l'HYPER Marché CORA d'Evreux. Ouverture le lundi 28 mai dès 5 heures du matin, toute l'équipe était sur place



pour installer les palettes, matériels, panneaux qui avaient été apportés le vendredi après-midi et stockés dans les entrepôts de CORA.

Pour l'ouverture du magasin, l'essentiel était fait. Il ne restait plus qu'à signaler: en particulier, parer de moquette les palettes sur lesquelles étaient posées les pièces entreposées, elles-mêmes fixées solidement sur des palettes pour éviter les accidents par chute (la majeure partie des moteurs pèse près de 600 ou 700 Kg, voire plus).

Les pièces plus petites étaient alors installées dans une grande vitrine bien fermée pour éviter les vols toujours possibles malgré notre présence ou les gardes de nuit de l'hyper marché. Des affichettes ou panneaux didactiques furent également mis en place pour expliquer au public.

Au fil des jours, d'autres furent rajoutées au fur et à mesure des besoins ou dès qu'on sentait un manque d'information. faut-bien se rôder, c'est la première fois!

Vers 10h30 ou 11h, l'exposition était en place et "opérationnelle". Roland et moi-même étions sur place pour assurer les commentaires au public ainsi que la surveillance. Les visiteurs pouvant toucher les pièces exposées, leur curiosité était grande. Beaucoup de visiteurs, clients de CORA, furent

exposition inhabituelle en ce lieu souvent occupé par des constructeurs automobiles.

Le but de cette expo était de faire connaître l'ANSA 39-45, ses activités, ses buts, ses principes mais aussi de susciter des témoignages de souvenirs par les personnes qui avaient vécu cette période, entre 1940 et 1944, dans la région ou autres régions de France.

Des dizaines de témoins oculaires nous ont ainsi apporté des informations souvent nouvelles mais aussi venant corroborer nos infos déjà mises sur fiches - en particulier sur la localisation la plus précise possible sur carte IGN des points de chute.

Ces localisations devraient nous permettre de procéder à des reconnaissances sur le terrain avec notre détecteur "grosses masses". Peut-être pourrons nous ainsi exhumer quelques belles pièces ou moteurs pour alimenter notre futur coin musée dans le mémorial?

Encore ces derniers jours des retours d'information me sont parvenus suite à près de 80 courriers adressés suite à l'exposition! Une petite moitié a

fait l'objet de réponses plus ou moins précises. Certaines réponses concernaient 3 voire 4 ou 5 avions différents

*Joël a passé énormément de temps à donner des explications pour tous les curieux, hommes et femmes de tous âges. L'intérêt porté par les femmes, y compris les plus jeunes, a été la plus grande surprise de cette exposition, comme quoi l'histoire de l'aéronautique n'est pas une exclusivité strictement masculine ... à méditer messieurs!*

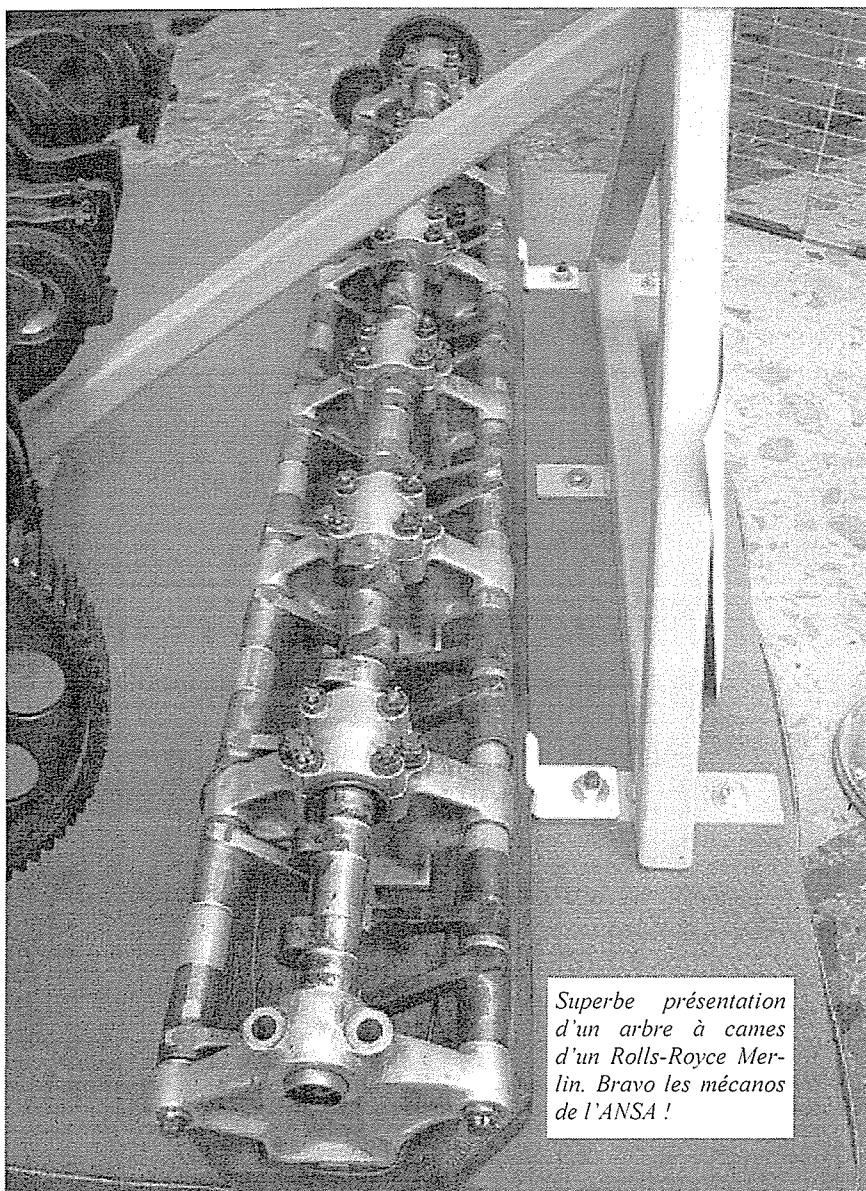
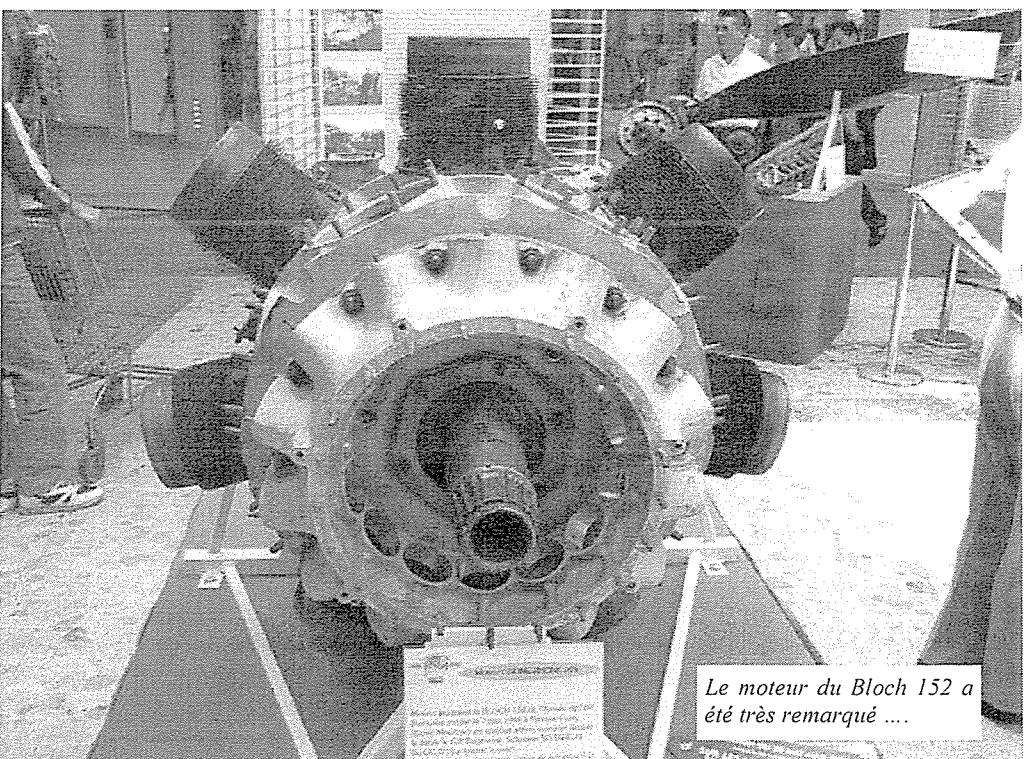


## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)

tombés dans la même zone géographique, à des époques différentes.

Pendant les 2 semaines d'expo beaucoup de visiteurs: le nombre est difficile à déterminer car certains ne faisaient que passer ou jeter un coup d'oeil curieux. Par contre, d'autres s'y arrêtaient plus longtemps, lisant les textes, les panneaux, posant des questions ou répondant à nos demandes de témoignages oculaires.

Monsieur s'arrêtait pendant que Madame faisait ses courses. Certaines s'impatientaient un peu lorsque le mari tardait un peu trop à leur goût sur l'expo! Certains maris sont revenus seuls plus tard pour terminer leur lecture et nous confier



leurs souvenirs plus calmement. Il y eu aussi les "habitues" qui sont venus bavarder avec Roland et moi-même plusieurs fois dans la quinzaine. Sylvain, François, eux-aussi, ont réussi à se libérer de leurs activités professionnelles pour nous tenir compagnie, en plusieurs occasions.

Les contacts toujours sympathiques se sont donc multipliés au cours de cette quinzaine.

Le lieu de l'expo, parfaitement éclairé sous la verrière était idéal et nous étions bien accompagnés par nos amis des Forces Armées. Armée de Terre, Armée de l'Air, Légion Etrangère et Gendarmerie, tenaient chacune un stand d'information-recrutement dans l'autre aile de la Galerie Marchande de CORA.

Les repas, pris en commun grâce à CORA dans sa cafétéria, furent également pour nous l'occasion de contacts amicaux et de partage de notre passion. Cela restera pour nous un excellent souvenir supplémentaire. Cette expo fut aussi l'occasion, pour certains membres de l'ANSA 39-45, de découvrir nos pièces de fouille et également de faire connaissance avec certains de nous qu'ils ne connaissaient que de nom. Un bel exemple: des membres venant de la Marne et de la Loire Atlantique ont fait connaissance avec l'équipe sur place, le dernier samedi de l'expo.

En clôture de cette exposition, la direction de l'Hyper Marché et son équipe dirigeante, en particulier le responsable de la Communication, offraient le pot de l'amitié aux exposants, membres de l'ANSA présents en compagnie de personnalités civiles et militaires locales ou régionales. Le bilan de cette expo est très positif au niveau des

## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)

contacts pris, suivis de réponses assez nombreuses, positif aussi pour avoir permis de faire parler de l'ANSA en particulier dans la presse locale, de faire connaître un peu mieux nos activités (nous avons enregistré quelques adhésions au cours de l'expo). Le grand public a pu découvrir, toucher des moteurs d'avions qui ont une histoire, présentés seuls alors que beaucoup ne connaissaient que l'avion qui en était porteur. Beaucoup de souvenirs furent évoqués en particulier par les anciens de l'Armée de l'Air nombreux à Evreux et ses environs. En conclusion, notre conclusion, à



Le stand de l'ANSA à la Foire d'Evreux.

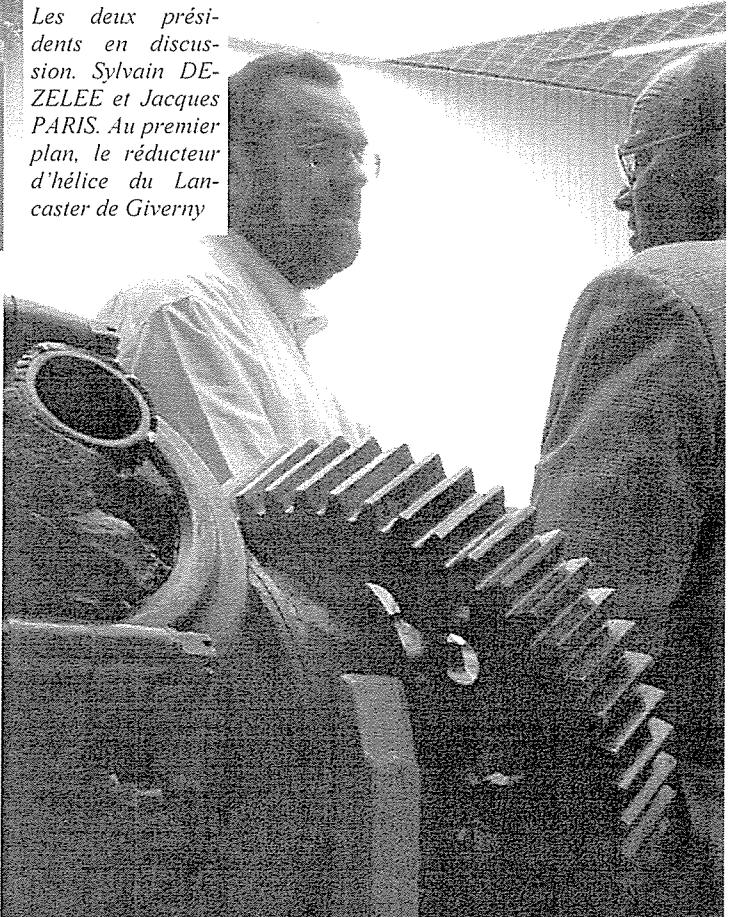
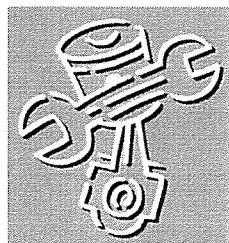


Le DB 605 de St Michel a eu sa part de succès.

La foule habituelle des week-ends se presse sur le stand.



Les deux présidents en discussion. Sylvain DEZELEE et Jacques PARIS. Au premier plan, le réducteur d'hélice du Lancaster de Giverny



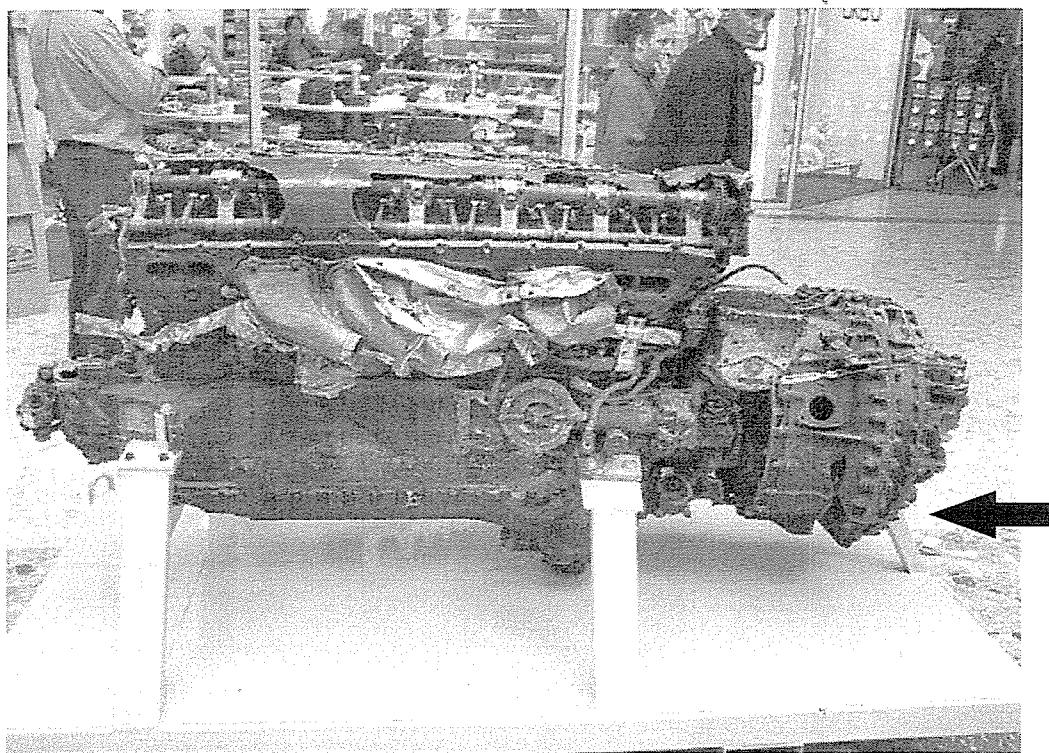
Roland et à moi qui avons passé les 15 jours sur place sans exception.

“Prêts à recommencer, sans problème, avec plaisir” rejoint celle de nos amis du bureau, la petite équipe qui a beaucoup œuvré pour la préparation de l'expo; tout le monde est d'accord pour renouveler cette présentation à la première occasion.

Un grand merci à CORA et son équipe dirigeante de nous avoir permis de réaliser cette exposition mais aussi pour l'accueil chaleureux qui nous a été réservé et l'assistance matérielle pour rendre l'expo attrayante par la qualité de la présentation grâce aux moquettes de couleur en particulier mais aussi grâce aux panneaux de grande taille sérigraphiés, en couleur, qui ont connu un grand succès.

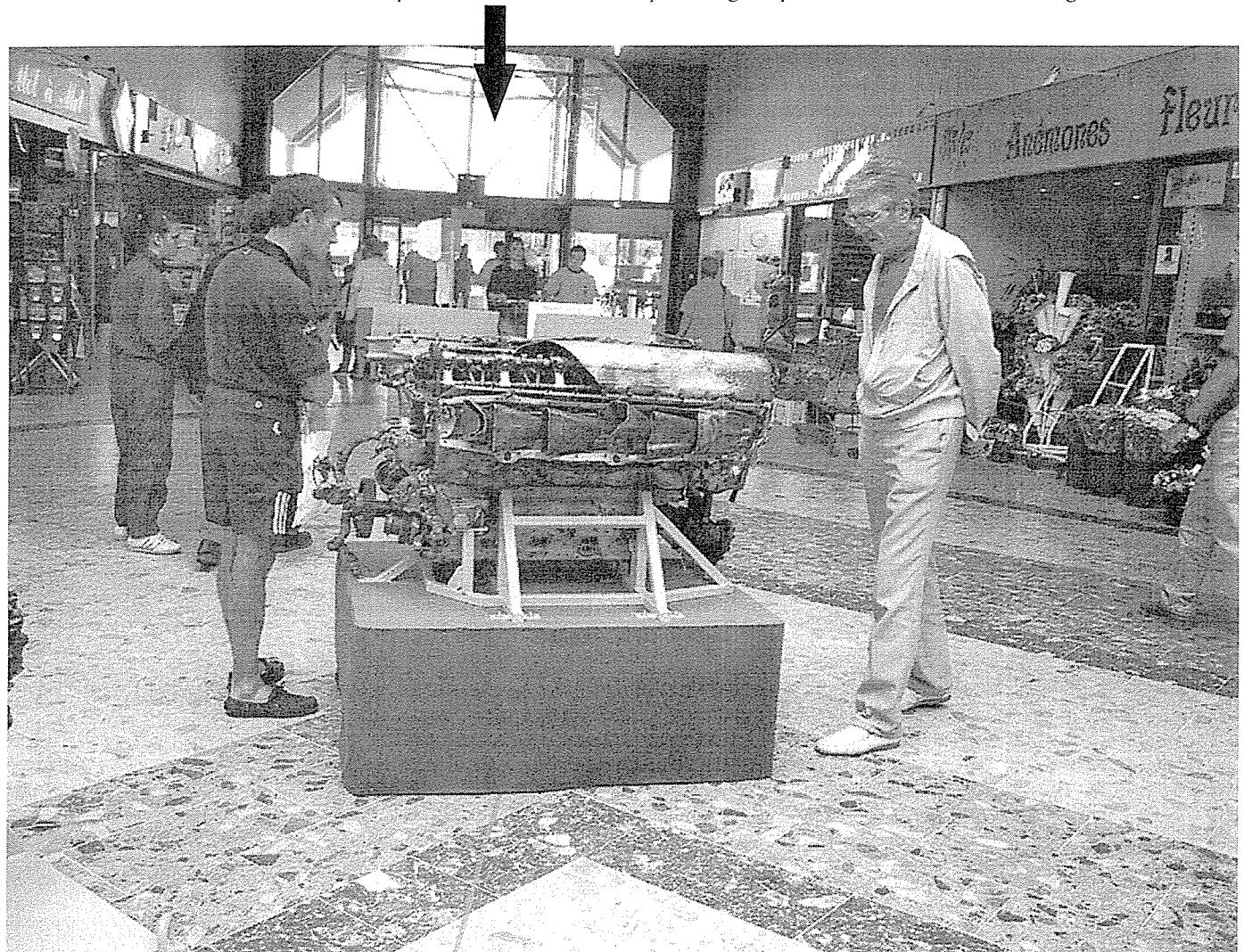
**Roland BENARD et Joël HUARD**  
mais aussi Sylvain DEZELEE, François GAUTHIER et  
Michel DUTHEIL...

## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)

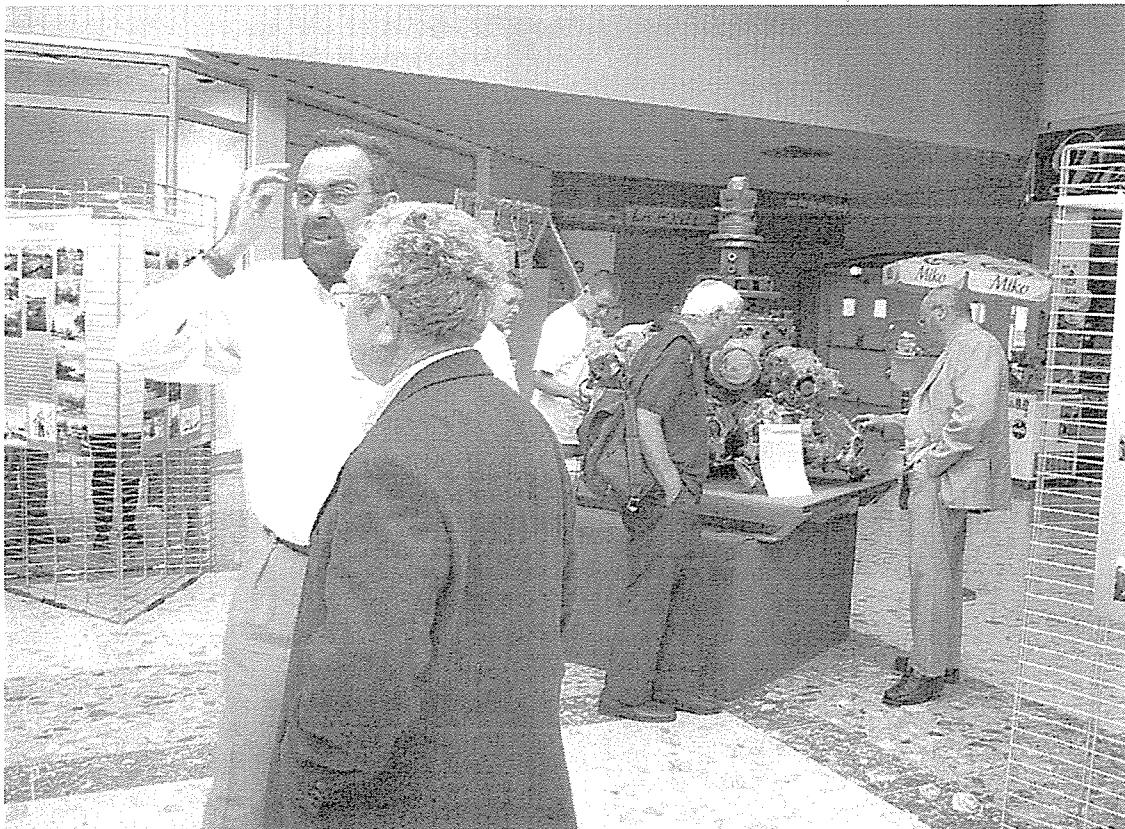


Le moteur du Mustang de Charlie Moore a fait une forte impression sur le public. Le fait qu'il soit presque complet y a été pour beaucoup. Les gens ont été très surpris de la taille des moteurs ainsi que de leurs performances et de leurs puissances. Nos spectateurs n'en croyaient pas leurs yeux. Ils imaginent les moteurs d'avions de la taille de ceux des petits avions de tourisme actuels mais ils n'imaginent pas de tels monstres, surtout datant de 60 ans ! La technique du 4 soupapes par cylindres les laisse sans voix ainsi que le compresseur à double étage de déclenchement

Le moteur du Spitfire IX a été très remarqué, encore plus après le dramatique accident du Spitfire anglais lors du meeting de Boos qui a eu lieu durant les 15 jours de l'exposition. Des personnes qui avaient assisté au meeting sont venues nous voir pour nous poser des questions, pour tenter de comprendre l'accident, comme beaucoup d'entre nous, elles l'ont vu et ont été très émus. Cela les a rapprochés de nous dans certains cas. Nous avons mis un petit mot à la mémoire de ce pilote anglais qui trouva la mort lors du meeting de Boos



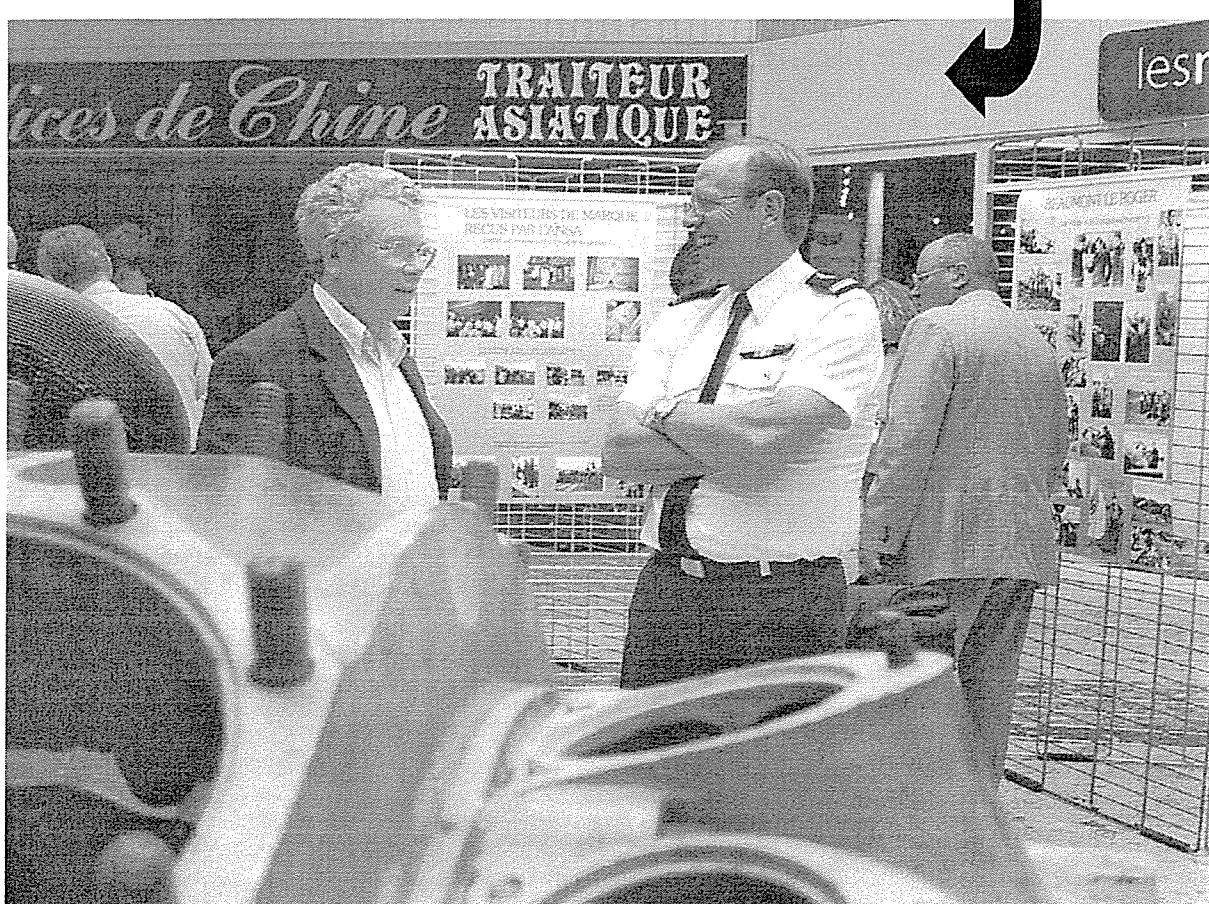
## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)



Sylvain DEZELEE et Guy SUZE en discussion sur le stand. Au fond, le moteur du P 47 du Major Sylvan FELD qui nous avait été offert par notre regretté ami Jean-Pierre NICLOT. Vous pouvez voir les grilles Caddies qui portaient les 21 panneaux explicatifs réalisés grâce à la participation technique de CORA qui a assuré la fabrication des affiches en 80 x 120 cm. La plastification a été assurée dans des conditions exceptionnelles par la Sté PANUMERIC située à Evreux qui nous a plastifié les panneaux pour le prix de la fourniture de matière première. Un grand merci encore !



Notre ami Guy SUZE, membre d'Honneur de l'ANSA et membre du Comité Normandie-Niemen en grande discussion avec le responsable du stand du service information de l'Armée de l'Air. Nous avons passé de longues heures ensemble avec nos amis des Services Informations des différentes armées présentes. Ce fut vraiment extrêmement sympa, nous avons passé de sacrés moments ensemble .... Guy est un Commandant de l'Armée de l'Air, Officier de Réserve et surtout un sacré bon copain !

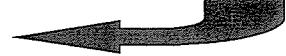


## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)



Beaucoup, oui vraiment, il y avait beaucoup de monde sur le stand et cela presque tous les jours et encore plus les samedis après-midi.

Une grande vitrine abritait les pièces « sensibles », notamment, des cartes d'évasion imprimées sur de la soie, un sextant dans son boîtier d'origine qui équipait tous les bombardiers anglais, des dioramas qui ont eu un grand succès, ils ont été réalisés par notre ami André LEJEUNE. Figuraient également des petites pièces de moteurs comme des soupapes, un superbe carburateur de Pratt & Whitney R 2800 du P 47, un pistolet lance fusées que portaient tous les pilotes allemands lors de leur vol. Des têtes équipées de différents casques de pilotes (Français début de guerre, anglais, U.S. etc. ....) Cette présentation a eu également beaucoup de succès.



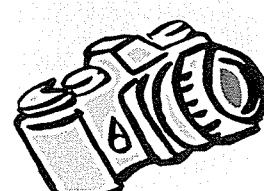
De nombreux membres de l'ANSA ont fait le déplacement depuis de lointaines contrées ... Nos amis les CARVILLE sont venus de Reims, Christian CHEVALIER, auquel nous devons toutes ces photos est venu avec sa compagne de Nantes. Nos amis de l'Orne sont également venus en force le dernier samedi .. C'était vraiment super !



L'hélice du Lancaster de Giverny montée sur son moyeu, le vilebrequin et l'embielage ont attiré la curiosité de tous, le panneau expliquant la fouille ainsi que la cérémonie de mise en terre des ossements complémentaires retrouvés ont fait l'objet d'une lecture approfondie de tous. Les questions ont été très nombreuses sur nos recherches.



Un grand merci à Christian CHEVALIER pour ses superbes photos réalisées avec un appareil numérique aux excellentes performances.



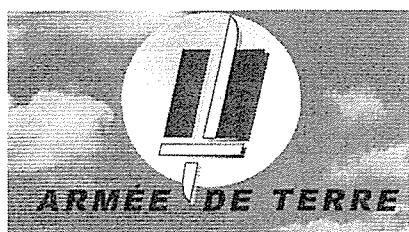
## ◆ L'ANSA EXPOSE A CORA (suite)



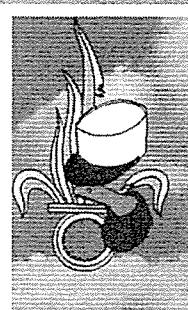
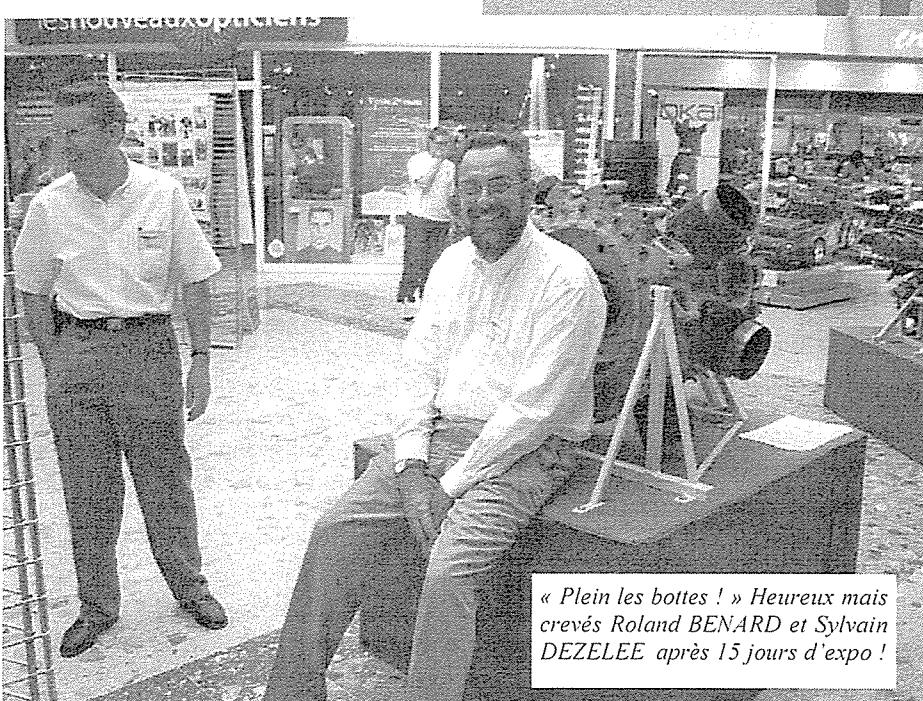
Le « pot de l'amitié » le dernier samedi de l'exposition. Le Colonel BAILLET commandant la Base 105 d'Évreux en discussion avec Sylvain DEZELEE. L'échange avec les différentes armées présentes a été extrêmement sympathique et a donné lieu à de longues discussions animées sur nos « activités » réciproques.



Nos amis de l'Armée de l'Air ont été grandement présents et ils ont fait partie de notre expo. La venue d'un moteur de Transal en coupe a été l'une des plus belles pièces présentées. Un grand merci à vous tous, messieurs !



L'Armée de Terre nous a particulièrement gâtés en faisant venir un blindé léger qui restera dans la galerie durant toute l'exposition. Un grand merci tout particulier à notre ami, le Major Patrick CHARLES qui sait ce que sont la convivialité et l'amitié. L'Armée de Terre s'est dignement représentée en assurant une présence tous les jours !



LEGION  
ETRANGERE



## ◆ COMMEMORATION L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH



En retrouvant le rapport de la brigade de Flers, les renseignements seraient sans doute plus complets. Malheureusement, ce document ne figure pas aux archives départementales. Reste alors à contacter le Service Historique de La Gendarmerie Nationale qui donne sa réponse le 17 janvier 2000 : « *J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Service Historique de la Gendarmerie Nationale ne détient pas les archives de l'année 1944 des brigades de Passe la Conception et de Flers, qui ont vraisemblablement été détruites sur place. Par ailleurs, les recherches effectuées dans celles de la section de Domfront n'ont permis de découvrir qu'une synthèse de rapport identique à celle que vous avez obtenue aux archives départementales de l'Orne. Veuillez agréer...* ».

Reste le seul élément tangible : la date. Contacté courant avril à ce sujet, Rémy Chuinard de Granville, auteur d'un livre remarquable « *Eté 1944-Un ciel normand turbulent* », déclare : « *Oui, il y a bien deux P 38 entrés en collision le 19 juin 1944, mais ils sont portés manquants dans la région de Saint Hilaire de Villefranche. Il s'agit du lieutenant Donald Mac Clure et du lieutenant Leland K. Horne* ».

Décidément, là encore, le fil conducteur est bien tenu. Nous faisons part de cette hypothèse à Monsieur le Maire d'Aubusson en insistant bien sur la nécessité d'obtenir plus de renseignements. Possédant ainsi les identités de ces aviateurs, il sera possible de demander aux Etats-Unis l'IDPF (Individual Deceased Personnel File), c'est à dire le dossier individuel des militaires exhumés sur le champ de bataille et comportant toute la procédure d'identification et quelques fois même les circonstances du décès. Mais la réponse de la part des services américains risque de prendre un certain temps, plusieurs mois peut être.

Le 21 mars 1998, l'Association Normande du Souvenir Aérien 1939-1945 section Orne avait procédé sur la commune d'Aubusson, près de Flers, à la fouille d'un chasseur allié tombé sur la commune au cours des combats de la Libération en vue d'identifier l'aviateur qui avait péri dans l'accident. Rappelons brièvement que ces recherches avaient permis d'attester avec certitude que l'appareil en question était un avion de chasse bimoteur à grand rayon d'action Lockheed P 38 « Lightning », communément surnommé « double queue ».

Malgré ces éléments tangibles, l'identité de l'aviateur ainsi que la date du crash étaient loin d'être acquises. Souvent, l'examen du numéro de série figurant sur le moteur ou encore les numéros frappés sur les blocs des culasses des mitrailleuses s'avèrent en principe déterminants. Manque de chance, aucune de ces pièces ne fut trouvée lors de la fouille.

L'enquête piétine et il faut craindre de ne jamais devoir aboutir. Mais la Providence fait toujours bien les choses. Ainsi, en novembre 1999, une visite aux Archives Départementales de l'Orne permet tout à fait par hasard de découvrir une brève mention dactylographiée portée sur un rapport de gendarmerie en date du 25 juin 1944 : « *Le 19 juin 1944, trois avions américains ont percuté au sol. Avions brisés et personnels carbonisés. L'un à Montilly sur Noireau, le second à Mantilly et le troisième à Aubusson* ».

Il s'agit là d'une synthèse établie à l'échelon de la compagnie de gendarmerie à partir des rapports adressés par chaque brigade du département.

Parallèlement, une autre affaire similaire est portée à notre connaissance. Pierre Opderbeck de Thury Harcourt s'intéresse lui aussi aux chutes d'avions. Courant avril 2000, il reçoit via Internet une demande émanant d'une américaine, Kathy Fleming de Pennsylvanie. Elle recherche en effet tout renseignement lui permettant de connaître le lieu du crash de l'avion de son oncle, le lieutenant Frank Grdenich, et les circonstances de son décès survenu le 19 juin 1944 à environ 20 miles au nord est de Rennes d'après les rapports officiels. (par ailleurs, les rapports allemands font mention d'un P 38 piloté par le Lt Richard Berry, tombé le même jour)

Malheureusement, les recherches menées à ce sujet s'avèrent infructueuses. Il est alors conseillé à Kathy Fleming de tenter de demander l'IDPF de son oncle Frank. En tant que proche parente et citoyenne américaine, elle aura plus de chance de l'obtenir et surtout dans un délai plus raisonnable. Kathy Fleming retient cette suggestion et promet par ailleurs d'entamer des démarches afin de nous aider à identifier le pilote du Clos de la Mare.

Les mois passent et au début du mois de juillet, Kathy Fleming adresse un message via Internet à Pierre Opderbeck : « *J'ai obtenu le burial report concernant mon oncle Frank* ».

Et c'est là que les Athéniens s'atteignirent : « *Oui et il est indiqué qu'il a été exhumé à Aubusson au Clos de la Mare* ».

Enfin, nous aboutissons !

## ◆ COMMEMORATION L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH (suite)



Sur ces entrefaites, Monsieur le Maire d'Aubusson est contacté par Christian Levaufre de Tours qui est lui aussi à la recherche de l'avion de Frank. Prudente ou méfiante, Kathy Fleming avait pris soin de contacter de nombreuses personnes, dont Joël Huard, afin d'accroître ses chances de réussite. Bref, nous décidons d'unir nos efforts et une rencontre informelle a lieu à cet effet à la mairie d'Aubusson au début du mois d'août 2000.

Originaire de Croatie, Frank Grdenich senior émigre avec ses deux frères en 1896 à destination des Etats-Unis avec l'espoir d'un avenir meilleur. Il s'installe à Bridgewater, petite ville de l'Etat de Pennsylvanie et épouse Katherine Greguras. Huit enfants naîtront dont deux garçons, Frank en 1918 et Joseph en 1923. La famille Grdenich

connaît alors une existence difficile, endeuillée par la mort prématurée du père survenue en 1924 puis touchée, comme bon nombre de foyers, par la Grande Crise économique qui sévit à partir de 1929 dans tout le pays.

Sportif émérite, joueur de football et champion de natation, Frank fréquente le lycée de Beaver jusqu'à l'obtention de ses diplômes en mai 1938. L'année suivante, il contracte un engagement dans l'Armée. Affecté dans un premier temps à la base de Trinidad en tant que mécanicien de bord, il a l'opportunité d'intégrer l'école d'aviation. Enfin, il pourra assouvir sa passion, piloter. Le 5 décembre 1943, à Lonita en Californie, il reçoit son macaron de pilote.

Frank Grdenich se voit alors affecté au 479<sup>ème</sup> Fighter Group de la 8<sup>ème</sup> US Air force. Créé le 15 octobre 1943 à Glendale en Californie, le 479<sup>ème</sup> Fighter Group se subdivise en trois Fighter Squadrons à savoir les 434, 435 et 436. Le lieutenant Grdenich fait partie du 434<sup>ème</sup> Fighter Squadron. Au terme d'une période consacrée à l'entraînement, le groupe part à destination de la Grande Bretagne où il est affecté à la 8<sup>ème</sup> Air Force le 14 mai 1944. Jusqu'au 16 avril 1945, le 479<sup>ème</sup> sera basé à Wattisham.

En ce matin du 19 juin 1944, 264 bombardiers B 17 escortés par 88 chasseurs P 38 et 261 chasseurs P 51 décollent avec pour mission de détruire les terrains d'aviation situés dans la région de Bordeaux-Mérignac. Le mauvais temps contraint plusieurs appareils à quitter la formation et à abandonner la mission. A l'aller, déjà, deux B 17 sont entrés en collision dans le ciel britannique causant la mort de 11 membres d'équipage. Au cours de l'opération, au moins deux autres bombardiers sont perdus. Un rapport allemand fait effectivement mention d'une forteresse volante abattue par la DCA à 9 heures 30 à 2 kilomètres au sud de Bordeaux.

Le rôle dévolu au 479<sup>ème</sup> Fighter Group consiste à aller à la rencontre d'un groupe de B 17 aux environs de La Rochelle afin de s'assurer qu'ils rentreront sans encombres en Grande Bretagne après avoir bombardé leurs cibles.



## ◆ COMMEMORATION L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH (suite)

Les chasseurs se trouvent alors confrontés à un brouillard extrêmement dense et ils ne parviennent pas à localiser les bombardiers. Les différents appels radio étant demeurés vains, le groupe de chasseurs entreprend de faire demi-tour. C'est alors que les lieutenants Horne et Mac Clure entrent en collision pratiquement au-dessus du point de rencontre initialement prévu. Quant au lieutenant Kuentzel, il a été vu partir en vrille vers le sol avec le lieutenant Grdenich dans son sillage. Au terme de la mission, sept pilotes du 479<sup>ème</sup> Fighter Group sont portés manquants. Par la suite trois d'entre eux seront de retour sains et saufs après s'être posés plus au nord de Wattisham, à Goxhill.

Impliqués dans la même mission, des chasseurs P 51 Mustang devaient eux aussi être victimes de la forte densité nuageuse. Dans le ciel de Vaudeloges, non loin de Falaise, une collision se produit entre trois P 51 du 339<sup>ème</sup> Fighter Group. Deux de leurs occupants, le lieutenant Robert Brown et le capitaine Nathan Folwell sont tués, tandis que leur camarade, le lieutenant Ralph Dearey, parvient à s'extraire de son appareil. Il sera par la suite capturé. Deux autres P 51 du 355<sup>ème</sup> Fighter Group s'accrochent également en plein ciel, ne laissant aucune chance de survie à leurs pilotes, les lieutenants William Reeves et Ralph Coleman. Leurs machines se sont écrasées sur les communes de Mantilly et de Lucé.

Triste épilogue ! Quatre P 38 et cinq P 51 sont perdus entraînant dans la mort huit jeunes américains. Telles que mentionnées dans le Missing Air Crew Report (rapport sur un équipage manquant), les circonstances exactes du décès de Frank Grdenich et de Ward Kuentzel n'ont jamais pu être établies par l'administration américaine. La mention « inconnue » figure en effet sur le rapport de perte alors que pour le cas de Horne et de Mac Clure, il est précisé « mid air collision », collision en plein ciel.

Ward Kuentzel est le leader d'une formation de quatre appareils appelée flight. Son ailier, Frank Grdenich, vole en seconde position. Les lieutenants Richard Mac Chrystal et John Tipps portent les numéros trois et quatre au sein de ce flight. Dans leur rapport en date du 20 juin 1944, ces deux pilotes déclarent que leur flight a grimpé jusqu'à 27 000 pieds (soit environ 9000 mètres) dans le but de percer la couche nuageuse. Tous les quatre évoluent alors en ligne droite et au même niveau quand, au moment d'amorcer un léger virage sur la droite, le lieutenant Kuentzel part en piqué vers le sol. « *La dernière fois que je vis le flight, il y avait trois appareils en formation serrée piquant vers le sol. Je montai à 28 000 pieds et pris le chemin du retour sans tarder* » déclarera John Tipps. Richard Mac Chrystal parvient lui aussi à rompre la formation à temps juste après son camarade : « *Je rétablis mon appareil et restai dans la couche nuageuse, la perçant à 1500 pieds au-dessus de la péninsule de Cherbourg. Je rentrai immédiatement* ».



Les mauvaises conditions météorologiques plongent les pilotes dans un environnement opaque, les privant de leur point de référence habituel c'est à dire la ligne d'horizon. Dans ce cas, les sensations sont extrêmement trompeuses à tel point que le pilote peut par exemple faire basculer insensiblement son appareil « sur le dos » au risque de « décrocher » subitement. C'est alors que survient généralement l'accident. Pour éviter pareille mésaventure, lorsque la visibilité est réduite, les aviateurs se réfèrent à un instrument gyroscopique appelé l'horizon artificiel dont la parfaite maîtrise nécessite de nombreuses heures d'entraînement.

Il semblerait que les quatre appareils naviguaient en formation très serrée en se « réglant » sur le leader, le plus expérimenté, afin de ne pas se perdre de vue. Seulement, Kuentzel a soudain piqué vers le sol. Tipps et Mac Chrystal s'en sont aperçus à temps contrairement à Grdenich qui a continué de suivre son leader. Kuentzel aura peut-être été perturbé par le décalage entre les données indiquées par ses instruments de vol et ses propres sensations, si ce n'est

## ◆ COMMEMORATION L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH (suite)

victime d'une anoxémie. Au dernier moment, il se sera ressaisi en redressant son appareil brusquement, provoquant la collision avec son ailier qui le suivait de très près, avant d'aller s'abîmer au Petit Val sur la commune de Montilly sur Noireau. Il ne s'agit là que d'hypothèses car personne ne saura jamais ce qui s'est réellement produit. Toujours est-il que les témoins civils attestent qu'il s'agit bien d'un violent abordage en plein ciel au-dessus du Pont de Vère. Dans son ouvrage intitulé *Bonjour Maquis*, le résistant Emile Banis relate en ces termes l'accident : « *Un lundi matin, alors qu'il pleuvait, je descendais à vélo vers la côte des Œufs-Durs lorsque j'eus l'impression qu'un avion fonçait sur moi.* »

*Tout à coup, j'entendis un formidable boom !*

*Par réflexe, je fis un bon acrobatique par dessus le vélo et me retrouvai à plat ventre sur la chaussée.*

*Quand je me relevai, je vis à 300 mètres de la route, en direction d'Aubusson, une flamme de 30 mètres de hauteur.*

*Il s'agissait d'un avion allié qui, perdu dans les nuages, avait percuté le sol.*

*Je me rendis aussitôt sur les lieux, bientôt rejoint par quelques maquisards. Le corps du pilote était carbonisé. En cherchant autour de l'avion, nous avons trouvé deux bandes de mitrailleuses que nous avons ramenées au maquis.*

Les enquêtes diligentées par la suite par l'administration américaine sont assez laborieuses. A la Libération, des soldats britanniques viendront examiner les débris de l'épave mais ce n'est qu'en février 1946 que les Américains diligenteront une enquête. Leurs renseignements primitifs font état d'un chasseur américain, probablement un P 47 Thunderbolt, tombé le 19 ou 20 juin 1944 à « *Aubusson, Orne, 3 km north of Flers* ». Il n'existe aucun lien avec le P 47 tombé à La Villière. Seulement, les Américains se sont fiés aux renseignements erronés figurant dans les archives allemandes (saisies par eux en 1945) et indiquant qu'à 8 heures le 19 juin 1944, un « *Thunderbolt* » était tombé dans des circonstances indéterminées à « *Aubousson, 3 km N Flers* ». L'officier enquêteur américain conclut alors : « *une fouille en profondeur de l'épave effectuée par des soldats américains permettrait probablement d'identifier l'équipage et découvrir quelques restes du pilote.* »

En août 1946, le type de l'appareil est formellement établi contrairement à l'identité de l'aviateur qui demeure toujours un mystère. Une fouille permet de mettre au jour quelques restes mortels qui sont provisoirement transférés au cimetière de Blosville sous la mention « *X 380* », tombe n° 130. En novembre 1946, un interprète américain se rend à Aubusson afin de recueillir le témoignage des habitants. Deux dépositions sont rédigées, dont voici la retranscription intégrale :

« *Je soussigné Barbey Eugène, certifie sur l'honneur que M. Patry Maurice, ouvrier d'usine domicilié à Aubusson, ma déclaré qu'au cours du mois de juin 1944, sans qu'il lui soit possible de préciser la date, un avion de chasse allié s'est abattu vers 8 heures 30 du matin dans un champ dit champ du Moulin sis sur le territoire de la commune d'Aubusson. S'étant rendu sur les lieux, le sieur Patry s'est rendu compte que l'avion en feu avait percuté sur le sol. Après recherches, il a retrouvé un morceau du pied droit du pilote. Il a enterré ces restes au pied de la haie à droite de l'accident et à fleur de terre. Ce travail fut fait clandestinement en raison de la présence quasi permanente des Allemands.* »

*Par la suite, une femme attachée au service des sépultures militaires américaines est venue le trouver et, en sa présence, il s'est livré à des fouilles en vue de découvrir les restes de l'aviateur. Ses recherches se sont avérées infructueuses. C'est pourquoi nous avons rédigé le présent rapport le 19 novembre 1946 à 15 heures à Aubusson, Le Clos de la Mare. Signé : Barbey.* »

Ce rapport est confirmé par la déclaration complémentaire de Lucien Véniard : « *Je soussigné Lucien Véniard, certifie avoir vu tomber en flammes un avion allié au début juin 1944. L'avion a percuté au sol et le feu a détruit pendant plusieurs heures les débris. De plus, les restes de l'aviateur ont été complètement carbonisés. Les restes humains retrouvés après l'accident ont été enterrés par le sieur Patry domicilié à Aubusson. Aubusson, le 19 novembre 1946. Signé : Véniard.* » Monsieur Véniard, que nous avons rencontré, se remémore parfaitement ces événements.

Le 22 mai 1947, le corps « *X 380* » sera identifié officiellement comme étant celui du Lieutenant Frank Grdenich. En 1949, il sera rapatrié aux Etats-Unis et inhumé au cimetière d'Arlington là même où repose la dépouille du président John F. Kennedy.

Avec le concours de sa famille, en particulier de son frère Joseph accompagné de sa fille Kathy Fleming, et de l'Association Normande du Souvenir Aérien 1939-1945 section Orne, la commune d'Aubusson rendit hommage le 13 mai dernier au lieutenant Frank Grdenich parti pour son dernier vol ce matin du 19 juin 1944.

### Stéphane Robine



## ◆ COMMEMORATION L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH (suite)

### C'était un 19 juin 1944...

*Le 19 juin 1944, l'avion du lieutenant américain Frank Grdenich s'est crashé au lieu-dit le Clos-de-la-Mare. Pendant ce temps les troupes alliées établissaient une solide tête de pont en Normandie.*

Frank Grdenich est né en 1918 en Pennsylvanie. Il a perdu son père à l'âge de six ans, quand Joseph son frère n'avait qu'un an. Ils étaient huit enfants. Le pays était en crise, la nourriture peu abondante. « Frank devint comme un père pour les enfants (...) Il taillait des petits avions en bois pour mon père et disait qu'un jour il volerait. Après l'école il allait travailler dans une épicerie pour aider à nourrir sa famille », raconte Kathy Fleming. « Sportif émérite, joueur de football et champion de natation, Frank fréquente l'université de Beaver et obtient ses diplômes en mai 1938 », relate Stéphane Robine, secrétaire de l'Ans. A

Cette même année, la petite ville

de Bidgewater, où la famille habite est inondée, « Frank fut l'un des trois garçons qui restèrent à l'école pendant de nombreuses nuits pour aider les gens », poursuit Kathy Fleming.

En 1939, il contracte un engagement dans l'armée. Affecté dans un premier temps à la base de Trinidad il intègre ensuite l'école d'aviation. « Le 5 décembre 1943 il reçoit son macaron de pilote et se voit affecté à la 8<sup>e</sup> Air Force, 479<sup>e</sup> groupe de chasse. En mai 1944, sa formation est envoyée à Wattisham au Royaume-Uni ».

Le 19 juin 1944, 264 bombardiers décollent du Royaume-Uni, « avec pour mission de détruire six terrains d'aviations situés dans la région de Bordeaux-Mérignac (...) D'emblée, le mauvais temps contraint plusieurs appareils à quitter la formation et abandonner la mission ».

« Le rôle dévolu au 479<sup>e</sup> groupe chasse, auquel appartient Frank, consiste à aller à la rencontre d'un groupe de B.17 aux environs de la

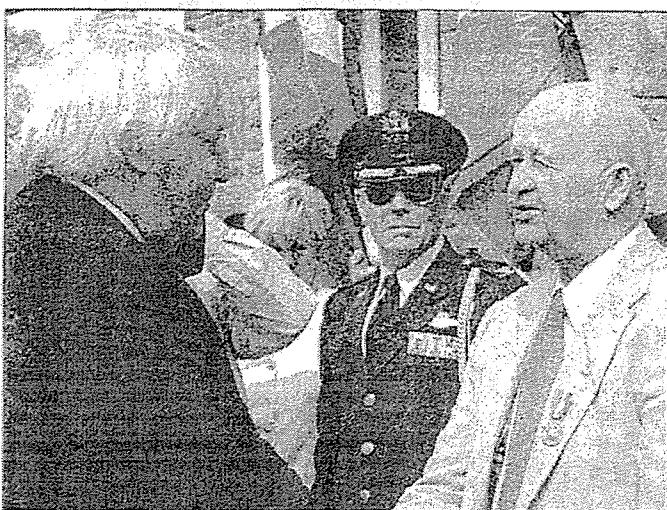
Rochelle afin de s'assurer qu'ils rentreront sans encombre en Grande-Bretagne après avoir bombardé leurs cibles. Les chasseurs sont alors confrontés à une couche nuageuse extrêmement dense et ils ne parviennent pas à localiser les bombardiers. Les différents appels radio étant restés vains, le groupe de chasseurs entreprend de faire demi-tour », poursuit Stéphane Robine.

À l'issue de cette mission, sept pilotes du 479<sup>e</sup> groupe sont portés manquants. Par la suite, trois d'entre eux rentreraient sains et saufs. Le leader de la formation et son aîné, Frank Grdenich, volent en seconde position. Les deux pilotes qui portent les numéros 3 et 4 au sein de ce flight ont ensuite rapporté que leur flight avait tenté de percer la couche nuageuse. Au moment d'amorcer un léger virage, le lieutenant Kuentzel, leader de la formation, est parti en piqué vers le sol (pour une raison à jamais indéterminée) Frank Grdenich dans son sillage.



Frank Grdenich s'est crashé le 19 juin 1944 à Aubusson, il était âgé de 26 ans.

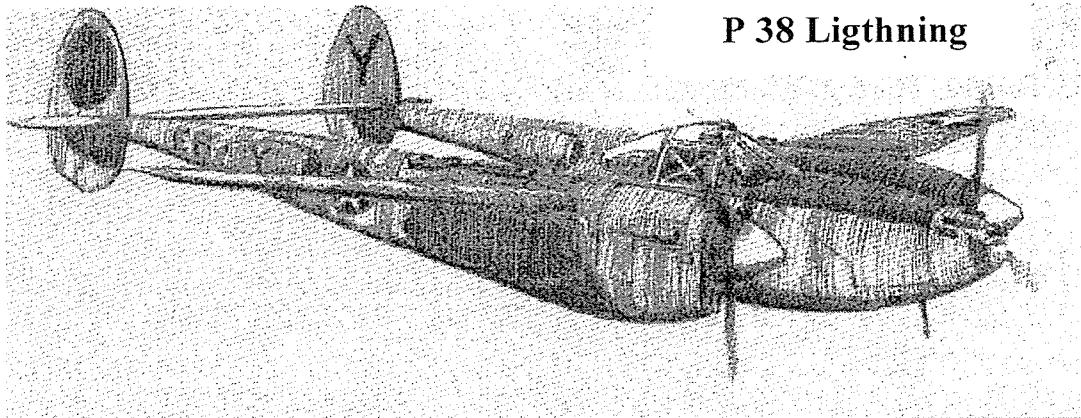
Quelques secondes plus tard, Ward Kuentzel s'écrasait à Montilly-sur-Noireau et Frank Grdenich à Aubusson...



Médailles et diplôme de la reconnaissance ont été remis à Joseph Grdenich en mémoire de son jeune frère.



Les jeunes de l'association normande du souvenir ont remis un morceau de l'avion à Joseph Grdenich.



P 38 Lightning

## ◆ COMMEMORATION

### L'ULTIME MISSION DU LIEUTENANT FRANK GRDENICH (suite et fin)

Une stèle a été inaugurée en hommage à Frank Grdenich

## Le devoir de mémoire d'Aubusson



De nombreuses personnes sont venues rendre hommage à Frank Grdenich dimanche.

**L'avion du pilote américain Frank Grdenich s'est écrasé dans un champ, au Clos de la Mare sur la commune d'Aubusson le 19 juin 1944. C'est après de longues recherches que la famille du pilote a obtenu ces informations, il y a quelques mois, aidée par la municipalité d'Aubusson et l'association normande du souvenir aérien. Dimanche, en présence de Joseph Grdenich, le frère de Frank, et de sa fille, Kathy Fleming, un hommage a été rendu au jeune pilote.**

Cinquante-six longues années après le crash de Frank Grdenich, Pierre Salles, maire d'Aubusson, a offert au jeune pilote disparu une cérémonie à la hauteur de son sacrifice. Dimanche matin, en présence

de Kathy Fleming, et de son père Joseph Grdenich, le frère de Frank, une stèle en hommage au jeune pilote a été commémorée, lors d'une cérémonie très émouvante. « Aujourd'hui, Aubusson se souvient », a expliqué Stéphane Robine, secrétaire de l'association normande du souvenir aérien. Le colonel Mac Donald, représentant l'ambassade des États-Unis s'est dit pour sa part « touché par la fidélité des citoyens français pour la mémoire des jeunes américains qui ont trouvé la mort au cours de la seconde guerre mondiale ».

### Un enfant du pays

Joseph Grdenich a ensuite reçu, pour le sacrifice de son frère, le diplôme de reconnaissance de la France, ainsi que la médaille du conseil général et du conseil régional

des mains de Gérard Burel, président du conseil général, Maurice Duron, conseiller régional, Daniel Goulet, sénateur de l'Orne et Sylvia Bassot, député de l'Orne. « Notre présence aujourd'hui est le plus bel hommage que nous puissions rendre à Frank », a souligné Pierre Salles. « C'est une cérémonie simple et émouvante qui représente le souvenir. Grâce à cette victoire nous pouvons vivre en paix et en démocratie, nous ne les renierons jamais assez », a rappelé Maurice Duron. Sylvia Bassot, pour sa part, a remercié Pierre Salles d'inscrire avec cette stèle la mémoire du lieutenant Grdenich au cœur du bourg d'Aubusson [...] Un jeune pilote est en quelque sorte un enfant d'adoption de votre commune et son souvenir restera gravé dans le bronze ».

En américain, Joseph Grdenich

a confié qu'il n'aurait « jamais imaginé pouvoir un jour apprendre ce qui s'était passé ». Sa fille, Kathy Fleming, même dans ses rêves « les plus extravagants », n'aurait quant à elle jamais cru possible de venir passer dix jours sur les lieux du crash de son oncle. « Cette cérémonie adoucit notre peine. C'est un rêve devenu réalité. Je vous confie mon oncle ». Puis Kathy Fleming s'est tournée vers Pierre Salles, un maire « wonderful » (merveilleux), « Il a travaillé des mois sans relâche pour que cette cérémonie ait lieu ».

Les habitants d'Aubusson, venus nombreux à la cérémonie ont incontestablement adopté Frank Grdenich et sa famille. Et le souvenir perdurera à Aubusson, au travers des mémoires des enfants de la commune, présents au rendez-vous.

Stéphanie SÉJOURNÉ.



Le nom de Frank Grdenich est désormais gravé dans le bronze. Un moment d'intense émotion pour la famille du pilote.



Joseph Grdenich et Kathy Fleming sont arrivés sur le lieu de la commémoration en jeep, accompagnés de Sylvia Bassot.

# ◆UNE HISTOIRE VECUE

## « J'EN VEUX PAS DANS MON JARDIN »

Verneuil sur Avre, fin juin 1944 ...

Les Alliés ont débarqué depuis quelques jours.... leurs chasseurs survolent les voies ferrées de l'Ouest français à la recherche de matériel ferroviaire et d'ouvrages d'art à démolir. Les patrouilles aériennes sont à l'affût de la moindre locomotive. Il faut empêcher les Allemands d'acheminer des renforts vers les plages normandes .... Le ciel est, depuis plusieurs semaines, bruyant d'incessantes vagues de bombardiers partant vers l'Allemagne et surtout des chasseurs alliés guettant le moindre mouvement au sol.

Le nombre de combats aériens va croissant. Ils sont si petits là haut ! ... mais néanmoins dangereux. La malchance est quelquefois au rendez-vous. Il y a quelques jours, un homme qui regardait un combat aérien sur le pas de sa porte s'est fait arracher le pied par un obus de 20 mm perdu frappant le bord du trottoir juste à ses côtés. Malgré cela, les Vernoliens sont nombreux à sortir dans les rues pour regarder le nez en l'air. Le spectacle est partout et le danger perceptible. Le fracas des canons de la Flak avec ses éclats qui retombent, la grande nervosité de l'occupant qui sent le combat se rapprocher, les bombardements répétés de la gare de Verneuil qui ont détruit toutes les maisons de la rue de la Paix qui longe les voies du triage. L'ambiance est lourde des difficultés à venir ....

Le cantonnier, quant à lui, habite, avec sa petite famille, une modeste maison à étage, construite en brique. Elle est isolée, à la sortie de Verneuil sur Avre. Une ligne ferroviaire secondaire passe à quelques centaines de mètres dans une tranchée. Enjambant cette tranchée, un petit pont routier porte un route goudronnée qui va se perdre dans la campagne environnante en longeant cette maison.



Il faut dire que c'est un "brave gars", Antoine; c'est même le plus brave des cantonniers. Il est sympa, ne manquant jamais de rendre visite aux paysans du coin qui, le connaissant bien, ont toujours un "p'tit coup de cidre" ou un verre de vin qui l'attend sur la table de la cuisine. Antoine

s'est fait la réputation d'avoir "une descente que personne ne voudrait remonter à vélo !". C'est d'ailleurs pour cela qu'il part faire sa tournée le matin. L'après-midi, la route semble plus tortueuse, elle passe par des tours et des détours, le faisant toujours arriver tardivement à la maison d'une démarche pour le moins hasardeuse ....

Cette chaude journée là, des combats ont eu lieu dans le ciel se déplaçant de Verneuil à Dreux, puis vers Chartres, la région de Verneuil a encore été l'objet d'une série d'attaques au sol contre tout ce qui bouge mais rien n'aurait pu empêcher notre brave cantonnier de "partir en tournée", sa pelle sur l'épaule. Le soir venant, après une longue marche, voici notre Antoine qui rentre à la maison, de son habituel pas incertain. Un attroupement l'attend sur la petite

La réalité de la situation est flagrante : un chasseur-bombardier allié a voulu faire un "carton" sur le modeste pont routier près de la maison d'Antoine. Il a voulu faire d'une pierre, deux coups : le pilote a largué ses deux bombes sur le petit pont routier. Il aurait ainsi coupé la route et le rail d'un seul coup. La première bombe est allée exploser dans le talus de la tranchée ferroviaire, près de la culée du pont sans causer de dommage important à l'édifice. Pour la seconde, le coup était parfaitement ajusté, le point d'impact se situe en plein milieu du tablier de l'ouvrage, parfaitement dans l'axe de la route.... mais, car il y a un mais .... le chasseur volait trop bas, l'angle était trop faible. La bombe a ricoché sur le bitume et a fait un bond de plus de 200 mètres. Elle a percuté la maison du cantonnier qu'elle a traversée de part en part et a fini sa course dans le potager juste derrière, plantée à la verticale au milieu des salades. Deux énormes trous dans chaque mur témoignent de la violence de l'impact. La femme et les enfants, totalement terrorisés se sont cachés dans la cuisine, ne bougeant plus dans l'attente du retour du père, inconscients des risques qu'ils encourraient à rester sur les lieux, autant par le risque d'explosion à venir, et peut-être encore plus, celui de l'effondrement possible à tout instant de cette petite maison sérieusement ébranlée par un tel choc.

*- Ben mon gars, y t'on fait un sacré cadeau les English ! y'a une bombe qui vient de tomber dans ta maison et elle a pas pétré ! On attend les Gendarmes, ils sont partis vers Brezolles. Ta femme n'a rien mais elle veut pas sortir. Le regard embrumé d'Antoine en dit long sur la profondeur de la réflexion nécessaire à la bonne compréhension de la phrase entendue. Un déclic se produit et voici mon Antoine qui se redresse d'un coup. D'un pas chancelant mais décidé, il part vers son logis suivi des badauds venus "pour voir ce qui va se passer". Arrivant face au portillon du jardin, Antoine appelle son épouse qui apparaît, blanche comme un linge, par l'énorme trou dans le mur. Elle bredouille des mots inintelligibles. Elle regarde son mari puis s'évanouit. Les curieux se précipitent pour la sortir de la maison ainsi que les enfants. En quelques instants, les lieux sont évacués. L'affaire aurait pu s'arrêter là mais, d'un coup, notre cantonnier fait demi-tour et revient sur ses pas malgré les supplications des voisins.*

*- Fais pas l'idiot Antoine, ça va s'écrouler et ça risque de péter ! Reviens !*

Mais Antoine n'en a cure ! Il est en colère ! Il est très en colère ! Une de ces colères d'ivrogne que l'on a contrarié. Il crie des insanités, insultant on ne sait qui, il escalade difficilement les gravats, passe au travers de la maison et disparaît de l'autre côté. Tout le monde se demande ce qu'il peut bien vouloir faire et à la surprise générale, il réapparaît dans le potager avec sa brouette.

*- Allons Antoine, sois raisonnable, c'est pas le moment de réparer ta maison, viens t'occuper de ta famille, ils ont besoin de réconfort" lui crient les spectateurs dont le nombre ne fait qu'augmenter. Mais Antoine n'écoute personne, il marche, les yeux droit devant lui, d'un air buté, poussant sa brouette vers le potager.*

*- La bombe, elle a rien à faire chez moi ! Je vais la rendre aux Anglais ! J'en veux pas dans mon jardin ! dit-il, d'une*

## ◆ UNE HISTOIRE VECUE

### « J'EN VEUX PAS DANS MON JARDIN » (suite et fin)

- *Tu vas pas faire ça ! Ca va te péter à la g....., reviens ici !*“ Rien n'y fait, Antoine a décidé de prendre le problème personnellement en main, il entre dans le potager d'un pas ferme, gare sa brouette contre “sa” bombe, toujours plantée le nez dans le sol.

Autour de la maisonnette, c'est la débandade générale : *Il va le faire ce c ...* tout le monde détale quatre à quatre.

Antoine fait levier sur les ailettes de l'engin pour le faire basculer dans la brouette. D'un coup la bombe se renverse en travers, faisant craquer la brouette en bois sous la charge. C'est lourd, c'est même très lourd mais Antoine, c'est un sacré costaud. D'un violent coup de rein, il décolle la charge et part tout doucement en soufflant comme une bête, il sort du potager, rouge comme une pivoine, la bombe doit faire 250 kgs, la roue de la brouette n'en peut plus et elle rend l'âme dans un craquement soudain. L'ensemble du chargement verse sur le côté, y compris notre cantonnier. Un cri d'effroi parmi les curieux qui se sont très nettement éloignés.

Dans un silence de mort Antoine se relève, il semble interrogatif, hésitant ..que faire ? La bombe a roulé au sol, il n'y a plus moyen de la manoeuvrer. Soudain, dans le silence de l'assistance, un cri s'élève :

- *Laisse tomber Antoine, t'es fou, c'est dangereux !*

D'un coup Antoine ouvre de grands yeux, “*C'est dangereux !*” il a compris ! L'ivresse s'est envolée d'un coup, il est lucide ! Sans demander son reste, il détalé, abandonnant l'engin à son sort.

La bombe restera sur place, dans les morceaux de la brouette, pendant plusieurs semaines puis des artificiers canadiens viendront la désamorcer. Nul ne sait ce qu'est devenu notre cantonnier mais une chose est sûre : *Il y en a qui ont de la veine !!!*

*Ceci est un témoignage recueilli, il y a déjà quelques années, auprès de mon grand-père paternel qui nous racontait souvent, lors des réunions de famille, cette histoire lorsque nous évoquions la période de l'Occupation à Verneuil sur Avre où il était l'ingénieur de subdivision à l'Electricité de l'Ouest: “Monsieur Electrique” comme l'appelaient les Allemands. Autre précision : Le prénom d'Antoine est un « nom d'acteur » car je crois que je n'ai jamais su le vrai nom du cantonnier .... et puis, on s'en moque !*

Sylvain DEZELEE



*Dans le Calvados, à proximité de Trouville-Deauville, venez découvrir un site et un panorama exceptionnels...*

## LES BATTERIES DU MONT CANISY



LE MONT CANISY

Dominant la Côte Fleurie et le Pays d'Auge, situé sur le territoire de la commune de Bénerville-sur-Mer, le site naturel protégé du Mont Canisy, déserté par les promeneurs pendant près d'un demi-siècle, est redevenu un lieu touristique de plus en plus fréquenté.

Colline chargée d'histoire, tour à tour siège seigneurial morcelé en 1793, poste de défense anti-sous-marins en 1917-1918, batterie côtière entre 1935 et 1940, point d'appui d'artillerie le plus important du “Mur de l'Atlantique” entre Cherbourg et le Havre de 1941 à 1944, sa position face au Port du Havre et à la baie de Seine lui vaudra, lors du dernier conflit mondial, d'être transformée en forteresse de béton...



Le Poste de Direction de Tir

VISITES GUIDEES ET COMMENTÉES  
GRATUITES

d'Avril à Septembre 2001

assurées par l'Association “Les Amis du Mont Canisy”

CALVADOS - NORMANDIE - FRANCE

Nos amis des batteries du Mont Canisy pourraient organiser une visite privée pour l'ANSA si nous sommes suffisamment nombreux. Merci d'y réfléchir et de me faire savoir votre intérêt pour ce projet. Nous pourrions prévoir une sortie au printemps 2002. Je vais demander à Jean LAURENT qui fait partie de cette association et qui est également membre de l'ANSA d'avoir la gentillesse de nous faire un article de présentation sur ce site étonnant. A suivre dans le prochain ANSA-MAG je l'espère ...

Sylvain DEZELEE

# 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