



Traduction : Véronique Le Sergent (ABSA 39-45)

June
2023

23 INFO



Edito

Dear readers,
Here are very rich pieces of news covering the first months of 2023 like the reception of American families, the retrieval of Mosquito elements, exhibitions and commemorations. We offer you some interesting pages to read as summer approaches.

Sincerely
Benoît Paquet



Table of contents

3

Tribute to Czech Airmen

Czech public radio visits Brittany

By Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet



6

The tribute of schoolchildren to airmen

Schoolchildren at Saint-James Cemetery

By Benoît Paquet, Jean-Michel Martin and Pascal Lhermitte



7

British Naval Aviation honored on May 8, 2023

Inauguration of Peter Arthur Meakin square

By Frédéric Hénoff



9

Sam and Ben

A young American in the footsteps of his great-grandfather

By Benoît Paquet



13

The 80th anniversary of the crash of the SNAFU at the Champs-Géraux (22) - Tribute to the crew of a B-17

By Benoît Paquet



17

Parts of the Mosquito fallen at Combrit (29)

Appreciated donation made to ABSA 39-45

By Benoît Paquet and Alain Jacob



18

A mysterious Typhoon

Aircraft identification through teamwork

By Benoît Paquet



19

The leaflet of May 15, 1944

When the RAF bombed Brittany ... with leaflets

By Jean-Michel Martin



23

US Air cadets jargon

Glossary of U.S.A.A.F. terms and phrases

By Frédéric Hénoff



24

And also

- The Saint Marcel militaria exhibition, April 30, 2023
- Jean Demozay, alias « Morlaix »

Welcome to...

Thanks to ...

Support ABSA 39-45

Tribute to Czech Airmen

By Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos of the authors)

We have already mentioned in our newsletters the actions carried out by the ABSA 39-45 as a tribute to the Czech airmen who fell in Brittany during the Second World War.

After being contacted by Martin BALUCHA, correspondent for Czech public radio in Paris, Jimmy Tual organized a 3-day trip last February in the footsteps of the Czech airmen JERÁBEK, STEFAN and OSSENDORF. This trip will be the subject of a report on Czech radio and could lead to an event of greater importance, in Brittany, in the presence of Czech and French authorities..

Thursday 23 February, from Saint-Brieuc to Plouha

It was at the end of the morning that we met Martin Balucha for lunch in a nice restaurant in the Saint-Brieuc station district. Then we walked to the house on **boulevard Carnot (formerly the "café de la passerelle" run by Marguerite Bauchat)** - see newsletter



The house on boulevard Carnot in Saint-Brieuc (now a bar), where the airmen who arrived at Saint-Brieuc station were hidden in 1944. Afterwards they moved to Plouha area in order to reach England with the help of the Shelburn network.

n°21 in which the airmen who arrived at Saint-Brieuc station met before moving to Plouha area, expecting to escape via the beach now called "Bonaparte beach".

Then we took the road to the West Cemetery in Saint-Brieuc where the Czech airmen Jan JERÁBEK, shot down in July 1942 in the English Channel north of Morlaix, and Benignus STEFAN, shot down on 8th March, 1943 in Plouezec (22).

Both were Spitfire Mk Vb pilots belonging to RAF Squadron 313. This first step was an opportunity for Jean-Michel and Jimmy to tell their stories to Martin BALUCHA .



Jean-Michel MARTIN, Jimmy TUAL and Martin BALUCHA, a journalist from the Czech public radio, in front of the grave of airman Jan JERÁBEK who was killed on July 15, 1942 .



Jean-Michel MARTIN, Jimmy TUAL and Benoît PAQUET in front of the grave of pilot Benignus STEFAN, shot down on March 8, 1943 .



Jimmy TUAL and Jean-Michel MARTIN interviewed by Martin BALUCHA, a Czech journalist, tell the story of airmen JERÁBEK and STEFAN .

Then we went to the Plouha sector to evoke this time the story of Robert OSSENDORF, of which we spoke in our previous newsletter on the occasion of the tribute paid to Eugène MOULIN. "Bob" OSSENDORF was one of the 135 Allied airmen who, in 1944, passed through Plouha beach, helped by the Shelburn network, to return to England.

Tribute to Czech Airmen

By Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos of the authors)



Jimmy TUAL tells the Czech journalist Martin BALUCHA the wonderful story of the Shelburn network in front of the commemorative stele in Plouha.

After going to the stele erected in homage to the Shelburn network, we drove to the ruins of the famous "Maison d'Alphonse". We explained to Martin BALUCHA that it was the last stopover for airmen who were



The ruins of the "Alphonse's house": a single piece of wall remains (circled in yellow) and a commemorative stele recalls that the airmen gathered up in this house before embarking for England.

due to leave for England. We showed him the little path nearby airmen and resistance fighters used to take to reach the beach .



The path near the "Maison d'Alphonse" that the airmen took to Plouha beach, guided by resistance fighters from the Shelburn network.

Once there, we had the pleasure to meet our friend Claude BENECH, a great specialist in the history of the Shelburn network ; he told Martin BALUCHA how the GICQUEL spouses and their baby, owners of this house, managed to avoid arrestation on the night of July 23 to 24, 1944, before the Germans set fire to the house.



Claude BENECH, a Shelburn network specialist, tells Martin BALUCHA the story of Jean and Marie GICQUEL, owners of Alphonse's house.

Then we went to Bonaparte beach, the last stage of our journey. Martin BALUCHA was impressed by the path taken in 1944 by the resistance fighters and airmen to join the English boat that had come to recover them. This passage has unfortunately partly collapsed .



From left to right : Jean-Michel MARTIN, Martin BALUCHA and Jimmy TUAL on Plouha beach, in front of the passage (dotted lines) used by airmen and resistance fighters from the Shelburn network .

While we were on the beach, we were surprised to see a Rafale aircraft passing at a low altitude and low speed. We seized the opportunity to joke by explaining Martin that we had organized it for him.

Tribute to Czech Airmen

By Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos of the authors)

Friday February 24 and Saturday February 25

Friday, February 24, Martin Balucha was welcomed by Jean- Michel Martin and his wife at their home in Quévert. This was an opportunity for Jean-Michel and Martin to recall in details the story of these Czech airmen and the Shelburn network .

Saturday, February 25, Martin Balucha joined Jimmy Tual to complete part of the journey made in 1944 by Robert Ossendorf. But let's hear our friend Jimmy :

« On Saturday morning, Martin joined me near Lamballe and we left towards Le Mené. As agreed, we found Léon and Denise Poilvert at the Beaujaune in Saint-Jacut-du-Mené. This is where Léon's parents (Simone and Francis Poilvert) and his grandfather (Joseph Rouxel) hid Robert Ossendorf for the first few days before he was transferred to Moncontour by the local resistance. Léon was able to recount his precise memories of this reception. Denise, Léon and their daughters wanted to invite us to eat at their house in Merdrignac. We thank them again for their warm welcome .



Martin Balucha, Denise and Léon Poilvert, Jimmy Tual at the Beaujaune.

After the meal, I guided Martin to the site along the Ninian where Robert Ossendorf landed. It's still impressive to see on the spot the perilous maneuver carried out that day.



Robert Ossendorf managed to land at the bottom of this slope, along the Ninian .

We then left for Moncontour where Robert Ossendorf lived with the resitants of the OR14 group of Félix Veillet-Deslandelles. After a failed evacuation to Saint-Marcel (going through the « Moulin » farm in Saint-Vran), Robert returned to Moncontour and was shot and wounded during a skirmish with German soldiers at « l'enseigne » in Trédaniel.

Despite his injury, he accompanied the resistance fighters who were chased by the German police who appeared at the Bréfeillac manor in Pommeret. There Robert was operated by Doctor Darcel de Plessala before being evacuated to Plouha. ■



We visited the manor of Bréfeillac in Pommeret.

The tribute of schoolchildren to airmen

By **Benoit Paquet** with the active contribution of **Jean-Michel Martin** and **Pascal Lhermitte** (association « Au Fil des Champs »)

We know how difficult it is to raise interest with the youngest in history and the duty of memory. So when **Pascal Lhermitte**, of the association "Au Fil des Champs", organized a school visit to the Saint-James cemetery (50), it seemed essential for us to praise this great initiative.



Children from the schools of Champs-Géraux (22) and Plesder (35) around the grave of the pilot of the B-17 « Man O War », 1st Lt Merle E. Brown. Photo © JF Botrel

Tuesday April 11th, 2023, following the initiative of **Pascal Lhermitte**, whose association is actively preparing the commemoration of the crash of the B-17 "Snafu" at the Champs-Géraux (22) on May 27 and 28, around fifty children from the Champs-Géraux (22) and Plesder (35) went to the American military cemetery of St-James (50) to pay homage to the crews of two B-17 from the 94th BG - 410th BS fallen on May 29, 1943 :

- **B-17F « SNAFU » #42-29476** (code GL-M) crashed at the Champs- Géraux (22). 11 men were on board that day and only one survived (he was captured). Among the 10 airmen killed, 6 are buried in Saint-James (Major Randolph C. Barthold, 1st Lt Max Hecox, 2nd Lt Rolland V. Vanderhook, S/Sgt George T. Coates, S/Sgt Fred G. Snell and S/Sgt Eugene McCoy).



Photo Collection « Comité du 29 mai 2003 » - Les Champs Géraux.

- **B-17F « MAN O WAR » #42-29692** (code GL-R) crashed at the Mont-Dol (35) shortly after 3 p.m., returning from the mission over Rennes : 10 men were on board that day and only one survived (captured). Among the killed, 5 airmen are also buried in Saint-James.

Jean-Michel Martin, from **ABSA 39-45**, was on the trip. He recalls : « We guided the children to the graves of these unfortunate airmen. As expected, these young children placed a few flowers on each of the graves with emotion and concern. Five little girls have also sung the Marseillaise ».

For the occasion, **Daniel Guichard**, a bagpiper from the **Auld Alliance Pipe Band Normandy**, accompanied the group by playing a magnificent « Amazing grace ».



Jean-Michel also mentions a few anecdotes: « I had wished that we had also paid homage to **David L. Gross**, an American airman who took part in the liberation of Dinan ; he was killed on August 6, 1944. As Gross was a Jew, tradition had it that a stone should be placed on his grave rather than flowers. However, a little girl insisted with great tenderness on laying her flowers on the grave, which of course we allowed (picture below). Similarly, another little girl asked if the airmen were buried under the crosses. After our positive response, she then indicated that in this case she would not walk on the graves but that she would go around them ».



A little girl lays flowers on the grave of Captain **David L. Gross** under the benevolent eyes of **Jean-Michel Martin**. Photo © Jean-Paul Guérin

British Naval Aviation honored on May 8, 2023

By **Frédéric Hénoff** (photos Morio family unless otherwise stated)

On May 8, 2023 in Plaudren (Morbihan), the ABSA 39-45 was the guest of the Morio brothers¹ for the inauguration of a village square in memory of an English pilot, Peter Arthur Meakin, whose plane crashed in the town area in May 1944.



Dominique Godde and Frédéric Hénoff represented the association, surrounded by personalities, such as the Mayor, Nathalie Le Luherne, Captain Philip J. Wills, naval attaché to the British Embassy in Paris, Commander Benoît Plaisier, Commander of flotilla 21F of Lann-Bihoué, representing Captain Pierre Marcellin, Commander of the Naval Air Base of Lann-Bihoué, (unable to attend) and Chief Warrant Officer Benoît Cancelier, representing the 3rd Infantry Marine Regiment of Vannes. **Elaine** and **Janice Meakin**, daughter and daughter-in-law of the pilot as well as some other members of their families, were also present.

During a beautiful ceremony led by Christian and Gwenaël Morio, who recounted the life and last mission of Lt Peter Arthur Meakin (read next page), a street sign and square in his name were unveiled.



Inauguration of Peter Arthur Meakin square by Janice and Elaine Meakin and Mrs Nathalie Le Luherne, Mayor of Plaudren.
Photo Frédéric Hénoff - ABSA 39-45



Lieutenant Peter Arthur Meakin belonged to the R.N.V.R. (Royal Navy Volunteer Reserve).



Military authorities pay tribute to Lt Peter Arthur Meakin. From left to right: Commander Benoît Plaisier, Captain Philip J. Wills and Chief Warrant Officer Benoît Cancelier.



In front of the sign inaugurated in homage to Peter Arthur Meakin : Christian Morio **1**, Gwenaël Morio **2**, Jean-Marc Denis **3** (Town Hall Communication Assistant), Elaine Meakin **4**, Janice Meakin **5**, Frédéric Hénoff **6**, Marcel Peltier **7** (10 years old at that time), Dominique Godde **8** and Jean Le Ray **9** (historian).



British Naval Aviation honored on May 8, 2023

By **Frédéric Hénoff** (photos Morio family unless otherwise stated)



Fleet Air Arm 894 Squadron pilot Peter Arthur Meakin
Photo family Meakin

[...] In the months preceding D-Day, all available Allied air forces and a few British naval aeronautical units, awaiting boarding, were ready for service. On May 9, 1944, four Seafires from 894 Naval Air Squadron and four others from 887 Naval Air Squadron took off from RAF base Culmhead (Somerset), launched on a "Rodeo" type mission. Their targets were three airfields located in Brittany : Kerlin-Bastard (today Lann-Bihoué), Vannes-Meucon and Gaël to the west of Rennes. Around 6.30 p.m., when the "sailors" attacked aircraft dispersal structures at Meucon - the base then housed 2./ZG 1, a Staffel equipped with Junkers Ju-88 - one of the Seafires was hit by Flak. The mates of Lt Peter A. Meakin saw his plane gliding towards the ground, releasing heavy smoke ; the plane seemed to be under the control of the pilot. Too low to parachute, Meakin decided to make a belly landing in a patch of moorland located north of Pont-Bihan in the town of Plaudren... the shock was severe.

Several inhabitants, including Joseph Morio³, witnessed the difficulties of the plane and rushed to the crash scene ; they discovered the pilot, alive but wounded to the head and legs. The pilot was lying on the ground, about fifteen meters from the plane, his face covered in blood, with pain in his legs and his left arm. Meakin did not speak French but he waved the witnesses to move him away from the plane because he was fearing an explosion. A nurse, Sister Joseph, was called to immobilize his arm and place a splint. Resigned, the pilot then showed the pocket of his suit and signaled Joseph Morio to give him a cigarette taken from the packet he had. The German soldiers, who were stationing at the Meucon camp, quickly arrived on the scene, questioned the witnesses and asked a young girl to bring brandy from the Kervran farm nearby, and then give a sip to the wounded man. The latter then embarked the unfortunate pilot for whom the war was over and who would be looked after in Vannes before being sent to a prison camp in Germany - at Stalag Luft III - where he would remain until his release on May 9, 1945. [...]



A Supermarine Seafire Mk III similar to the one flown by Lt Peter Arthur Meakin.

Photo Imperial War Museum © [IWM A 25493](https://www.iwm.org.uk/learning/resources/25493)

¹ Frédéric Hénoff, member of the association ABSA 39-45 (Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45) discovered in 2016 the message left by my brother and me that we had posted on the internet, a bit like a bottle in the sea. Thanks to his friend Jonathan Ives in the UK, Frédéric managed to get in touch with Janice Meakin, David's daughter, died at the age of 49. Janice made us contact her sister-in-law, Elaine. Thanks to her, we could learn more about Peter's life and organized this tribute .

² free fighting over enemy territory

³ father of Christian and Gwenaël

Sam and Ben

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

Welcoming families of airmen in our region, following the footsteps of their ancestors, is always a great honor and great pleasure for our association. But when a very young man decides to walk in the footsteps of his great-grandfather, it's pure happiness and emotion.

June 12, 1944, around Rennes.

6 days after the landing, the allies bombed the inland to prevent the German troops from moving towards the Normandy front. Around 10:30 a.m. on June 12, 1944, B-24 bombers of 448th Bomb Group / 712th Bomb Squadron, attack various targets around Rennes, protected by P-51 Mustangs of the 352th Fighter Group / 328th Fighter Squadron. On the way back, German fighters from 5./JG 53 attacked the B-24s. Helmut Rosenbaum, aboard the Messerschmitt Bf 109 G6 encoded "black 6" (W.Nr. 412388) prepares to shoot down an American airman, 2nd Lt Benjamin C. Isgrig, who was hanging from his parachute after bailing out his B-24, the "Squat'N Droppit" (s/n 41-28710) which crashed in Bonnemain (35). But luckily, Rosenbaum is shot down by the American ace, Major George



B-24H Liberator s/n 41-28710 « SQUAT'N DROPPIT » from 448th BG / 712th BS, shot down on June 12th 1944 at « La Gaudinçais » in Bonnemain (35). Photo American Air Museum – UPL 23111

Preddy before having touched "Ben" Isgrig. On that day, Preddy was piloting his Mustang P-51B-10NA "Cripes A' Mighty" code "HO-P" (s/n 42-106451).

2nd Lt Benjamin C. Isgrig testifies

[...] Swinging under my parachute, I started to look around and saw three fighters above my position, and I thought immediately that they were German. The



The crew at the time of their training on B-24D #41-11909 : 2nd Lt William J. Bailey Jr (pilot), 2nd Lt George D. Cooksey Jr (co-pilot), I. Stanley (absent during the mission), **2nd Lt Benjamin C Isgrig** (bomb aimer - **arrow**), F/O. Victor Fleishman (navigator - not present on the photo), Sgt Kenneth A Zierdt (radio operator) and the gunners S/Sgt Leslie E. Fischer , S/Sgt Vladimir Kovalchick, Sgt Ollie N. Van Horsen and Sgt Robert E. Buck.
The position of the crew members on the photo shouldn't be taken into account .

closest one turned his nose in my direction and started to swoop down at me. I thought he was going to strafe me and fervently prayed to God for help and pulled on my parachute lines, to start swinging, as it was the only way I could defend myself. After a second the plane turned slightly to my left and I saw that it was a Bf-109 and the others were P-51s. One of them circled lazily above me while the other chased the German plane. The German cut to my left, passing within fifty yards of me, and started to climb back up. The Mustang was right behind him, and I've never wanted in my life so badly for him to kill that German who shot us. I guess I was a bit hysterical at the time ; I shouted and cursed the German when he passed and I saluted and sent all my moral support to the American who followed him. The German had no chance and within ten seconds his aircraft began to lose parts and burned. The German pilot bailed out and after his parachute opened, he swung about three hundred yards from me.[...].



Benjamin C. Isgrig, bomb aimer on B-24 Liberator « SQUAT'N DROPPIT »
Family photo

Sam and Ben

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

May 7, 2023, in the footsteps of Ben C. Isgrig.

Almost 80 years after that sad day in the month of June 1944, **Sam Straessle**, great-grandson of Benjamin C. Isgrig, following his grandmother's advice, decided to come to France to discover the main places his great-grandfather had experienced in 1944. ABSA 39-45 could not but welcome heartily the young man and his girlfriend, **Ali McClellan**.



Sam Straessle, great grandson of Ben Isgrig, and his girlfriend Ali McClellan.

It all started in early April 2023 with a contact between Frédéric Hénoff, who had been in contact with the daughter of Ben Isgrig (Kathleen McQueen, Sam's grandmother) and Sam Straessle. Sam informed us of his visit and his wish to take up this route again. Everything went off very quickly and Pierre Mahé, who also worked a lot on the plane crashes around Rennes on June 12, 1944, brought out the numerous documents and photos he had collected over the years. In addition, Pierre knew specifically the route followed by Ben Isgrig. For Ali and Sam's visit to be successful, Pierre even made the journey alone a few days before in order to validate the travel times, because our young Americans only stayed for one day.

Thus on May 7, 2023, at 9 a.m. sharp, Pierre and me were in the center of Rennes, at the door of two young Americans. We took the direction of Brioux, near Romillé, where Ben Isgrig had landed by parachute. Note that when he opened his parachute, Ben lost one of his boots as the USAAF boots were quite short. He landed close to a burning farm, hit by a piece of another B-24 (#42-94859 "Do Jim Don") that



Sam Straessle and Ali McClellan in front of the field where Ben C. Isgrig landed on June 12, 1944, a few dozen meters behind our two young Americans.

had been shot down. The airman tried to reach a farm to ask for help but to no avail. He returned to the spot where he had landed and he was spotted by civilians who decided to pick him up. Among them, Mr Gatel, a baker, gave him his clothes and his shoes. In Les Brioux, we had the pleasure to meet Guy Castel, a Ouest-France journalist for the Romillé sector. Two days later he published a nice article describing our day with Sam Straessle. In addition to being a journalist, Guy Castel also works with enthusiasm on the crash of these B-24s.

But let's come back to Ben Isgrig on June 12, 1944 ; after landing in Les Brioux, he was picked up by members of the Resistance from the Romillé sector, including the teacher, Alexis Le Huede and his daughter Michèle, who spoke English ; they walked through the fields, with two other crew members, Victor Fleishman (navigator) and Ollie Van Horsen (gunner). They reached Albert Guinard's home, in « Les Couëts », near Romillé, about ten kilometers from their point of departure. They remained hidden there for a fortnight. During the day, the airmen hid in a nearby wood, so as not to be surprised in the house, and returned at night to sleep in the attic.

It was precisely at « Les Couëts » that we were warmly welcomed by the current owners of the house, Laurence and Olivier Quenehen .



Benoît Paquet, Pierre Mahé, Sam Straessle, Ali McClellan, Laurence and Olivier Quenehen at « Les Couëts », in front of the house where Ben Isgrig and two other crew members were hidden. This house belonged at that time to Albert Guinard .

Sam and Ben

By Benoît Paquet (photos by the author unless otherwise stated)



50 years separate these two photos, both taken in front of the door of the Mr and Mrs Quenehen's house, formerly Mr Guignard's. In the photo on the left, Ben Isgrig (right) in 1973 during his visit to Brittany. On the photo on the right, in 2023, Ali McClellan and Sam Straessle, the great grandson of Ben Isgrig. The wooden door has changed, but Olivier Quenehen used the old wooden door to make an indoor one (below).

(Left photo : Isgrig family)



Sam Straessle in front of the indoor sliding door that used to be the outside door of A. Guignard's house.

After a pleasant coffee with tasty Breton cakes, we headed for the road to the second hiding place of the airmen, at « La ville És Cutté », in Côtes d'Armor, about fifteen kilometers away. This was the most moving moment: we were

warmly welcomed there by Michel and Raymonde Guillot.

Michel Guillot, 7 years old, escorted the airmen in 1944

Michel Guillot was 7 years old in 1944. For safety reasons, it was decided that the American airmen had to be accommodated at night in a house close to the Guillots', and that they hid during the day in a nearby wood or that they helped in the fields. They came every noon and every evening to the Guillots' to take their meals. Michel was instructed by his parents to fetch the airmen when it was decided that the hamlet was « without danger » : a woman known as a « collaborator », lived not far from the Guillots' house. It was Michel's mother, Hélène Guillot, who prepared the meals.

With great emotion, and a few tears, Michel told Sam and Ali about this period during when he spent almost two months with his aviator « friends ». We also spent a long time looking at Ben Isgrig's photos when he visited the family Guillot in 1973.



Ali McClellan, Sam Straessle, Michel Guillot (who was 7 years old in 1944), Pierre Mahé and Benoît Paquet in front of the entrance of the kitchen where the hidden airmen came to have lunch and dinner every day. The cooking was prepared by Hélène Guillot, Michel's mother.



In 1973, Benjamin C. Isgrig met Hélène Guillot who was cooking for him in 1944, behind the backs of the Germans.

After leaving Michel Guillot and his wife, we stopped a few hundred meters further to show Sam and Ali the house where Ben Isgrig was hiding at night with his comrades.



Mrs and Mr Guillot, Sam and Ali in front of the Guillot family's house

Sam and Ben

By Benoît Paquet (photos by the author unless otherwise stated)



Sam and Ali in front of the house and the attic where Ben Isgrig, Victor Fleishman and Ollie Van Horsen (arrow) slept in 1944.

Then we went to Bonnemain (35), where the plane crashed. This was an opportunity for a new photo with our two young Americans.



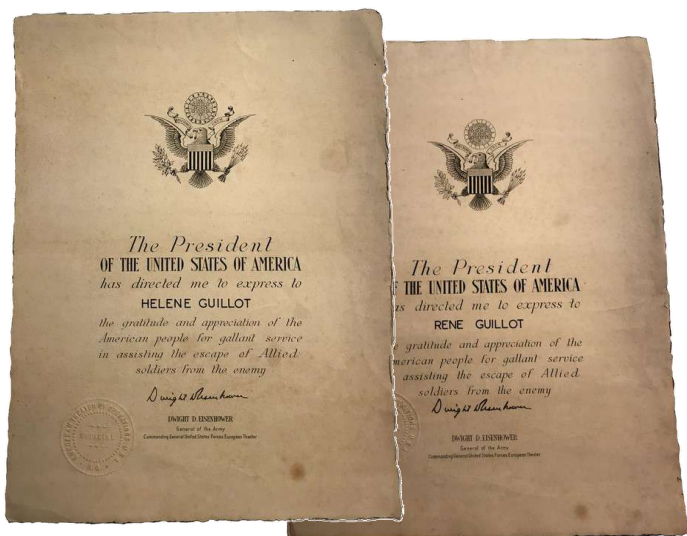
Sam, Benoît and Ali in front of the field where the B-24 Liberator « SQUAT'N DROPPIT » crashed.

The day ended with the presentation to our guests of Helmut Rosenbaum's Messerschmitt Bf 109 G6 engine, discovered in 1982 by Pierre Mahé and his father, the year Benjamin C. Isgrig died. It was Rosenbaum who had tried to shoot Ben Isgrig hanging defenseless from his parachute. The loop was thus closed.



Sam and Ali in front of the engine of the Messerschmitt Bf 109 G6 of Helmut Rosenbaum, the German pilot who tried to shoot down Ben Isgrig hanging from his parachute .

A few days after his visit, Sam sent us a message, promising a future visit to Rennes with his mother and grandmother !



Michel's parents, René and Héléne Guillot, received after the war a thanks certificate from General Eisenhower, who then became President of the United States. Héléne Guillot was named honorary citizen of the city of Little Rock (Arkansas), where Ben C. Isgrig came from. She also received the medal of recognition awarded by the « Association des Réfractaires et Maquisards de France ».

80th anniversary of the fall of the SNAFU at « Les Champs Géraux »

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

Pascal Lhermitte and the association « Au fil des Champs », after taking the children from « Les Champs-Géraux » to the cemetery of Saint-James (see article page 6), brilliantly organized a week-end of commemoration in honor of the crew of the Boeing B-17 « SNAFU » #42-29476 (code GL-M), fallen in « Les Champs-Géraux » (22) on May 29, 1943. We willingly accepted Pascal's invitation to exhibit at this event.

Rich and varied animations.

Everything was planned on the weekend of May 27 and 28, 2023, around « Les Champs-Géraux » : a US military camp, vehicle parades, exhibitions, musical entertainment, a dedicated book co-written by Yves Genachte Le Bail and Pascal Lhermitte, and of course strong moments of commemoration in the presence of the descendants of airmen, Mrs Elisabeth Webster, Consul of the United States for the West region and many local elected officials.

Let's start first with the magnificent work carried out by the children of CE2, CM1 and CM2 who, following their visit to the cemetery of Saint-James, produced various drawings and compositions to honor the missing crew members.



Original compositions created by the children to honor the crew members of the « SNAFU » who disappeared on May 29, 1943 : montages made up of half a photo supplemented by a drawing.

Les Champs-Géraux
(Côtes d'Armor - axe Dinan / Evran)

SNAFU 2023

27 et 28 mai 2023
80^{ème} anniversaire de la bataille aérienne

Site salle des Fêtes :
(dès 15h le samedi)
Camp de la Libération
Défilé
Expositions
Animations musicales
danses et jeux d'époque
Commémorations
(dès 10h le dimanche au bourg - 11h au mémorial)

MADEESON & CO
Bal époque 1944

Accès libre et gratuit, restauration sur place.
Inscriptions camp : dzbalaine.50@orange.fr / Organisation: aufildeschamps23@gmail.com - 09 18 66 15 16

Au fil des Champs

Poster created by the association « Au Fil des Champs » (« Les Champs-Géraux »)



Above and below, drawings and a tree of freedom created by the children in tribute to the crew of the « SNAFU ».



80th anniversary of the fall of the SNAFU at « Les Champs Géraux »

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

An American military camp.



The American military camp at « Les Champs-Géraux » (22).
Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45

The main attraction was undoubtedly the American military camp with many vehicles which, for the occasion, performed many parades, thus giving the town a real air of « liberation ».

Among these vehicles, jeeps of course, but also trucks, motorcycles and a Citroën front-wheel drive in the colors of the FFI.



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



The famous American jeep and GIs !



The « scooter » used by American paratroopers in 1944 .



A real Harley Davidson !

80th anniversary of the fall of the SNAFU at « Les Champs Géraux »

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

A tribute to airmen.

The weekend was punctuated by various tributes but there is no doubt that the most moving one was the commemorative stele of the Champs-Géraux, in the presence of **Louise** and **Richard Tashjian**, niece and nephew of **Sgt Joseph Sarkis Tashjian** (tail gunner of the B-17 « SNAFU »), disappeared on May 29, 1943. They were accompanied, among others, by Elisabeth Webster, United States Consul for Western France. Caroline Haycox, social affairs assistant at the Champs Géraux Town Hall and secretary of the association « Au Fil des Champs », provided translations all weekend long for the Tashjian family.



Elisabeth Webster (4), Consul of the United States for Western France, has just laid a wreath at the commemorative stele of « Les Champs-Géraux », in the presence of Louise and Richard Tashjian (1 and 2), niece and nephew of the SNAFU tail gunner, under the watchful eye of Pascal Lhermitte (3), real conductor of this weekend, and Sandrine Juhel, mayor of « Les Champs-Géraux » (5). Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



The Tashjian family, descendants of tail gunner Sgt Joseph Sarkis Tashjian, behind the plaque they funded, recalling trees of memory planted beside the memorial stone. Beside them (on the right), Elisabeth Webster, Consul of the United States for Western France.

Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45

Nicolas Guillou presents « The Shelburn network »

On Saturday evening the movie « the Shelburn network » was shown in the presence of its director Nicolas Guillou. He paid tribute to some extras from the movie as well as the associations (such as ABSA 39-45) that had contributed to its production.



Nicolas Guillou recalls the great adventure of the film « the Shelburn network », alongside Pascal Lhermitte, conductor of the week-end of commemoration at « Les Champs-Géraux ».

New young flag bearers

A tribute was paid on Sunday to the dead of the two world wars at the town hall square. After a few official speeches, four young people from the city performed flag bearers ; the duty of memory is perpetuated for our greatest pleasure. .



Sandrine Juhel, Mayor of « Les Champs-Géraux », pays tribute to the dead of the two world wars on the town hall square.



Four young boys, Diwen Lelun, Esteban Ribet, Lucas De Arujo Lobo and Clément Juhel, were flag bearers ; white gloves were given to them on the occasion.

80th anniversary of the fall of the SNAFU at « Les Champs Géraux »

By **Benoît Paquet** (photos by the author unless otherwise stated)

A successful ABSA 39-45 booth !

For this specific event, we exhibited some aircraft parts and presented the different aspects of our activities on a big screen ; the videos were a real hit! Pierre Mahé and I were present, and Bruno Rat, a new member to whom we owe some of the photos illustrating this article, visited us with his wife .



Lots of people at stand ABSA 39-45 under the watchful eye of Pierre Mahé.



Pierre Mahé's mannequin had a lot of success like the daughters of our friend Loïc Lemarchand (association « Drop Zone Baleine ») dressed in traditional Breton costume.



Visitors, always very curious, asked many questions for our greatest pleasure.



We had the great honor of having the visit of **Louise** and **Richard Tashjian**, niece and nephew of the SNAFU tail gunner, **Sgt Joseph Sarkis Tashjian**, disappeared on May 29, 1943.
Photo © Caroline Haycox, association « Au Fil Des Champs »



Pierre Mahé and Benoît Paquet Benoît Paquet and Bruno Rat

We could not end this article without once again paying tribute to Pascal Lhermitte and the association « Au Fil Des Champs », organizers of this memorable commemorative weekend.

On behalf of all the members of ABSA 39-45, we thank them warmly for giving us the opportunity to participate. ■

Parts of the Mosquito fallen in Combrit (29)

By Benoit Paquet with the contribution of Alain Jacob, member of the ARDHAN (photo Benoit Paquet unless otherwise stated)

Friday June 30, 1944

On June 30, 1944, Bristol Beaufighters, escorted by about twenty Mosquitos, attacked German ships in the « Baie de la Forêt », off Concarneau.

During this attack, the **Mosquito FB VI HR134** is hit by anti-aircraft fire. The crew, Pilot Officer **Walter TONGE** (pilot) and Flight Sergeant **Richard RIGBY** (navigator) decided to land off Combrit. The two airmen went aboard their dinghy.



P/O. Walter TONGE and F/Sgt Richard RIGBY Photo Frédéric Hénoff - ABSA 39-45

The Germans held the pilot under water

Seeking to head for the coast, they were joined by a Gast boat (German military customs). Witnesses said that unfortunately, the Germans started shooting the airmen. Rigby was killed, and Tonge dived to escape his attackers ; but the Germans kept him under water with a gaff and the unfortunate pilot drowned.



The graves of airmen Richard Rigby and Walter Tonge at the Combrit cemetery (29).

Sunday April 16, 2023

In the 80s, Alain Jacob (photo ►), former naval aviator, aviation enthusiast and member of ARDHAN (Association for the Research of Documentation on the History of Naval Aviation) found on the beach of Combrit three pieces of metal, including a sheet (certainly an engine part),



Photo A. Jacob



The three pièces of the Mosquito of Combrit (29).

visibly composed of an aluminum, characteristic of the planes of that time. By measuring on the sheet the spaces between the holes (location of rivets), Alain Jacob found that the measurement was a whole number in inches.

These parts could only have come from Rigby and Tonge's plane. Also a member of ARDHAN, I met Alain Jacob in 2015 during a general meeting of this association which was held in Lann-Bihoué. He told me at that time about those Mosquito parts in his possession. Eight years later (!!!), having had the opportunity to visit the cemetery of Combrit where the aviators Rigby and Tonge rest, I thought again of these pieces of aircraft and I contacted Alain Jacob. And that's how in April 2023, under a beautiful sun in Benodet, I met Alain Jacob again ; he very generously decided to donate these three pieces to us in tribute to our two airmen. These aircraft parts thus join the already rich collection of our association, still expecting that one day, an adapted exhibition space will allow ABSA 39-45 to highlight this historical heritage.

We therefore take this opportunity to warmly thank Alain Jacob for his donation. ■

A mysterious Typhoon

By Benoît Paquet

ABSA 39-45 is frequently asked to identify a document or a photo. A few months ago, we conducted the investigation to identify a plane from a simple photo of a few people standing on a wreckage. And it was thanks to the insight of a friend from ABSA 39-45 that the mystery was solved.

A mystery photo

During the summer of 2022, Cédric Tréhorel contacted us through our website to submit a photo of his greatuncle, standing with a few other people on the remains of an aircraft. He didn't know where or when this photo had been taken, neither what plane it was. A single clue, the great-uncle was from Hillion, in Côtes d'Armor.

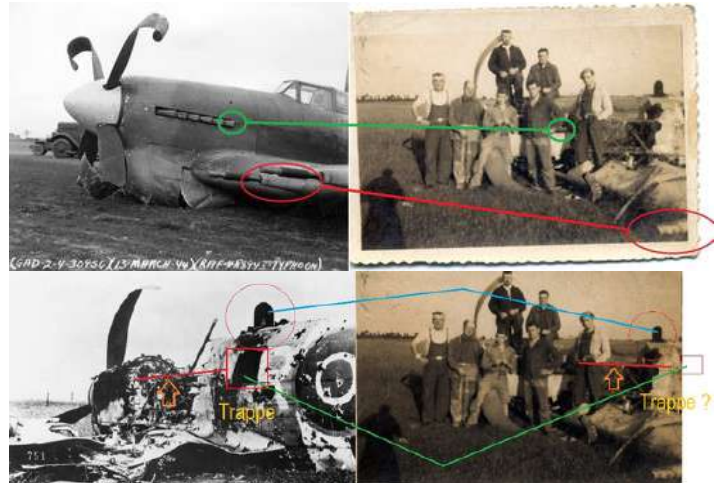


The photo sent by Cédric Tréhorel for identification.
Photo © family Tréhorel

Immediately, we launched the research with some members of the association but also with some « expert » friends of ABSA 39-45. Clues quickly began to be gathered by several « investigators » ; a quick glance at the photo told us that it was a threebladed single-engine aircraft. It was, however, very thin !

Then, on closer inspection, one could note a crossbrace fuselage structure and exhaust pipes in the upper position. Then, the weapon on the left wing strongly looked like a gun rather common at that time on Spitfires, Hurricanes and also Typhoons.

A few investigations later, research narrowed on the Hawker Typhoon after comparative studies of **photos (right column, on top)** highlighting strong similarities with our mystery photo .



We then thought of one of the 7 Typhoons that fell in Brittany, and more precisely the one that fell on January 11, 1943 in Plélo (see [website](#)), located not far from Hillion. But by proceeding by elimination (3 fell at sea, others crashed after the pilot had bailed out...), we came to the conclusion that this Typhoon had not fallen in Côtes d'Armor , and probably not in Brittany.

Then it was the revelation : **Laurent Viton**, friend of ABSA 39-45, decided to look wider, and in particular towards Normandy. He then found on page 142 of the book devoted to the 2nd Tactical Air Force (volume 1) a photo which left no doubt : our mystery plane was the Hawker Typhoon MN377, code MR-B, of 245 RAF Squadron, shot down by the Flak on June 7, 1944. His pilot, Flying Officer KJA Dickie had managed to land his plane on its fuselage at Cesny-Bois-Halbout (14), 21 km south of Caen.



The photo of Typhoon MN377 of 245 RAF Sqadron, shot down on June 7, 1944, not far from Caen. The photo is taken from the same angle as our mystery photo and we easily recognize the plane (shape of the cutouts in the fuselage, armor plate, gun, etc.). Note that the gun had been removed in our photo.
Photo « 2nd Tactical Air Force, Vol. 1 - Christopher Shores, Chris Tomas.

Here is the example of a fine collective research work within and outside ABSA 39-45. Thank you to all those who contributed to the investigations with a special mention for Laurent Viton. ■

The leaflet of May 15, 1944

By Jean-Michel Martin (author's document)

About 10 -12 years ago, I don't remember precisely, doing research around of Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine, an inhabitant from Saint-Guinoux (southern Saint-Malo) offered me an authentic copy of a leaflet dropped by English aircrafts on the towns and villages of the region on Wednesday, May 15, 1944 at the end of the morning. He had collected several of them and had kept them at home. He told me that he had attended this drop, operated in good weather. For him, it was a single-engine fighter from the R.A.F.

RAF (roundel) which, at low altitude and at high speed, dropped cardboard boxes which contained the leaflets. Some boxes, when opening, released their contents into the sky, others arrived on the ground unopened. They were generous, the English, he told me : « leaflets were scattered everywhere in the town, of course, but also in the countryside, carried by the wind. The kids had fun collecting as many as possible. There were other drops, but I did not have the opportunity to attend them ».



LE COURRIER DE L'AIR



APPORTE PAR AVION LONDRES, LE 11 MAI 1944

L'assaut aérien continue sans répit

De nouveaux bombardements stratégiques caractérisent les opérations aériennes alliées sur les fronts ouest et sud.

Les attaques coordonnées de la R.A.F. et de la U.S.A.A.F. ont été dirigées contre les objectifs les plus variés en Allemagne, dans les Balkans et en territoires occupés.

Berlin, à trois reprises, Brunswick, Bucarest, Budapest, Belgrade, les installations militaires dans le voisinage des champs pétrolifères de Ploesti, sont parmi les objectifs ennemis pilonnés au cours de la huitaine dernière.

Des nœuds ferroviaires, des gares de triage, des dépôts de munitions et des terrains d'aviation ont été attaqués en France et en Belgique.

Des patrouilles "d'intrusion" exécutées par des *Mosquito* de la R.A.F. tiennent en état d'alerte constante la *Lufwaffe* au cœur de la France.

Récemment, un de ces appareils a surpris à Dijon quatre bombardiers *Heinkel* 111, et avec quelques rafales il les abattit en six minutes.

Aveux de Goebbels

Goebbels, consterné par la tournure que prend la Bataille d'Allemagne, s'est vu contraint d'avouer au peuple allemand que les Alliés ont irrémédiablement la suprématie des airs.

En attendant, le Haut Commandement allemand ménage toujours jalousement ses formations de chasseurs, ne les lançant dans la bataille que dans les meilleures conditions atmosphériques. C'est ce qui explique pourquoi les pertes alliées se maintiennent basses en proportion aux effectifs engagés.

Le 7 mai, près de 2.000 appareils américains dont plus de 750 *Forteresses Volantes* et *Liberators* attaquèrent Berlin de jour par ciel couvert. Les Allemands laissèrent à la *floak* le soin de défendre la capitale. Les pertes de la 8ème U.S.A.A.F. s'élevèrent à 8 bombardiers et 5 chasseurs.

Le 8 mai, les Américains

L'Angleterre et le C.F.L.N.

DECLARATION DE M. ANTHONY EDEN

M. Eden, ministre des Affaires Etrangères de Grande-Bretagne, a fait le 3 mai à la Chambre des Communes une déclaration sur la politique du gouvernement britannique à l'égard de la France.

Il a affirmé que le gouvernement britannique était pleinement d'accord avec la déclaration de principe faite par M. Cordell Hull, ministre des Affaires Etrangères des Etats-Unis, le 9 avril, selon laquelle le gouvernement américain "était disposé à voir le Comité Français de la Libération Nationale diriger le rétablissement de l'ordre et de la légalité en France, sous le contrôle, aussi longtemps que l'exigeront les opérations militaires, du Commandant-en-Chef des armées alliées."

Il ressortait de cette déclaration de M. Cordell Hull que l'Amérique traitera avec le C.F.L.N., et uniquement avec lui, pendant la libération, mais que le gouvernement américain ne saurait reconnaître le C.F.L.N. comme le gouvernement légal de la France, qui sera choisi par le peuple français après la libération.

M. Eden fit sa déclaration en réponse à une question déposée par un député, qui lui demandait "si un accord avait été conclu avec le C.F.L.N. pour l'administration du territoire de la France métropolitaine, au fur et à mesure qu'il sera libéré de l'occupation allemande."

M. Eden : "Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de souligner que le gouvernement britannique est pleinement d'accord avec la déclaration faite le 9 avril par le ministre des Affaires Etrangères des Etats-Unis, relativement à l'administration de la France libérée."

"En conséquence de cette déclaration, des conversations sont actuellement en cours entre le Commandement Suprême Interallié et la Mission militaire française en Grande-Bretagne, que dirige le général Koenig, en vue d'élaborer des accords d'application."

Le même député pose alors à M. Eden la question suivante: "Voulez-vous dire par là que l'autorité avec laquelle nous traiterons en France libérée sera le C.F.L.N.?"

M. Eden : "Oui, Monsieur. Je ne sache pas qu'il existe d'autre autorité, à l'exception de Vichy, et nous n'avons aucune intention de traiter avec Vichy, quelles que soient les circonstances. Il appartiendra à la nation française de choisir son gouvernement en temps opportun, comme l'ont maintes fois déclaré les dirigeants du C.F.L.N."



La France clame : "EN AVANT !"

LA R.A.F. EST PASSEE PAR LA

De source neutre nous avons reçu cette vue de Berlin qui vous montre l'Aschaffenburger Strasse; au fond, la Pragerplatz

Pertes allemandes

De violents combats aériens se déroulent, et l'escadre américaine accomplit sa mission.

Le communiqué américain publié après l'opération a annoncé la perte de 36 bombardiers et de 13 chasseurs; les Allemands ont perdu 119 appareils.

Quand la R.A.F. attaqua au clair de lune et par visibilité parfaite l'arsenal allemand à Mailly, les bombardiers britanniques durent livrer bataille à la chasse de nuit ennemie affectée à la défense de ce dépôt vital.

Il est clair que jusqu'à nouvel ordre les Allemands sont décidés à ne défendre que les objectifs d'une importance primordiale.

Confrontés par une réduction draconienne de leurs moyens de production aéronautique, conséquence des bombardements incessants de leurs centres industriels, ils en sont réduits à réserver leur aviation de chasse pour parer aux vastes opérations prévues par le Commandement Suprême Interallié.

A Tunis a été commémorée, le 7 mai, la victoire franco-alliée.

Le général de Gaulle prononça le discours dont nous reproduisons des extraits:

"C'est ici que pour la première fois depuis les jours glorieux de 1918 les armées américaines, britanniques et françaises se sont trouvées réunies sur le même champ de bataille."

"C'est ici qu'après des combats acharnés et prolongés plus de 300.000 Allemands et Italiens mirent bas les armes devant les Alliés."

"C'est ici que les coups portés aux ennemis par les puissances occidentales qui sont dans le camp de la liberté commencèrent à se conjuguer avec l'offensive gigantesque des forces de l'Union Soviétique."

"C'est ici que les soldats appartenant à deux fractions de l'armée française que les efforts de la trahison avaient tenté de diviser, se rejoignirent et se reconnurent pour ce qu'ils étaient, je veux dire pour de bons et braves soldats français."

"C'est ici qu'échouèrent définitivement les tentatives de Hitler pour dissocier notre Empire et les absurdes prétentions élevées par Mussolini sur la Tunisie qui est liée à nous pour toujours."

"C'est ici enfin que trouvèrent leur récompense, dans la déroute de l'ennemi et la confusion des traités, tous les efforts déployés, toutes les peines supportées par des Français exemplaires venus de tous les horizons politiques qui n'avaient jamais renoncé et qui par là même devinrent le ferment de la résurrection."

"Assurément, parmi les peuples qui supportent les rigueurs physiques et morales de la guerre, bien des gens crurent que la victoire de Tunisie allait être suivie à bref délai par des succès rapides et décisifs."

Suite à la page 2

R.A.F. UBER ALLES

A Stockholm on raconte l'histoire de deux amis qui se rencontrent dans les ruines de Berlin.

"Tiens, Hermann, comment vas-tu?"

"Pas trop mal, Heinrich, pas trop mal. As-tu remarqué qu'hier soir le programme d'*Berlunge* à la radio n'a été interrompu que deux fois par de la musique?"

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

De Gaulle évoque l'unité française

SUITE DE LA PAGE I

"Le peuple français, notamment, qui, adossé au mur de son cachot, les fers aux pieds et les menottes aux mains, mène contre ses envahisseurs une lutte farouche et épuisante, était porté à espérer que le rythme des opérations lui permettrait d'échapper plus tôt à la misère en contribuant plus vite à sa propre libération. Il en était naturellement de même dans d'autres pays de l'Europe occupée, c'est-à-dire torturés par l'ennemi."

"Est-il besoin d'évoquer la fureur impatiente avec laquelle tout ce que la France est en mesure de mettre en ligne devant ou derrière l'ennemi entend prendre sa place et jouer son rôle dans l'action interalliée."

"Ce qui a été accompli depuis un an sur le territoire métropolitain — dans quel isolement et à quel prix ! — pour affaiblir la machine de guerre allemande, fera peut-être un jour quelque impression sur ceux qui doutaient de la France."

Le général de Gaulle exalte ensuite les actions d'éclat accomplies par l'armée française reconstituée en Afrique du Nord et en Italie, ainsi que dans les airs et sur mer. Après avoir souligné l'amitié et la compréhension réciproques qui lient des Français et les Tunisiens, il continue :

"Ce qui a été fait depuis 341 jours au point de vue du rassemblement dans la guerre de la masse immense des Français autour de leur gouvernement offre de quoi rassurer certains amis anxieux qui, paraît-il, redoutent parfois de trouver, au cours de la libération, une France encore féodale qui se répartirait d'elle-même entre plusieurs pouvoirs différents."

Ni doutes ni craintes

"En vérité, nous autres Français, nous ne nourrissons ni ces doutes ni ces craintes, car nous savons où est la France, nous savons qu'elle réside dans le peuple ouvertement ou secrètement dressé contre l'envahisseur, dans l'armée, la flotte et l'aviation ardentes à frapper l'ennemi et entièrement soumises au gouvernement national, la diversité traditionnelle des sentiments et des tendances étant aujourd'hui confondue dans une unité sans exemple et qui balaie au fur et à mesure toutes les intrigues et toutes les divisions."

"A ceux qui n'auraient pas les mêmes certitudes, nous proposons d'entendre et de voir Tunis aujourd'hui comme hier Ajaccio, Alger, Oran, Constantine, Casablanca, Dakar, Brazzaville. Nous leur proposons en toute amitié de venir demain avec nous au rendez-vous que le peuple de France leur donne sur la Canebière à Marseille, sur la place Bellecour à Lyon, sur la Grande Place à Lille, sur le Broglie à Strasbourg ou dans n'importe lequel de nos villages, une fois qu'ils seront délivrés, ou enfin n'importe où entre l'Arc-de-Triomphe de l'Etoile et Notre-Dame de Paris."

Le général de Gaulle se réfère à l'interruption actuelle des communications entre Alger et Londres, mais exprime sa conviction quant à l'issue "de la grande bataille qui mettra en fuite l'ennemi détesté". Il affirme son espoir de voir les amitiés actuelles se continuer après la victoire.

"Certes, les Français savent que la paix ne leur apportera ni repos ni facilités ; ils mesurent la tâche immense que constituerait pour eux la rénovation du pays ; et ils sont sûrs maintenant de redevenir ce qu'ils veulent être, c'est-à-dire

LES FRANÇAIS PARLENT AUX FRANÇAIS

Nos lecteurs liront ci-après le texte de la déclaration radiodiffusée par le représentant du C.F.L.N. auprès de la B.B.C. à 21h. 30 le 9 mai.

"Des événements capitaux se préparent."

"Le Comité Français de la Libération Nationale fera aux Français toutes communications nécessaires par la voix de la radio."

"Ses avis et ses consignes ne vous seront pas seulement lancés des postes d'émission installés en territoire français, mais d'ici même, à Londres."

"Depuis 1940, la B.B.C. a donné la plus fraternelle hospitalité à cette équipe française dont les voix vous sont si familières, grâce à qui

vous avez repris confiance et gardé aux plus sombres périodes un espoir que les événements aujourd'hui justifient."

"Nous rendons un hommage ému à l'esprit de liberté et de compréhension sympathique dont ont fait preuve nos amis anglais."

"A côté des bulletins d'information en langue française rédigés et dirigés par les services britanniques, le programme 'Les Français parlent aux Français' a permis à l'équipe que vous entendez depuis bientôt quatre ans de faire entendre inlassablement la voix de la France."

"Il importait qu'entre cette tribune, dont l'indépendance a été et restera respectée

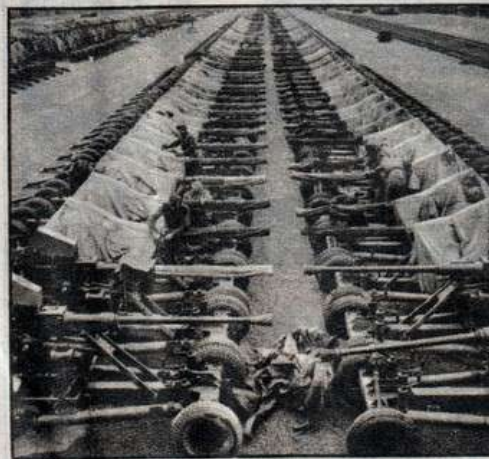
par tous, et le Comité Français de la Libération Nationale, la liaison se fit plus étroite et plus intime."

"Des représentants du Comité siègent aujourd'hui auprès des membres de l'équipe, s'associant à leurs travaux et les orientant dans l'esprit le plus amical et le plus confiant."

"Il était nécessaire d'affirmer cette parfaite unité à l'heure où des consignes et des mots d'ordre particulièrement importants doivent partir du micro de Londres à l'adresse des Français de France."

"En écoutant 'Les Français parlent aux Français' vous entendrez des voix respectables et l'écho direct des décisions prises par votre gouvernement."

MATERIEL DANS UN DES ARSENAUX ANGLAIS



Canons de D.C.A. légers Bofors de 40 mm. à tir rapide

libres, forts et grands... Ils savent qu'ils y parviendront par leur propre effort tout au long de la guerre et tout au long de la paix ; ils savent que pour précieuses que puissent être les sympathies que les autres éprouvent pour eux, c'est d'eux-mêmes seulement que viendra leur grandeur nouvelle."

"Les Français veulent être les artisans modèles de cette organisation internationale fraternelle à quoi rêvent tous les hommes de la terre à travers leurs malheurs et leurs divisions."

"La France, la France douloureuse, la France glorieuse, la France nouvelle, la grande France clame 'En avant !'"

A l'Assemblée Consultative

L'Assemblée avait consacré sa séance du 5 mai à un débat sur la Défense Nationale.

M. Diebhelm, Commissaire à la Guerre, a déclaré que l'Armée française avait deux tâches essentielles : faire la guerre et garantir l'ordre aujourd'hui dans l'Empire, bientôt dans les territoires métropolitains libérés. Elle veut se battre au premier rang. L'armée de la libération, qui doit être conçue à l'image de la nation, est prête à faire son devoir."

M. Grenier, Commissaire à l'Air, a rendu hommage au groupe de chasse Normandie. Il a parlé de l'effort accompli en Afrique du Nord en matière de constructions aéronautiques et a précisé que des comités mixtes de production, analogues à ceux existant chez les Alliés, sont actuellement installés dans les usines."

M. Jacquinet, Commissaire à la Marine, a rendu compte de l'activité croissante de la Flotte française et de sa coopération étroite avec les marines alliées."

A l'issue de sa séance, l'Assemblée a adopté à l'unanimité l'Ordre du Jour suivant :

"L'Assemblée approuve l'ensemble des déclarations faites par les Commissaires à la Défense Nationale ; Elle salue les combattants des forces françaises de l'intérieur, les soldats, aviateurs et marins qui luttent avec un même héroïsme pour la libération de la patrie."

"Elle s'incline devant ceux qui sont tombés aussi bien sur le sol national que sur les divers théâtres d'opérations."

"Elle est convaincue que les actes du gouvernement provisoire de la République tendront à développer encore notre effort de guerre pour hâter la délivrance de la patrie, convaincue également que rien ne sera négligé pour que l'armée de la libération, quand elle retrouvera les soldats de la Résistance, soit en pleine communion d'idées et de sentiments avec eux."

Tunis célèbre l'anniversaire de la victoire alliée

Le 6 mai 1943, il y a un an, les Alliés victorieux entraient à Tunis et à Bizerte.

Pour commémorer le premier anniversaire de cette victoire commune, le général Alexander a adressé au général Mast, résident général de France en Tunisie, le télégramme suivant : "C'est avec un sentiment de grande fierté qu'en cette circonstance je me souviens du rôle magnifique joué dans la victoire finale par les troupes françaises placées sous mon commandement."

"Cette victoire, l'une des plus décisives où l'éclat des armées françaises se manifeste si brillamment, a passé dans l'histoire. Je salue vos soldats et vous adresse mes souhaits les plus amicaux à vous et au peuple tunisien."

La ville de Tunis a célébré les 6 et 7 mai l'anniversaire de la libération par plusieurs cérémonies officielles. Il y eut en particulier une revue militaire et un grand rassemblement au stade du Belvédère où le général de Gaulle prononça un discours.

Citations à l'Ordre de l'O.N.

Sont cités à l'Ordre de l'Ordre Nouveau :

HENRIOT, Philippe. Ministre de la Propagande allemande en France. Infatigable défenseur des institutions nationales-socialistes. Propagandiste actif et dévoué, à su faire abnégation de tout honneur, de tout patriotisme, et de toute dignité humaine, pour faciliter l'action de l'ennemi.

DARNAND, Joseph. Obersturmfuehrer de Waffen S.S. Modèle parfait du nazi accompli. Fidèle à son serment à Hitler, n'a pas hésité à la faveur du malheur de la France, à s'intégrer corps et âme aux armées d'occupation pour mieux servir l'Allemagne.

A la tête de ses S.S., à résolution traquée des patriotes inférieurs en nombre et en armement, et s'est dépensé sans compter afin de les livrer à l'ennemi. A participé personnellement à de nombreuses opérations d'exécutions. A bien mérité du Führer, du Reich et de la Gestapo. (Pierre Dac à la B.B.C.)

Kollaboration

"L'attitude des autorités allemandes d'occupation n'est pas seulement équitable, elle concorde aussi avec tous les idéaux humanitaires."

Radio-Zeesen 14.10.42

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

Sébastopol enlevée par les Russes

La Crimée est complètement libérée. Sébastopol, dernier centre de résistance des Germano-Roumains, a été enlevée d'assaut en trois jours par les troupes du 4^e Front d'Ukraine, commandées par le général Tolboukhine. Staline donne la description suivante de la bataille finale dans un ordre du jour :

" Les troupes du 4^e Front d'Ukraine, soutenues par les coups massifs de l'aviation et de l'artillerie, ont percé en trois jours de batailles offensives un puissant système de défense allemand, établi de longue date, comprenant trois ceintures de fortifications en béton armé, et ont pris d'assaut la forteresse, la base navale et la cité de Sébastopol."

Dans les jours qui précèdent l'attaque terrestre, la flotte et l'aviation rouges avaient exercé un blocus étroit sur la base navale. Des attaques aériennes et d'unités légères de la flotte avaient causé des ravages parmi les navires de transport que l'ennemi espérait utiliser pour une dernière tentative d'évacuation.

La chute de Sébastopol, outre qu'elle achève de libérer un territoire soviétique d'étendue considérable, va permettre au commandement russe de disposer de l'armée Tolboukhine et de l'armée Eremenko (cette dernière débarquée dans la péninsule de Kertch au début des opérations de Crimée).

Enfin, la possession des bases navales de Sébastopol et d'Odessa ouvre à la Flotte rouge des possibilités d'action dans l'ouest de la Mer Noire, au large des côtes balkaniques. Cette action pourrait jouer un rôle capital dans la prochaine phase des opérations de l'Armée rouge contre le territoire roumain.

Sur le front des Carpates, et en particulier dans le secteur de Stanislavov, de vifs combats locaux témoignent d'une activité considérable derrière les lignes, chaque camp s'efforçant de désorganiser les préparatifs, offensifs ou défensifs, de l'autre.

L'aviation rouge et la Luftwaffe participent à ces actions préventives en attaquant les voies et les nœuds de communications adverses.

Sur le reste du front, rien à signaler.

Insubordination

" Les victoires d'Adolf Hitler se succèdent avec une telle logique et une telle consistance que même le plus endurci des menteurs doit reconnaître que ce grand chef et politicien n'abandonne jamais l'initiative. Aujourd'hui comme hier Churchill et Staline doivent exécuter ses ordres."

Ley 20.10.41

Aveu candide

" Nous ne comprenons pas les Bocheviques. Ils résistent avec une ténacité que notre conception n'arrive pas à expliquer."

Voelkischer Beobachter

20.10.42

MIRAGES

" Aujourd'hui nous dominons le Dniéper, le Don et, quand, après une âpre bataille, Stalingrad tombera complètement entre nos mains, nous dominerons également la Volga."

Goebbels 18.10.42

Le barrage de la Pescara détruit par la R.A.F.

La R.A.F. vient de porter un nouveau coup aux communications allemandes en Italie en détruisant le barrage de la Pescara, le 5 mai.

Il y a un an environ, des pilotes de la R.A.F., commandés par le Wing Commander Gibson, accomplissaient le même exploit et ouvraient de larges brèches dans les barrages allemands de la Mòhne et de l'Eder.

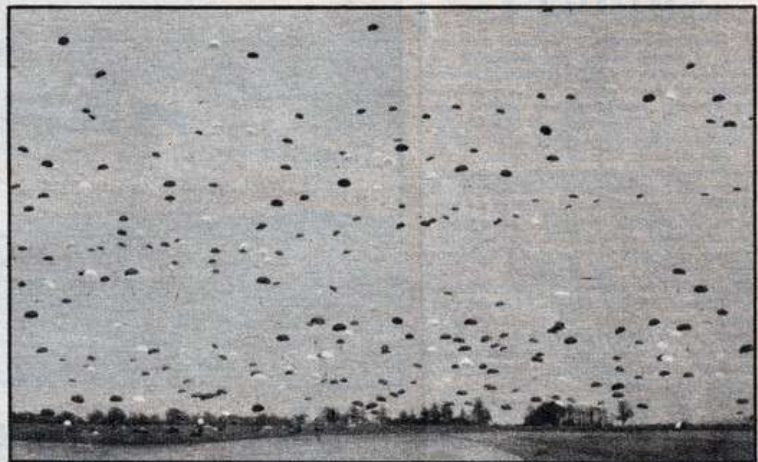
Le barrage de la Pescara, l'une des principales sources d'énergie hydro-électrique de l'Italie orientale, est situé à 20 kms. au sud-est de Chiete et à un peu plus de 30 kms. d'Ortona. Il alimentait en énergie électrique la ville de Rome, ainsi que des usines de guerre et des chemins de fer au service de l'ennemi, dans de vastes zones de l'Italie du Nord et du Centre de l'Italie.

Après un entraînement qui dura plusieurs semaines, les pilotes, sur appareils Mustang et Kittyhawk, passèrent à l'attaque. Les premières bombes firent sauter les lourdes vannes de métal, d'autres bombes éventrèrent la muraille du barrage. Des tonnes d'eau déferlèrent dans la vallée, désorganisant l'arrière des forces allemandes qui font face dans ce secteur à la VIII^e Armée.

L'opération, parfaitement réussie, ne coûta pas un seul appareil à la R.A.F.

D'autre part, l'incessante offensive aérienne des Forces Aériennes Alliées de la Méditerranée (M.A.A.F.) a donné d'excellents résultats.

" Depuis le 24 mars ", a dit le major-général Cannon, commandant l'Aviation Tactique,



Descente massée de parachutistes au cours de manœuvres en Angleterre

L'INFANTERIE DE L'AIR ALLIÉE EN GRANDES MANŒUVRES

Nous n'apprenons rien aux Français — ou à l'ennemi — en leur disant qu'il y a en Grande-Bretagne des armées américaines, britanniques, canadiennes, ainsi que des contingents de tous les pays d'Europe qui sont à libérer.

Avec les parcs et dépôts de matériel qui se sont établis un peu partout, les activités de ces troupes appartenant à des nations diverses donnent un aspect nouveau à la campagne et aux villes anglaises.

Des manœuvres, destinées à tenir ces troupes en haleine, se déroulent chaque semaine dans toutes les régions de la Grande-Bretagne, ainsi qu'au large et sur les côtes.

Air Chief Marshal Leigh Mallory, Commandant-en-Chief des Forces Expéditionnaires Aériennes Alliées, a assisté récemment, quelque part en Angleterre, à un exercice de formations aéroportées qui était l'essai le plus considérable de ce genre jamais effectué.

Il s'agissait de débarquer de nuit, " derrière les lignes ennemies ", un fort contingent de

parachutistes et de troupes aéroportées.

Exactement à l'heure H, au clair de lune, des avions de transport survolent le théâtre d'opérations et lâchent des parachutistes sur un terrain de dimensions réduites.

Tandis que ces derniers prennent leurs positions de combat, d'autres avions, remorquant des trains de planeurs, arrivent à pied d'œuvre. En quelques minutes, le ciel est plein d'avions et de planeurs. Puis, un à un, les avions se séparent le leurs planeurs et regagnent leur base. On ne voit plus que les planeurs qui manœuvrent silencieusement, leur ombre portée par les nuages, pour atterrir à l'endroit exact qui leur a été assigné. Leur atterrissage provoque un léger bruissement d'herbe. Dans un temps record, les troupes débarquent le matériel des planeurs.

Plusieurs centaines d'hommes complètement équipés et armés étaient représentés dans cet exercice. " réussite parfaite ", selon les experts présents.

Une autre démonstration du même genre eut lieu le lendemain, en présence d'Air Chief Marshal Mallory, à la base d'une unité de troupes aéroportées américaines.

Ces manœuvres, qui font partie de la vie quotidienne des troupes stationnées en Grande-Bretagne, sont des exemples de ces " répétitions générales " dont parlait M. Churchill dans un récent discours.

Chaque arme, chaque formation, parachève sa préparation. Une confiance solide règne partout, basée sur la certitude que lorsque le signal sera donné, le temps utilisé à préparer la victoire sera un des éléments essentiels de cette victoire.

Grenoble à l'honneur

Le Comité Français a conféré le 4 mai, l'Ordre de la Libération à la ville de Grenoble pour l'héroïsme dont ses habitants ont témoigné durant l'occupation allemande.

LA VOLONTÉ DE L'ALSACE ET DE LA LORRAINE

L'Association des Alsaciens et Lorrains libres a reçu récemment à Londres Lord Vansittart, M. Louis Marin et le général Koenig.

Au cours de cette manifestation de la volonté des Alsaciens et des Lorrains " de rester ce qu'ils sont : Français avant tout et pour toujours ", comme l'a dit le président de l'Association, Lord Vansittart et M. Louis Marin ont pris la parole.

Lord Vansittart, parlant en français, fit un exposé sur la solution qu'il considérait être la seule possible pour la consolidation de la paix; il rappela que de tout temps il avait considéré l'Allemagne comme un danger permanent à la paix du monde.

M. Louis Marin décrivit l'attachement des Alsaciens et des Lorrains pour leurs petites patries. Des centaines de mille de déportés et de réfugiés en France de la zone sud, dit-il, n'attendent que le premier recul des Allemands pour retourner chez eux.

M. Marin a invité Lord Vansittart à Strasbourg, à Metz, à Nancy. Il y sera reçu par les réfugiés à peine rentrés, mais qui retrouveront dans des cachettes de quoi lui offrir du bon vin blanc d'Alsace et du vin gris de Lorraine.

Ils boiront avec lui en l'honneur de sa prévoyance et de ses avertissements, à la victoire, et surtout à la solidité de la paix pour laquelle la victoire aura été gagnée.

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

LE COURRIER DE L'AIR

Quatre années

Vous avez entendu, à l'émission du 9 mai des "Français parlent aux Français", le représentant du C.F.L.N., récemment nommé auprès de cette équipe, vous exposer les raisons qui nécessitent une liaison plus étroite et plus intime entre elle et le Comité. Nous reproduisons son allocution en page 2. Juin 40 avait vu le morcellement, et non la destruction, des bonnes volontés françaises. C'est alors qu'une poignée de Français de grand cœur recueillirent à Londres un lambeau du drapeau national. Le malheur de la France ouvrait l'ère des initiatives privées, des gestes individuels, des dissidents, des réfractaires, des maquisards, chacun dépositaire d'un lambeau du même drapeau.

Comment la petite équipe "Les Français parlent aux Français" devint en quelques mois le conseiller respecté du peuple français tout entier, et l'un des artisans de son douloureux et magnifique redressement, appartient à l'histoire de cette guerre.

Mais sa réussite, pour extraordinaire qu'elle fût, n'était point étonnante. Le peuple français avait faim de vérité et d'espoir. Jacques Duchesne, Jean Marin, Pierre Bourdan, Jean Oberlé, le "Porte-Parole" brûlaient du même espoir, de la même véracité. La communion s'établit sur le champ. L'amitié franco-britannique fit le reste.

Ce n'est pas diminuer "Les Français parlent aux Français" que de souligner l'importance dans leur œuvre de ces deux solides réalités, la foi du peuple français dans sa destinée, l'amitié franco-britannique. L'appel de là-bas, le soutien des fidèles amis d'ici, furent le climat qui permit au talent de s'épanouir, de travailler en pleine pâte, de lutter à armes égales contre ces autres réalités: oppression, trahison, tentation.

★ ★ ★
Ceci dit, quelle diversité d'intelligence et de tempérament dans l'équipe!

Chaque fois que l'honneur ou l'avenir de la France semblent en jeu, c'est Jacques Duchesne qui, de sa voix grave de ferveur contenu, se lève pour exprimer les sentiments profonds de tous les Français.

Le Porte-Parole du C.F.L.N., aujourd'hui "Monsieur Honneur et Patrie" (magnifique surnom), s'attela d'abord à la tâche d'entretenir là-bas l'espoir du rétablissement de la souveraineté française. Cet espoir réalisé, il peut à bon droit revendiquer comme sien tout ce qui est Honneur et tout ce qui est Patrie.

Pierre Bourdan, son ironie mordante et sa voix incisive, s'attachèrent à tirer des événements quotidiens de la guerre de précieuses leçons d'énergie et de clairvoyance.

Jean Oberlé, en mettant au point une formule neuve de reportage radiophonique, a choisi de présenter aux Français tourmentés par la propagande allemande une image émouvante et pittoresque de la peine des hommes dans le monde libre au combat.

Jean Marin, dont nous saluons le retour, mit tout son bon sens, toute sa chaleur de Gaulois, à exprimer un point de vue qui vous sentait bon le terroir de France et vous réchauffait le cœur.

L'inter-règne de la France terminé, la souveraineté française se prépare à mener sa bataille de front avec ses Alliés, et en étroite coopération avec le peuple de France. Le Courrier de l'Air est heureux de cette concentration des forces françaises de combat, sachant qu'elle sert l'amitié nouée dans le désastre et enrichie de quatre années d'efforts au service de la même cause.

Une vedette lance-torpilles des forces navales françaises



En patrouille dans la Manche

Nuit et jour, des navires et des vedettes lance-torpilles sortent des ports britanniques pour aller attaquer les convois ennemis jusque dans les eaux normandes et bretonnes.

Récemment le contre-torpilleur *La Combattante* était mentionné dans un communiqué de l'Amirauté pour le rôle qu'il joua dans la Manche au cours d'un engagement. Naviguant de concert avec la frégate britannique *Rowley*, *La Combattante* s'attaqua à cinq canonnières allemandes faisant partie d'un groupe qui s'approchait de la côte anglaise; le *Rowley* se chargea des autres.

La Combattante coula l'une des canonnières et ramassa douze rescapés. Un nouveau communiqué de l'Amirauté publié le 8 mai a annoncé que dans la Manche des vedettes rapides françaises avaient attaqué un convoi allemand fortement escorté.

Un transport et un chalutier d'escorte ont été torpillés et sont considérés comme coulés. Des dégâts ont été faits à d'autres navires attaqués au canon.

Les forces françaises n'ont subi aucune perte et seulement des dégâts superficiels.

Aux aguets

Des succès de ce genre ne s'obtiennent qu'après des heures et quelquefois des journées de patrouilles. Et la vie des hommes qui servent avec le *Groupe Français de Vedettes Rapides* n'est pas faite de monotonie, comme on pourrait s'en rendre compte en lisant le récit qui va suivre. Voici, telles qu'il nous les a

contées, les impressions d'un marin français au cours d'une de ces sorties.

Quelques vedettes seulement allaient appareiller. Les moteurs, lancés, tournaient rond; les hommes, à leur poste de manœuvre, attendaient les ordres; les commandants, sur leurs passerelles minuscules, fixaient leur chef de groupe.

"Parés?" demanda-t-il au portevox.

"Parés!" et de la main il fit signe en avant. La première vedette se détacha, puis la seconde et c'est à notre tour de nous engager dans leur sillage.

Nous prenons notre vitesse de route, à 25 nœuds, dans un déploiement magnifique d'écume. Nous essayons les armes automatiques: les balles traçantes pointillent le ciel de flammèches rouge orangé; nous émettons de la fumée. Tout est en ordre.

Une heure, deux heures, trois heures se passent, monotones. Nous marchons maintenant cap au sud, en formation triangulaire, la pointe en avant. La mer est calme, la nuit est claire.

Fausse alerte

"Feux par babord!"
"Ce doit être sûrement le feu de X..." dit le commandant du Groupe, "mais nous irons quand même faire une reconnaissance par là."

Nous faisons notre reconnaissance jusqu'à portée du projecteur, car c'en était un, et comme nous ne voyons rien nous revenons à notre cap primitif. Nous avons été repérés. Rien d'étonnant par ce clair de lune. La terre va-t-elle ouvrir le feu? Eh bien, non, elle ne tire pas. D'ailleurs il n'y a rien, aucune proie, même petite, ne se présente.

Quatre heures du matin. Nous nous apprêtons, conformément à nos instructions, à abandonner la chasse — le raid dure depuis neuf heures — lorsque nous recevons par radio de terre — l'ordre d'intercepter des *E-boats* ennemis rentrant de la côte britannique.

Nous reprenons donc la route, en

raccourcissant nos intervalles pour ne pas nous perdre, car la lune s'est couchée et la visibilité est devenue presque nulle. Les hommes attendaient le combat avec impatience mais simplement, en garçons courageux et fiers. Comme nous-mêmes, nos adversaires auront une coque en contreplaqué, des canons rapides mais légers, et leur tirant d'eau insignifiant exclura l'emploi des torpilles. La décision appartiendra à celui qui verra le premier et qui tirera le mieux.

Pas de chance

Une quinzaine de jours auparavant, après avoir tenté de torpiller un convoi, notre vedette avait été prise en chasse par des torpilleurs. Coque en fer et canons lourds contre coque en bois et canons légers — la disproportion des forces était trop grande. Le combat que l'on nous promettait cette fois était plus égal.

Je descendis dans l'abri de navigation bavarder avec le "Second," tandis qu'à 1.400 tours-minute nous allions à la rencontre de l'ennemi. La petite pièce où l'enseigne manipulait ses cartes et ses compas était tout empli par le haut-parleur, de crissements parasites et des bavardages en mots codés des *Coastal Forces* qui se tenaient en relation constante avec les forces légères patrouillant dans la Manche.

Cette nuit-là nous n'eûmes pas de chance. Lorsque nous arrivâmes au point qui nous avait été assigné, ce fut pour repartir presque aussitôt car notre mission venait d'être confiée à une formation amie, sans doute jugée par le Commandement en meilleure posture que nous pour intercepter les *E-boats* nazis.

Il faisait grand jour lorsque nous rentrâmes à la base, sales, fatigués, les cheveux drôlement plaqués sur la tête par le port du passe-montagne. Nous nous entr'aidions pour retirer nos lourds vêtements de mer; bottes fourrées, combinaisons cirées, combinaisons ouatées, et l'inévitable serviette éponge qui est l'écharpe du marin.

L'embarcation nous conduisit vers les délices du *breakfast* et du "plumard." Ah, ce qu'on allait "en écraser!"

The US Air Cadet Jargon

By Frédéric Hénoff

The most passionate among us are sometimes led to read aviation books in English. From time to time, they find terms and expressions that are difficult to understand without an appropriate lexicon. You will read below the expressions taken from the « Air Cadet » dictionary :

- 1 Back in your hole : return to your room.
Retournez dans votre trou : retournez dans votre chambre.
- 2 Bird Dog : one who cuts in on another's girl.
Avion pointeur : celui qui s'immisce dans la relation de la nana d'un autre.
- 3 Brace : an exaggerated position of attention.
Renforcer : une attitude exagérée à prêter attention.
- 4 Spooky : neat, meticulous.
Spooky : soigné, méticuleux.
- 5 Bunk flying : talking aviation in the barracks.
Banette volante : parler d'aviation dans les casernements.
- 6 Cadet widow : a young lady who has been known by several classes of cadets.
Veuve de cadet : une jeune femme qui a été connue par plusieurs classes de cadets.
- 7 Dawn patrolling : arising before reveille. (Practiced by unpopular roommates).
Patrouiller à l'aube : se lever avant le réveil. (Pratiqué par des compagnons de chambre impopulaires).
- 8 Dodo : a name given to a lower classman which he retains until he is promoted to upper class.
Dodo : nom donné à un élève de la classe inférieure, qu'il conserve jusqu'à ce qu'il soit promu en classe supérieure.
- 9 Get eager : strive to the utmost.
Prompt à : s'efforcer de faire le maximum.
- 10 Get your head out of the cockpit : pay attention to what is going on.
Mettez votre tête hors du cockpit : faites attention à ce qui se passe.
- 11 G.I. : Government Issue ; also enlisted man.
G.I. : matricule gouvernemental ; également un homme qui s'est engagé.
- 12 Gig : a demerit ; also verb denoting giving of a demerit.
Jouer : inapte ; également verbe signifiant donner une inaptitude.
- 13 Gross : in great need of correction and improvement.
Brute : qui a un grand besoin d'être corrigé et amélioré.
- 14 Gunner : one who sits at the foot of the table at mess, and sees to it that all dishes are refilled.
Mitrailleur : celui qui s'assied en bout de table au mess, et qui veille à ce qu'il y ait du rab pour tous les plats.
- 15 Hit those doors : a command for the Dodos to get out of their rooms and in a big hurry.
Prenez ces portes : ordre donné aux Dodos afin qu'ils sortent de leurs chambres, et à toute vitesse.
- 16 Hold it down : suppress the noise.
Maintenez-le : supprimez le bruit.
- 17 H.P. or Hot Pilot : one who is exceptionally adept at flying, in his own opinion.
H.P. ou pilote chaud bouillant : personne qui est exceptionnellement douée pour le pilotage, selon sa propre opinion.
- 18 In a storm : flustered, upset, excited.
Dans une tempête : agité, contrarié, excité.
- 19 Jeep : link trainer.
Jeep : simulateur de vol.
- 20 Mr. Dowilly : dodo.
M. Dowilly : dodo.
- 21 Mr. Dumbjohn : another dodo.
M. Dumbjohn : un autre dodo.
- 22 Mr. Dumbsquat : a third dodo.
M. Dumbsquat : un troisième dodo.
- 23 O.C. : Officer in Charge.
O.C. : Officier responsable.
- 24 O.D. : Officer of the Day.
O.D. : Officier de permanence.
- 25 Pea shooter : pursuit plane.
Petit-calibre : avion de chasse.
- 26 Pop-it-out : expand one's chest to the limit.
Ejectez-le : gonfler sa poitrine au maximum.
- 27 Pinch my finger : to pinch an upperclassman's finger with your shoulder blades.
Pincez mon doigt : pincer le doigt d'un élève de la classe supérieure avec votre insigne d'épaule.
- 28 Pull wings in : tuck your elbows into your sides.
Rentre les ailes : rentrez vos coudes sur le côté.
- 29 Push button pilot : those who regularly fly the PT-13's and PT-17's, primary trainers which are much easier to handle than the basic types.
Pilote bouton-poussoir : Ceux qui volent régulièrement sur PT-13 et PT-17, des appareils d'entraînement de début qui sont beaucoup plus faciles à manier que les modèles suivants.
- 30 Rapt-it-back : pull chin in.
Reprenez-le : rentrer le menton.
- 31 Rats : balls of lint that accumulate on the floor. Most noticeable when standing at attention during inspection of quarters.
Rats : moutons qui s'accumulent sur le sol. On les remarque surtout lorsqu'on est au garde-à-vous pendant l'inspection des chambres.
- 32 Raunchy : anything that is dirty or in disorder.
Torride : tout ce qui est sale ou en désordre.
- 33 Reach for the ground : move arms from the shoulders, downward toward the ground.
Atteignez le sol : bouger les bras, à partir des épaules, vers le bas, vers le sol.
- 34 Reaction time : time it takes a dodo to come to attention when an upperclassman steps before him.
Temps de réaction : temps pour qu'un dodo se mette au garde-à-vous lorsqu'un élève de la classe supérieure se tient devant lui.
- 35 Ride the beam : a correction for roving eyes.
Suivre le faisceau : rappel à l'attention pour les yeux qui vagabondent.
- 36 Serious : anything that is important.
Sérieux : tout ce qui est important.
- 37 Serias : anything that is unimportant.
Serias : tout ce qui n'est pas important.



And also

By **Benoît Paquet** (photo Benoît Paquet unless otherwise stated)

• The Saint Marcel militaria fair, April 30, 2023

For once, we had the pleasure of exhibiting at a militaria fair organized by the ARCN (Association de Reconstitution du Camp de la Nouette) of Saint-Marcel (56), an emblematic place known for its famous maquis of Resistance. This event had been recommended to us by our friend Loïc Lemarchand, president of the « Drop Zone Baleine », association which, on the occasion of its 20th anniversary, organized this same weekend the now traditional « Marche des SAS » (SAS trekking), thus paying tribute to the fighters of Free France and the paratroopers who fought in the heart of the maquis of Saint-Marcel.



« The SAS trekking » organized in Saint-Marcel on Saturday April 29 2023 - photo © Loïc Lemarchand - Drop Zone Baleine

On our ABSA 39-45 booth, there were no weapons for sale or exchange, but various aircraft parts collected over time by our association :

- a machine gun and a propeller blade of the **Armstrong Whitworth Albemarle Mk I** downed on August 9, 1944 in Val d'Izé (35) during a Resistance supply mission. The entire crew, belonging to 296 SQN of the RAF was killed (Warrant Officer Bruce STENNING (pilot, RAAF), 27 years old - Flight Sergeant Edwin Raymond ABELL (RAF) - Flight Sergeant Alan Francis ELWOOD, 24 years old (RAF) - Flight Sergeant Charles Alfred HAMMOND, 27 years old (RAF) - Flight Sergeant Frederick Norman MANTON, 30 years old (RAF) - Sergeant Ralph COWHAM (radio, gunner), 23 years old (RAF) .
- an oxygen tank of a **Mustang P-51D** from 4th FG - 336th FS, fallen on June 18, 1944 at Bager Morvan (35), whose pilot, 2nd Lt Harvie J. Arnold, was killed at the age of 19.
- the armor plate and the radio of the **Messerschmitt Bf 109 G-6** of Harti Schmiedel, 4./JG 53, killed on June 12, 1944 at « Le Rheu » (35) at the age of 22 .
- an additional Messerschmitt Bf-109 gas tank.

Our objective was of course to increase the visibility of our association, an objective achieved since we had the pleasure of exchanging with a large number of visitors. Some of them also immediately got back in touch with us following the exhibition in order to provide us with valuable information or photos of planes that had fallen in Brittany.

This exhibition was also the occasion to present for the first time the magnificent showcase created and offered by our friend model maker (and member of ABSA 39-45), **Dominique Renaud**. We presented the Me 109 of Harti Schmiedel, made by another model maker, **Fabrice Dumont**.



We were lucky, this Sunday, April 30, 2023, to be numerous on the stand : Frédéric Hénoff, Mathieu Fromage, Pierre Mahé, Bernard Gislard and myself. (photo ▼).



We warmly thank the ARCN and its president, **Denis Posseme** for welcoming us and **Loïc Lemarchand** for having informed us. ■

And also

By Benoît Paquet

• Jean Demozay, alias « Morlaix »

Having acquired a lot of documents, including an issue of « Ailes françaises » from January 1945, I discovered an article dedicated to Colonel « Morlaix », pilot from Nantes, appointed to the post of director of the « Fédération Nationale des Sports Aériens ».

Jean Demozay was born in Nantes on March 21, 1915. First discharged for physical incapacity in 1936, he managed to get himself incorporated at the start of the war as an interpreter with the RAF, thanks to his knowledge of the English language. Assigned to No 1 Squadron of the RAF, he began by flying a Miles Magister. In June 1940, he did not accept the defeat, and somehow managed to reach England aboard a twin-engine aircraft, taking sixteen RAF men with him. After a period of training, Demozay, alias « Morlaix », was assigned successively to No 1, No 242 and No 91 Squadrons of the RAF.

He flew Hurricanes and Spitfires.

In January 1943, he was appointed Wing Commander and then joined the command of FAFL in the Middle-East. In 1944, he created the Group « Patrie » to support the FFI forces fighting the Germans in France.

And so it was in January 1945 that he was appointed Director of the National Federation of Air Sports ; as an ace with 21 victories, he was suppose to inspire young people to « shift towards the air route ». Unfortunately on December 19, 1945, after having fought the whole war, Jean Demozay was killed in Buc (Yvelines) in the accident of the transport plane which brought him back from a mission to London .



LE COLONEL MORLAIX PRÉSIDE LE COMITÉ DIRECTEUR DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES SPORTS AÉRIENS

NOUS avons récemment entretenu les lecteurs d'Ailes françaises de la nouvelle organisation des Sports Aériens en France, régiee par le décret du 6 décembre 1944 : une Fédération unique était créée, destinée à coordonner au maximum les efforts de tous ceux qui désirent se consacrer à la noble tâche d'orienter les jeunes vers la voie aérienne.

Mais le décret du 6 décembre prévoyait qu'en attendant la convocation d'une assemblée vraiment représentative des aspirations de la Nation dans ce domaine, un Comité directeur serait nommé par le ministre de l'Air.

C'est cette nomination qui intervient aujourd'hui avec l'arrêté du 15 janvier.

Le Comité directeur de la F.N.S.A. est présidé par le colonel Morlaix, choix heureux qui place à la tête de l'organisation qui va grouper la jeunesse française passionnée d'aviation, l'as aux vingt et une victoires, sur qui tous pourront prendre exemple.

Travailleront avec le colonel Morlaix des hommes de bonne volonté, décidés à se consacrer avec désintéressement à cette œuvre admirable et dont l'union au sein de ce Comité est à l'image de l'union nécessaire de tous les Français. En effet, sont représentés dans ce Comité :

Les anciennes Fédération Aéronautique de France et Fédération Populaire des Sports Aéronautiques, la C.G.T., les J.O.C., les F.U.J.P., Sport libre, l'Amicale du Vol à voile et l'Union des Pilotes Civils de France.



Il convient de rappeler d'ailleurs que le Comité nommé par le ministre de l'Air est un organisme de travail chargé provisoirement d'assurer la mise en route du programme de Sports Aériens prévu par le ministère.

Il nait des circonstances actuelles mais il est provisoire et sa durée est fixée avec précision par le décret du 6 décembre 1944 qui prévoit dans son article 5 que « dès que les circonstances le permettront et au plus tard un an après la cessation des hostilités une assemblée générale des Clubs, Groupes et Associations constituant la Fédération Nationale des Sports Aériens sera convoquée pour élire les membres du nouveau Comité de direction dans les conditions fixées par les statuts ».

Nous sommes certains que, en attendant cette assemblée générale qu'il prépare, le Comité désigné par le ministre de l'Air travaillera sous l'active impulsion de son président à développer sur notre territoire et dans toutes les couches de la Nation, le goût des Sports Aériens.

Il faut que notre jeunesse commence à vivre en bordure du ciel ! M. L.



S.10

Sur le front de la production

UN NOUVEL UNION D'ENTRAÎNEMENT

Président : Colonel Morlaix.

Vice-présidents : MM. Donné Robert, Général Plagne, Costes Alfred, Daymon Jean, Joannès Marcel.

Secrétaire général : M. Lagaisse Abel.

Secrétaire adjoints : M. Maréchal Fortuné, Mme Sentès Germaine.

Trésorier général : M. Clément Joseph.

Trésorier adjoint : M. Brabant Gaston.

Assesseurs : MM. Chabay Marcel, Mouisson Paul, Lambraut Georges, Lafarge Georges, Caupell Henri, Servoz Pierre, Sidou François, Poupon Lucien, Touron Delphin, Jeanquartier Fred.

LE COLONEL MORLAIX QUI VIENT D'ÊTRE NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES SPORTS AÉRIENS EST UN AS DE GUERRE, IL EST TITULAIRE DE 21 VICTOIRES, DE 3 PROBABLES ET A EN DOUÉ SERIEUSEMENT IL APPAREILS ENNEMIS



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945

Mairie de Châteaubriant (44146) - FRANCE

info.absa.3945@gmail.com



Welcome to ...

By Benoît Paquet

• Jean-Philippe Moreau (Locoal Mendon, 56)

My interest for aviation dates back to my young childhood. I was introduced to flight by model making, first in free flight, then with radio controlled models, engine and above all glider. I have practiced on all kinds of models for a long time and have a lot of technical knowledge on aircraft flight mechanics.



I was around 16 years old when I started to practise real flight through gliding, in Beynes, in the Paris area. I had won a departmental competition allowing me free training. I was launched and patented, unfortunately my patent could not be maintained by the lack of practice due to my studies.

After 30, my job as an engineer allowed me to be in contact and to become friends with the last French light aviation manufacturer (Issoire aviation, which had taken over from Wassmer aviation), Philippe Moniot, who is very famous in the community, is now replaced by his son. We often flew together on several planes and gliders. I was not licensed but as he was an instructor I very often flew in the left seat. I helped him to design a pylon motor glider, activated by compressed air, which was never commercialized.

I went on by practising skydiving in free fall (600 jumps, Patent D), I made a lot of free fall videos, was a plane leader and I took many wingsuit jumps, including close mountain flying.

The second world war is a historical period that marked my life a lot, such as the preparation for the landing, in particular Operation FORTITUDE narrated by Larry Colins. The landing was for me a great astonishment and a subject of passion, I always wanted to know more. What drove 20-year-old Americans to come and fight in Europe, while in the United States they were relatively safe from Germany and Japan...

Participating in ABSA 39-45 would allow me to combine these two interests. Very technical, speaking English, also German, I could help in several ways.

• Véronique Le Sergent (Bubry, 56)

My time in the « Education Nationale » as an English teacher in High school and College has just been completed. Apart from these purely professional functions, I have carried out, most often on a voluntary basis, translation work in varied fields (history, technique, law, art...).



For a very long time I have considered that the Second World War is a crucial historical period, and that's why I have great pleasure in joining the ranks of ABSA 39-45 to bring my modest contribution to it.

A few years ago, I translated a presentation brochure for ABSA 39-45 entitled « Les passeurs de mémoire » (The Memory transmitters). This evocative title translates perfectly the team spirit of the association where each member offers his skills, technical, historical or others to work so that the memory is transmitted beyond the borders, beyond the times.

Finally, aviation is a field that is important to me since my father was an operational officer in the French army and my great-uncle fought in the American Air Force during World War II.

• Pierre Eladari (Paris, 75)

At the end of the commemoration of November 11, 2022 in Nivillac (56), dedicated to the airmen Rollier and Détrait, Pierre Eladari, grand-son of Sous-Lieutenant René Détrait (2nd Lt or Pilot Officer), wanted to support our association by joining it. We thank him warmly and welcome him.

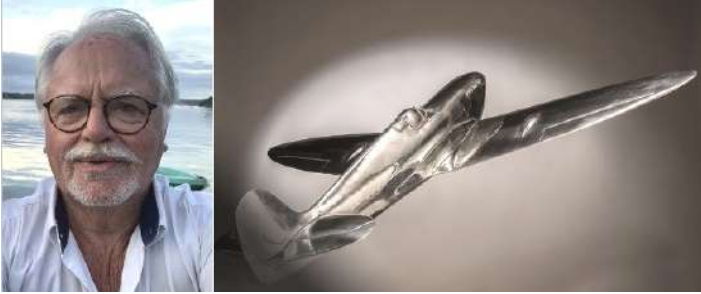


Welcome to ...

By Benoît Paquet

It is always with pleasure that we welcome new members to ABSA 39-45

• Lionel Le Scornec (Nantes, 44)



In 1956, my father died in an air accident in Ernée. He is buried in Binic (his nickname during the war) ; I was about to celebrate my 8th birthday.

After numerous activities in the arts, sculpture, a Breton return to Nantes and the Île aux Moines, a certificate and a few periods of piloting where I was able to appreciate the pleasures of the flying, I never imagined finding explanations for the dozens of silent photos that my father had left concerning his years of war.

These pictures illustrated his beginnings as a young seaplane mechanic in Cherbourg, then his arrival in London with Free France in 1940. An African route, Brazzaville, Douala, Chad, Koufra, to the Vendée group in 1944, where during the pocket of St Nazaire period, on a reconnaissance mission with his pilot Guérin, their Douglas A 24 was hit by the German DCA over Pontchâteau on October 22, 1944 ... He continued with the 3/15 Maine transport group until 1947, a short period at Air Algérie and then followed a sedentary activity of automobile mechanics in Saint-Nazaire where my mother created a pharmacy.

After posting a photo 2 years ago, via Facebook on the « Aviation Française 1935 » group, I had the pleasure of receiving an answer and getting in touch with Cyril Defever who generously shared a part of his knowledge by answering some of my questions. The invitation to go to Nivillac, the tribute to Joseph Rollier, on November 11, 2022, the exhibition and many meetings, including that of Mr Détrait - cousin of a friend - obviously made me want to find out more. I am convinced that ABSA 39-45 will renew the opportunity . ■

Thanks to ...

• Michel MONTFORT

At the end of 2022, Jean-Michel MARTIN informed us that his English friend David TYE was donating aviation books to our association. Shortly after, Jean-Michel informed us that another of his friends, **Michel MONTFORT (photo)**, also donated many books to us, some of them coming from the famous « *J'ai lu leur aventure* » collection, a collection well known by aviation enthusiasts.

We are currently working on setting up a library to allow ABSA 39-45 members to borrow these books for their research or simply for their pleasure.

In any case, we take advantage of this newsletter to send our thanks to Mister Michel MONFORT. ■



Michel Monfort, donor of a batch of books (below)
Photo Monfort family



BROCHURE " Le SUSFU—Edern, le 23/01/1943 "

32 pages, in French - Format : 21 x 29,7 cm

The last minutes of the Boeing B-17 « SUSFU » which fell in Edern (near Brest) on January 23, 1943 during a raid led by the 303rd BG on Lorient. You will discover the story of Radio Operator Sergeant Sebastian Vogel, who crossed the Channel to reach England

Price :

- ABSA 39-45 member rate : 7 €
- non-member rate : 10 €
- shipping fees (France) : 4 €



You are interested in the history of the Second World War in our region (Western France), you want to participate in our ceremonies and events, you want to contribute to our research or simply support our action, then join ABSA 39-45.

The annual subscription is 32 €.

For more information, contact Benoit Paquet
b.paquet@orange.fr - +33 (0)682 860 391

BROCHURE " Collision mortelle au dessus de la Manche entre eux Martin B-26 Marauder le 25 août 1944 "

24 pages, in French - Format : 21 x 29,7 cm

The very detailed story of the collision between two B-26 Marauders over the English Channel. These planes were returning from a bombing mission on the coastal defenses of the Crozon peninsula. Daniel Dahiot informs us about the extensive research he has carried out regarding the crew members.

Price :

- ABSA 39-45 member rate : 7 €
- non-member rate : 10 €
- shipping fees (France) : 4 €



DVD " Shelburn "

Nicolas Guillou, director of the film "The Shelburn Network", gave us some DVDs of his film available at the special rate of 10 € (+ 4 € shipping costs to France)

To order the DVD* « Shelburn », contact Benoit Paquet
b.paquet@orange.fr
 +33 (0)682 860 391



* zone 2 (Europe)

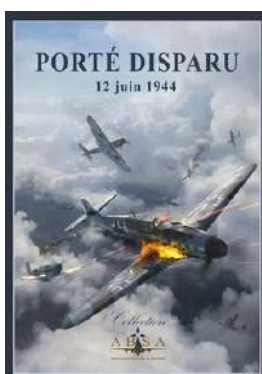
BOOK " Porté disparu - 12 juin 1944 "

124 pages, in French - Format : 21 x 29,7 cm

The story of Lt Harti SCHMIEDEL, German pilot who fell on June 12, 1944 at « Le Rheu » (near Rennes, Brittany). The book traces his life, but also tells the story of the investigation carried out by our association as well as the arrival in France of the pilot's ex-fiancée, Margot..

Price :

- ABSA 39-45 member rate : 15 €
- non-member rate : 20 €
- shipping costs (France) : 6 €



To place an order, please contact Frédéric Hénoff :
frederic.henoff@free.fr