



Septembre
2021

19

INFO

Edito

Chères amies, chers amis,

Après cette longue période sanitaire compliquée, et un été plus ou moins maussade, voici notre nouvelle lettre d'information plus riche que jamais. De nouvelles histoires vous emmèneront de Cléguer à Rennes, en passant par Brest, Martigné-Ferchaud ou Châteaubriant. C'est aussi le retour de manifestations à St-Méloir des Ondes ou à la station balnéaire des Rosaires. N'oublions pas l'arrivée de nouvelles maquettes mais aussi et surtout la nouvelle édition de « Porté disparu », la fabuleuse histoire d'Harti Schmiedel.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Benoît Paquet



Au sommaire

3

Les ailes de la liberté

Le B-17 « Hell Below » célébré à Saint-Méloir des Ondes (35).

Par Frédéric Hénoff



5

La station balnéaire des Rosaires aux Journées du Patrimoine

Par Benoît Paquet



6

11 avril 1944, une tragédie Rennaise (1ère partie)

L'attaque de Gaël et Rennes Saint-Jacques (35).

Par Frédéric Hénoff



11

Anecdote : une bûche explosive !

Par Jean-Michel Martin



13

« Fin de partie »

Un Armstrong Whitworth Whitley abattu dans le ciel Brestoïse (29).

Par Frédéric Hénoff



14

Le Halifax de Cléguer (56)

Quand l'ABSA 39-45 s'en va aux champs !

Par René-Luc Aubry



17

Un américain à Martigné-Ferchaud et à Eancé (35)

Le périple d'Harry Boegaholz

Par Daniel Jolys



21

▪ En bref

- un mercredi à la plage (par Jean-Michel Martin)
- visite de la mémoire à Châteaubriant (par Guillaume Détrait et Benoît Paquet)
- le Mustang P-51 de Glennon T. Moran (maquette de Claude Sidou)
- nouvelles maquettes (de Bernard Iochum et Bernard Letourneau)
- la presse en parle (via Jean-Michel Martin)
- **nouveauté : « Porté disparu—12 juin 1944 »** ► (par Yves Genachte Le Bail)



Les ailes de la liberté - St-Méloir-des-Ondes (35)

Par Frédéric Hénoff (photos MCE 39-45 et ABSA 39-45)



Ces 10 et 11 juillet 2021, à l'invitation de l'association Mémoire Côte d'Emeraude 39/45, nous étions présents à Saint-Méloir-des-Ondes dans le cadre d'une manifestation organisée autour de la perte du bombardier B-17 « Hell Below » tombé sur le territoire de la commune le 29 mai 1943 au retour d'un bombardement sur Rennes. Le point d'orgue de ce week-end

étant l'inauguration le dimanche d'une stèle en mémoire de cet équipage américain.

Il nous tardait de retrouver l'ambiance de telles manifestations (notre première sortie depuis de nombreux mois !) malgré une météo maussade le samedi matin, qui ne nous laissait espérer rien de bon pour ces deux jours ; mais les prévisionnistes se sont une fois de plus trompés et le temps est resté beau mais tout de même frisquet. Nous étions installés au sein du camp



Frédéric et Daniel installent le stand ABSA 39-45, sous l'œil visiblement indifférent du mannequin américain de Pierre

de reconstitution US, sous l'une des tentes militaires, au milieu des GI's, des Jeeps, GMC et autre halftrack, avec tout l'espace nécessaire pour présenter l'ABSA 39-45 et y vendre nos publications (certains livrets - victimes de leur succès - étant vite épuisés). Notre panneau présentant une carte d'Ille-et-Vilaine men-



tionnant tous les points de chute sur le département a eu un gros succès, talonné par le mannequin d'aviateur de Pierre qui a été photographié d'innombrables fois. Pour clore cette journée du samedi, un verre de l'amitié suivi d'un repas animé sur le thème américain étaient organisés en soirée.



Le mannequin de Pierre fait le bonheur des grands ... et surtout des petits !

Les ailes de la liberté - St-Méloir-des-Ondes (35)

Par Benoît Paquet (photos ABSA 39-45)

Le dimanche matin, après une cérémonie religieuse en l'église de Saint-Méloir-des-Ondes, en présence de personnalités, dont, entre-autres, M. Dominique de la Portbarré, maire, M. Eric Beaty, attaché économique et commercial au consulat des Etats-Unis pour le grand ouest, et Mme Catherine Villeneuve, adjointe au cadre de vie, à l'environnement et aux anciens combattants, la stèle commémorative en l'honneur de l'équipage américain du B-17 « Hell Below » était dévoilée dans le jardin de l'église¹.



Ces deux jours à Saint-Méloir-des-Ondes ont été riches de rencontres, de témoignages sur tels ou tels accidents et d'échanges avec les visiteurs de notre stand, notamment remplis de questions sur notre façon de procéder dans nos recherches, tant dans les archives que sur le terrain. **Vivement la prochaine fois !**

Je tiens ici à remercier Pierre et Catherine Villeneuve pour leur accueil, leur gentillesse et leur disponibilité sans faille durant ces deux jours (avec un petit clin d'œil à Mme Villeneuve qui, par ses consultations préparatoires de l'évènement, a fait exploser le nombre de vue du site ABSA 39-45 !). ■



De gauche à droite, l'équipe ABSA 39-45 : Frédéric, Daniel et Pierre autour de la stèle commémorative du B-17 « Hell Below ».

¹ Les « puristes » diront que la stèle aurait été mieux à sa place sur les lieux même de l'accident mais l'on rétorquera que là où elle se trouve elle sera mieux vue et surtout plus souvent fleurie lors de nos commémorations nationales.

29 mai 1943 - chute du Boeing B-17-F no 42-29710 « Hell Below » (GL-W) à St-Méloir-des-Ondes (35)



Affecté au 94th Bomb Group-410th Bomb Squadron à Basingbourn (Cambridgeshire, Angleterre) le 20 avril 1943, puis à Earls Colne (Essex, Angleterre) le 12 mai 1943, c'est au retour d'une mission sur Rennes le 29 mai 1943 que le B-17 « Hell Below » fut attaqué par 7 chasseurs allemands de type Fw190. Puis, touché par une batterie de Flak localisée à la Montagne Saint-Joseph (Saint-Malo), il s'écrase à 3 kms à l'ouest de Saint-Méloir-des-Ondes, en Ille-et-Vilaine.

Sur les dix membres d'équipage, huit furent faits prisonniers, et deux furent tués. L'équipage était composé de :

- Pilote : 1st Lt. Jack B. Workman
- Copilote : 2nd Lt. William H. Downey
- Navigateur : 2nd Lt. **William A. Petruzzi** (tué)
- Bombardier : 2nd Lt. Oliver J. Carroll Jr
- Mitrailleur supérieur : Sgt. Frank R. Koch
- Opérateur radio : S/Sgt. Donald S. Webster
- Mitrailleur ventral : Sgt. Ernest G. Muir
- Mitrailleur latéral gauche : T/Sgt. Edgar L. Stevenson
- Mitrailleur latéral droit : Sgt. Winston E. Lowe
- Mitrailleur arrière : S/Sgt. **Theodore G. Ferentinos** (tué)



William A. Petruzzi



Theodore G. Ferentinos

Le corps du lieutenant Petruzzi a été retrouvé dans l'épave de l'avion.

Grièvement blessé, le mitrailleur de queue, le Staff Sergeant Ferentinos, capturé, fut soigné à l'hôpital de Saint-Malo, mais il est décéda le 30 mai 1943 des suites d'une hémorragie. ■

La station balnéaire des Rosaires aux Journées du Patrimoine

par **Benoît Paquet**

En juin dernier, nous avons été contactés via notre site internet par Monsieur Alain LAMOUR, organisateur d'une exposition sur la Station Balnéaire des Rosaires (22) dans le cadre des Journées du Patrimoine les 18 et 19 septembre prochains. Monsieur LAMOUR nous sollicitait pour quelques informations relatives à l'atterrissage d'urgence du De Havilland Mosquito FB IV (DZ466) sur la plage des Rosaires le 20 février 1943. Comme nous le savons, c'est toujours avec ce type de contacts que les connaissances s'enrichissent. C'est ainsi qu'au fil de nos échanges, Alain LAMOUR nous fournit une photo relative à un autre crash, celui du **Handley Page HAMPDEN Mk I** (P1347 - code EA-D), tombé aux "Terres noires", à Pordic, dans les Côtes d'Armor, le 4 septembre 1940. Parmi les 4 membres d'équipage du no 540 SQN de la RAF, deux furent capturés (Sergeant S.J. Hitchings et Sergeant L.C. Turnbull), et les deux autres s'évadèrent (Flying Officer Sir LEWIS HODGES et Sergeant J.H. WYATT). (voir cette [biographie](#) sur le nouveau site ABSA 39-45).



Le Handley Page HAMPDEN Mk I tombé à Pordic (22) le 4 septembre 1940.
Photo © Collection A. C. Lamour

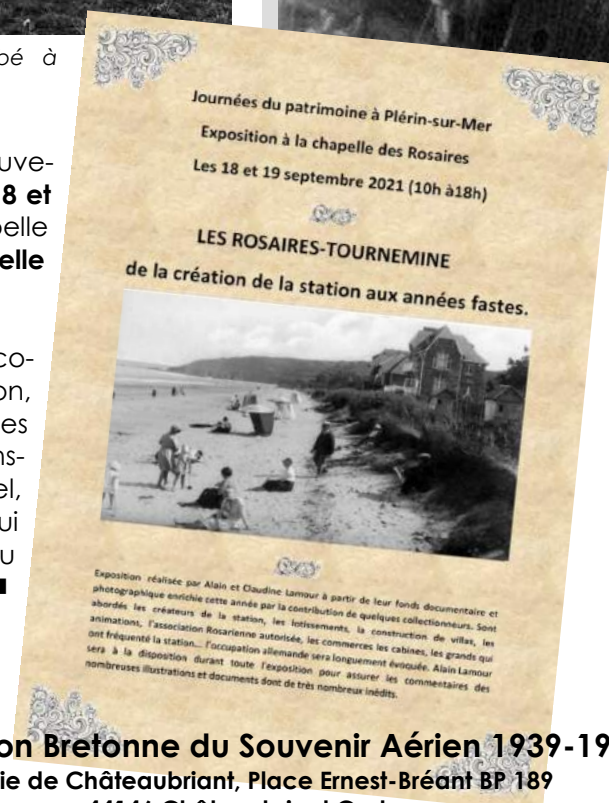
Nous invitons nos lecteurs qui se trouveraient dans le secteur de Plérin **les 18 et 19 septembre 2021** à visiter cette belle exposition qui se tiendra **à la chapelle des Rosaires de 10 h à 18 h**.

Vous y découvrirez les espaces bucoliques avant la création de la station, l'accès à la plage, l'architecture des villas maritimes Rosariennes, la construction des villas, le Rosaria hôtel, l'hôtel des Ajoncs d'or, les Grands qui ont fréquenté la station, le château des Rosaires, etc ...

Le Mosquito des Rosaires (photos : source inconnue)



Le Mosquito DZ466 fut fabriqué à Hatfield, au nord de Londres. Converti en PR. IV en décembre 1942 - janvier 1943, il fut affecté au 540 Squadron. Le 20 février 1943, les F/O Payne et Sgt Kent décollèrent de la base de Benson pour une mission de reconnaissance photographique sur Vienne et Linz suivant une 1^{ère} source ou sur Paris selon une 2^{nde} source. Le Mosquito ne revint pas et se posa sur la plage des Rosaires. L'équipage furent capturé et l'avion envoyé au Cirque Rosarius (probablement sous le code T9+XB), l'unité spéciale de la Luftwaffe chargée de tester les avions ennemis capturés. ■



11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (1ère partie)

Par **Frédéric Hénoff** (profil Jean-Marie Guillou)

Au printemps 1944, les missions dans le cadre de l'opération Point Blank se poursuivent, celle-ci ayant pour objet entre autres de rayer du ciel la Luftwaffe tout en mettant à mal ses infrastructures afin de gagner la suprématie dans les airs en préliminaire à l'invasion à venir de l'Europe par les troupes terrestres alliées. En avril, les objectifs de la 9th Air Force sont dans l'ordre : les centres de triage, les sites de fusées V1 et les aérodromes sans oublier quelques escortes de bombardiers lourds au profit de la 8th Air Force. Les terrains d'aviation sont en tête des objectifs visités par la 9th au cours de ce mois, et les P-47 Thunderbolt sont en première ligne pour ce genre d'opérations.

Vingt-six bombardements en piqué et six mitraillages au sol sont menés sur les aérodromes, tandis que les bombardiers moyens B-26 Marauder frappent neuf fois. Les installations desservant les aérodromes sont les cibles prioritaires et ce sont elles qui seront visées durant la mission #51 menée par les P-47s du 358th Fighter Group ce 11 avril 1944.



Republic P-47 Thunderbolt, 358th Fighter Group
Photo © American Air Museum - Roger Freeman Collection FRE 9488

Avril 1944, la Luftwaffe à Gaël et Rennes Saint-Jacques.

En avril 1944, le terrain de Gaël n'est plus le lieu de stationnement d'aucune unité opérationnelle de la Luftwaffe qui y a effectué pourtant de nombreux travaux de construction entre la mi-1940 et la mi-1943, notamment du nivellement, l'installation d'un système de drainage artificiel et le camouflage de la zone d'atterrissage. En mai 1944 les travaux d'aplanissement vont se poursuivre en limites Nord et Est et une aire de ravitaillement en carburant mise en chantier en limite Ouest. Les dernières unités à avoir occupé le terrain sont la 1. Staffel du Seeaufklärungsgruppe 128 ou 1./SAGr. 128¹ et la 12. Staffel du Jagdgeschwader 2 ou 12./JG 2 dotées toutes deux de Focke-Wulf 190 de

¹ appelé encore Jagdkommandos Brest, dont la tâche principale est la reconnaissance maritime et la lutte anti-sous-marine sur l'Atlantique mais qui peut être ponctuellement utilisée pour contrer les incursions d'avions alliés

divers types². La 12./JG 2 a quitté Gaël début mars 1944. Pour les alliés, Gaël (avec Vannes et Lorient) compte parmi les trois aérodromes bretons considérés comme très dangereux en cas d'utilisation par la Luftwaffe contre la tête de pont et alors que se précise de plus en plus un débarquement à l'Ouest, et le terrain fait donc l'objet de toutes les attentions de la part de la R.A.F. anglaise et de l'U.S.A.A.F. américaine.

Quant au terrain de Rennes/Saint-Jacques, il est occupé par la Wetterkundungsstaffel 51 ou Wekusta 51 et la 3. Staffel du Aufklarungsgruppe 123 ou 3.(F)/123. La première est une unité de reconnaissance météo dotée de 10 Junkers Ju-88 de divers types plus 3 Messerschmitt Me-410 A3. La seconde est une unité de reconnaissance lointaine dotée de 13 Junkers Ju-88 de divers types³. La suprématie aérienne alliée gêne considérablement les opérations de reconnaissance car l'espace aérien au-dessus des aérodromes est sous le contrôle des chasseurs ennemis et ces derniers ne peuvent être évités qu'en faisant décoller et atterrir les appareils préalablement avertis par le contrôle aérien. Pour preuve le Junkers Ju-88 H1 Werk-Nr. 430 898 de la 3.(F)/123 qui, lors d'un vol d'essai autour de l'aérodrome, est abattu le 6 avril par des chasseurs de type Typhoon appartenant au No.266 (Rhodesia) Squadron.



Hawker Typhoon Mk IB R8802,
266 (Rhodesia) SQN, R.A.F.

La Flak, la défense anti-aérienne allemande.

Pour faire face aux attaques de chasseurs à basse altitude, les allemands ont mis au point un canon à tir rapide conçu en 1930 (et amélioré en 1938), un canon à un seul tube appelé Solo dans le jargon de la Flak et qui est approvisionné en munitions par des chargeurs contenant vingt obus alternés de type explosif, perforant et incendiaire. Ces obus sont aussi traçants, ce qui permet d'ajuster le tir à vue en cours de combat. En 1938 donc, ce canon de 20 mm est perfectionné et transformé en canon à quatre tubes appelé Vierling. C'est une arme redoutable et crainte par les pilotes alliés lorsqu'ils attaquent à basse altitude

² Pour la 1./SAGr. 128, on n'a jamais compté sur place qu'une poignée de chasseurs

³ dotation en début de mois

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (1ère partie)

Par **Frédéric Hénoff** (photo American Air Museum - Profil Jean-Marie Guillou)

des objectifs défendus par ce type d'armes. D'un poids de 1400 kg, cette pièce a une cadence de tir théorique de 1200 obus/minute et, bien manipulée, elle peut en tir réel envoyer de 300 à 400 obus à la minute. C'est dire quel mur de feu un pilote allié a



2 cm Flakvierling 39, 1943

Photo © Bundesarchiv Bild 183-J08339 - photographe Ernst Schwahn 5.11.1943

à traverser si une demi-douzaine de Vierling protègent l'objectif à attaquer ! En avril 1944 c'est le Flak-Regiment 15 qui est chargé de la protection de l'espace aérien breton, notamment à Rennes et ses environs. Il est subordonné à la 13. Flak-Division et est composé de plusieurs leichte-Flak-Abteilungen⁴ et de gemischte Flak-Abteilungen⁵. A Rennes ces batteries sont disséminées en périphérie de la ville avec une forte concentration autour de la gare et de l'aérodrome de Saint-Jacques. Les canonnières qui protègent ce dernier ont encore en tête cette attaque du 6 avril dernier et leur impuissance à protéger leurs camarades de la 3.(F)/123, alors lorsque ce 11 avril l'alerte de raid aérien est déclenchée, ils sont bien décidés à avoir leur revanche s'il venait en tête à des appareils alliés de s'approcher de trop près.

Aérodrome de Gaël

Le Lieutenant-Colonel Cecil L. Wells à bord de son P-47 surnommé "Martha Ann", du prénom de sa petite sœur, décolle ce jour-là à 16h50 (heure anglaise) de l'aérodrome de Raydon pour conduire un groupe d'au moins 25 chasseurs-bombardiers vers les deux objectifs qui ont été assignés à son unité pour l'après-midi, à savoir les terrains de Gaël pour un bombardement en piqué et de Rennes pour un mitraillage au ras du sol. A Gaël, le bombardement se déroule sans incident, quelques défaillances étant intervenues au départ de la mission comme le raconte le 1st Lt. Alen

⁴ batteries de Flak légère

⁵ un mix de batteries de Flak légère et lourdes

V. Voorhees du 367th Fighter Squadron (**insigne ▼**) :

"Je volais en position Blue-3, les pilotes en Blue-1 et Blue-4 avaient abandonné la mission avant que le groupe ne mette le cap sur la France. Le Lt. Ballinger, en position Blue-2, et moi-même avons poursuivi la mission en tant que Blue flight dans le dispositif et lors du bomb run sur Gaël, nous avons emboîté le pas de l'homme placé en position Yellow-4 dans son flight. Après ce bomb run, nous avons effectué un virage à gauche pour nous mettre sur le cap du deuxième objectif."



Sur le terrain, des hangars, des immeubles et les pistes ont été touchés mais si aucun appareil allemand – et pour cause – n'est touché durant l'attaque, c'est dans les airs qu'un avion va être revendiqué par deux pilotes du 365th Fighter squadron.

Voici ce que les deux lieutenants pilotes ont laissé de l'attaque à travers leurs rapports respectifs.

Le 1st Lt. James F. Hackler, Jr. :

"Je volais en tant que Snowpass Yellow Leader à environ 3 000 mètres lorsque j'ai repéré ce que j'ai supposé être un Junkers Ju 88 volant au ras du sol. J'ai emmené mon flight dans sa direction et j'ai ouvert le feu dans son angle mort arrière puis j'ai effectué une franche ressource pour éviter de le percuter. L'appareil ennemi a viré sur la gauche et a percuté le sol de son aile gauche en explosant dans une gerbe de flammes. Mon ailier, le lieutenant Floyd, a tiré sur l'avion au même moment."

Et le 2nd Lt. Paul D. Floyd :

"Je volais en position Snowpass Yellow Two lorsque notre leader après un renversement est tombé sur ce que j'ai supposé être un Junkers Ju 88 volant au ras du sol. Nous étions alors en piqué sous un angle à 40 degrés et à environ 640 km/h. J'ai tiré environ 300 coups sur l'avion ennemi qui s'est enflammé, à pivoté sur la gauche avant de s'écraser au sol."

Le combat était inégal dès le départ, car cet avion n'était pas un Junkers Ju 88 comme l'on mentionné les deux pilotes U.S. mais un simple Focke-Wulf Fw 58 "Weihe" désarmé. L'avion allemand (Werk-Nr. 58325) appartient au Jagdgeschwader 5 "Eismeer" et effectue un vol courrier au profit du Jagdfliegerführer Bretagne ou Jafü Bretagne dont le quartier général est à Rennes. Par manque de chance, l'équipage de trois hommes approche de l'aérodrome de Gaël alors que se produit l'attaque américaine. L'avion s'écrase au lieu-dit Quéneleuc en Saint-Gonlay, tuant sur le coup l'Obergefreiter Herbert Burkhardt. L'Oberleutnant

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (1ère partie)

Par Frédéric Hénoff (photo American Air Museum - Profil Jean-Marie Guillou)

Edgar Habermann et l'autre passager, le Technischer Offizier du Gruppe, le Leutnant Dr. Hugo Ritter – ce dernier gravement brûlé au visage – sont transportés au Kriegslazarett de Rennes, mais Habermann décède de ses blessures le lendemain. Il sera inhumé au cimetière de l'Est à Rennes avant que sa dépouille ne soit transférée au cimetière militaire allemand de Mont-de-Huisnes après la guerre.



Un Focke-Wulf FW 58 - Photo source inconnue

Aérodrome de Rennes Saint-Jacques

La mission se poursuit et mène les P-47s vers le terrain de Saint-Jacques qu'ils doivent mitrailler à basse altitude afin d'y faire le maximum de dégâts possibles. Mais alors que l'attaque sur l'objectif précédent pouvait être qualifiée de "milk run", celle qui se présente va laisser un goût amer aux pilotes qui reviendront vers l'Angleterre et poseront leur roues vers 19h50 (heure anglaise) à Raydon. En effet, le service de guet aérien allemand a depuis un moment mis en état d'alerte l'aérodrome et les canoniers de la Flak sont aux aguets lorsque déboulent à pleine vitesse au-dessus du terrain les chasseurs alliés. Leurs cibles ? Les hangars, la tour de contrôle mais aussi les emplacements de canons anti-aériens.

La riposte est violente, mais certains s'en sortent bien comme le raconte le Captain Charles T. Kimball du 366th Fighter Squadron qui pilote le P-47 baptisé "The Missouri Mule" :

"Je volais à environ une dizaine de mètres du sol lorsque deux obus de 20 millimètres et d'autres machins ont touché mon avion. Deux cylindres ont été détruits et mon moteur s'est arrêté. Comme j'avais accumulé assez de vitesse je suis remonté et je me préparais à sauter en parachute lorsque le moteur s'est remis en marche. Je suppose que le moteur a tout simplement réduit en poudre les cylindres touchés et qu'il a recommencé à tourner. Mais ça faisait un bruit de lave-linge mal en point !
J'ai alors décidé de ménager ma vieille mule pour

qu'elle me ramène à la maison. Le moteur projetait de l'huile sur la verrière, je n'y voyais rien et de plus je n'arrivais pas à voler à plus de 240 km/h et à grimper au-delà de 1 500 mètres. Lorsque j'ai atteint la côte, j'ai entendu des obus de Flak exploser près de moi et j'ai de nouveau pensé à sauter en parachute mais je suis passé au travers sans encombre. J'ai finalement atteint un terrain de secours en Angleterre où je me suis posé."

Sous cette grêle de feu d'autres n'auront pas cette chance, comme le Major Frank M. Ross, le commandant du 365th Fighter Squadron, l'un de ses ailiers, le Captain John W. Dickson et dans une moindre mesure, le 2nd Lt. Philip R. Ballinger du 367th Fighter Squadron. "The Chief", le surnom du P-47 du Major est sévèrement atteint lors de sa passe de mitraillage et son pilote lui-même vraisemblablement blessé sérieusement ne peut que vautrer son appareil près de Nouvoitou, au lieu-dit la Drouais. L'appareil percute, casse et arrache des arbres, s'encastre dans le pignon d'une ferme, des débris tuant quelques poules et enflammant quelques ares de blé. A ce moment-là, le pilote est inconscient mais vivant, il ne va décéder que quelques temps plus tard, après l'arrivée des forces locales allemandes sur les lieux. Anecdote pathétique, le dénommé Emile D. de Saint-Armel va être arrêté et emprisonné par les allemands au motif d'avoir délesté l'aviateur américain des objets, papiers et valeurs dont il était porteur.

Le 1st Lt. Howard L. Gurley, l'un des ailiers de Ross ce jour-là, et bien des années plus tard, se souvient encore de ce terrible après-midi :

"Nous avons payé un prix terrible [durant la guerre], perdant même notre Group

Commander et deux Squadron Commanders, dont le Major Ross, notre propre patron du 365th Squadron⁶.



Le 2nd Lt. Howard L. Gurley Jr en avril 1944. Entre son premier vol le 20 décembre 1943 et son dernier, le 7 mai 1945, il a effectué le nombre impressionnant de 141 missions de combat, ce qui lui a valu d'être décoré de deux Distinguished Flying Cross et d'être promu au grade de Major.

Photo © family Gurley

⁶ Le Major Donald A. Younglas, commandant du 367th Fighter Squadron, tué le 7 janvier 1944 et le Colonel Cecil L. Wells, commandant du 358th Fighter Group, tué le 13 septembre 1944.

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (1ère partie)

Par **Frédéric Hénoff** (photo American Air Museum - Profil Jean-Marie Guillou)

Je volais sur son aile lorsque nous avons mitraillé un aérodrome allemand à une altitude très basse. Les allemands [la défense anti-aérienne au sol] nous attendaient lors de notre survol du terrain. Son avion a explosé juste devant moi et sur ma gauche. Le Major Ross a été tué sur le coup, il n'a jamais su ce qui l'avait touché".

Le Major Frank Moore Ross III



Le **Major Frank M. Ross**, tout souriant, à bord de son P-47 Thunderbolt Razorback surnommé "The Chief". A noter les 15 symboles de balais qui indiquent autant de Sweeps, autrement dit, de missions offensives - Photo © Kent Miller

Le Major Frank M. Ross III, né le 15 février 1917 à Smyrna, était un pilote expérimenté appartenant à l'Air Corps depuis cinq années. Après des études secondaires à Smyrna, puis d'ingénierie à l'Université du Delaware où il en profite pour suivre des cours de pilotage et obtenir sa licence de pilote, il sert trois années dans l'artillerie côtière de la Garde nationale à Dover, Delaware puis deux ans dans le Reserve Officers' Training Corps avant de s'engager dans l'Air Corps le 5 août 1940.

En tant que Flying Cadet il part d'abord étudier à Chicago, Illinois, à la School of Aeronautics de Glenview puis il part pour Randolph Field au Texas. Il obtient ses ailes et le grade de sous-lieutenant le 15 mars 1941 à Maxwell Field, Alabama et après quelques jours de permission dans sa famille il part pour Mitchel Field, Long Island où stationne son unité, le 33rd Pursuit Squadron qui vole sur Curtiss P-40C Warhawk. Début août 1941, avec cette unité, il fait partie des premières forces d'occupation américaine

qui débarquent en Islande et c'est durant ses 13 mois d'affectation qu'il rencontre sa future épouse, Mlle Sigridur Sturlangsdottir originaire de Reykjavik. Après qu'il soit rentré au pays, elle le rejoint peu de jours avant leur mariage célébré à Dundalk, Maryland le 8 mai 1943. A cette époque il est commandant du **365th Fighter Squadron (insigne ▼)**, l'un des trois Squadrons qui composent le **358th Fighter Group** Thunderbolts, chasse qui a été activé en janvier 1943. Le groupe est embarqué à bord du "SS Monterey" pour l'Angleterre où les semaines suivantes sont consacrées à l'entraînement et aux différentes procédures de vol sur l'Angleterre.



Le groupe est intégré à la 8th Air Force et entame son tour d'opération le 20 décembre 1943, principalement par des missions d'escorte de bombardiers lourds. Fin janvier 1944, l'unité est "échangée" avec un Fighter Group équipé de P-51 Mustang et intègre la 9th Air Force. Les missions toutefois ne changent pas du tout au tout. Le 8 février, lors d'une mission d'escorte de Flying Fortress qui rentrent d'un raid sur Francfort en Allemagne, Frank M. Ross revendique une victoire aérienne au détriment d'un Messerschmitt Me 109 G6 appartenant à la II./JG 26 – celle-ci étant confirmée par son ailier le 2nd Lt. David W. Johnston. Il raconte :

"Je dirigeais le groupe au-dessus du nord de la France lorsque nous avons été accrochés par une escadrille de quatre Me-109. Ça s'est passé juste au moment où nous arrivions sur le lieu de notre rendez-vous avec les bombardiers. Un Allemand a déboulé devant moi et je l'ai suivi, en me rapprochant lentement. Il s'est stabilisé au-dessus des nuages alors j'ai réduit la distance entre nous et j'ai tiré une longue rafale dans son angle mort arrière. J'ai noté des impacts au niveau du cockpit et d'une aile, et des morceaux de son avion se sont envolés alors qu'il perdait de la vitesse. J'ai dû virer brusquement pour éviter de le percuter. La dernière fois que je l'ai aperçu il perdait de l'altitude en léger piqué, et un panache de fumée s'échappait de son moteur."

Au mois de mars, avec quelques autres pilotes de la 9th Air Force, il part pour l'Italie, détaché auprès du 66th Fighter Squadron, 57th Fighter Group qui opère sur les fronts d'Anzio et de Monte Cassino. Le but est d'y acquérir de l'expérience en prévision d'un débarque-

11 avril 1944, une tragédie Rennaise. (1ère partie)

Par Frédéric Hénoff (photo American Air Museum - Profil Jean-Marie Guillou)

ment à l'Ouest et il faut donc se familiariser aux missions de support aérien rapproché avec l'armée de terre et aux déménagements successifs d'un terrain de campagne à l'autre inhérents à ce type de coopération. Frank M. Ross a laissé un témoignage de cette période :

"L'infanterie nous avait téléphoné pour nous dire qu'elle voulait que l'on détruise une gare de chemin de fer. On a localisé l'endroit et on l'a bombardé en piqué... on était en plein sur la ligne de front près de Cassino... et nous l'avons atteinte, nous lui avons porté plusieurs coups directs et nous apercevions les flammes et la fumée provenant de la Flak qui nous tirait dessus alors que nous quittions l'objectif. Tout ce que nous pouvions distinguer de la gare c'était une colonne de fumée et de poussière. Après avoir atterri, l'infanterie a téléphoné et rapporté qu'elle avait pris la gare. Lors d'une mission de bombardement en piqué sur la colline du monastère, nous volions directement au-dessus du champ de bataille. On en avait une sacrée vue. Les lignes allemandes à gauche et les lignes alliées à droite s'étendaient sous nos pieds avec des tourbillons de flammes, de fumée et des nuages de poussière, partout.

Puis nous avons bombardé la maison d'un sniper et des positions de gros canons qui battaient la tête de pont d'Anzio. Les seuls autres avions que nous avons aperçus au-dessus de la tête de pont étaient des Spitfires britanniques. Nous recherchions les avions allemands tous les jours, mais nous avions une telle supériorité aérienne que nous n'en avons jamais vu un seul. Le groupe avec lequel je me trouvais, décollait depuis un terrain situé sur les contreforts du **Vésuve**. Ce volcan projetait des nuages de fumée et de cendres pendant que nous étions là-bas, et nous pou-



Le **Vésuve** en éruption lors du passage de B-25 du 12th AF en mars 1944 - Photo USAF - Référence NARA 342-FH-3A23947-50460AC

vions observer la lave rougeoyante grignoter la ville de San Sebastian. Elle a démolie la villa dans laquelle les pilotes séjournèrent deux jours seulement après qu'ils aient quitté l'endroit ! Bien que la météo ait été agréable et chaude pendant que nous étions sur place, les conditions de vie étaient rudes, pas comme chez nous. Il y avait tellement de poussière qu'après chaque décollage d'avion, le suivant devait attendre une minute ou deux que la poussière soit retombée. Cette poussière s'insinuait partout... entre les dents, dans l'air, dans les yeux et la nourriture."

Frank quitte l'Italie le 29 mars, et a rendez-vous avec son destin moins de quinze jours plus tard, ce 11 avril alors qu'il mène son Squadron durant un mitraillage au ras du sol sur les installations de l'aérodrome allemand de Saint-Jacques. Au cours de son tour d'opération, le Major Frank Moore Ross a été décoré de la Distinguished Flying Cross (le 31 mars 1944), de l'Air Medal (le 20 janvier 1944) avec six Oak Leaf Clusters⁷ et de la Purple Heart à titre posthume. Inhumé tout d'abord au cimetière de l'Est à Rennes, tombe 573, après la guerre et à la demande de sa famille, son corps est rapatrié aux Etats-Unis. Il va être inhumé le 10 juillet 1948 dans le cimetière de sa ville natale, Smyrna, à l'Odd Fellows Cemetery, où il repose pour l'éternité. Ironie du sort, Frank M. Ross, lors de son mariage le 8 mai 1943, avait pour témoin le Captain John W. Dickson qui moins d'un an plus tard disparaissait dans les mêmes conditions que lui, le même jour et lors de la même mission. (à suivre...)

Remerciements à Erik Mombbeck, Gurley's family, Ballinger's family, Kent Miller et Jean-Paul Favrais.

Sources :

Website The Luftwaffe 1933-45, Michael Holm.
Hors-Série No.2 Avions, La bataille aérienne de Normandie – Juin/Août 1944, par Yves Buffetaut.
The 9th Air Force in World War II, par Kenn C. Rust.
Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Einsatz im Westen : 1.1. bis 31.12.1943 Teil 10/IV, par Jochen Prien.
Orange Tails, the story of the 358th Fighter Group and Ancillary Units, par 358th FG – 1945.
The 365th Fighter Squadron in World War II – In action over Europe with the P-47, par Kent Miller
Messerschmitt Bf 109 T: die Jäger der „Graf Zeppelin“, par Francis L. Marshall

⁷ ce qui signifie qu'elle lui a été décernée six fois de plus !

Anecdote : une bûche explosive !

par Jean-Michel Martin

Un **Republic P-47 Thunderbolt** du 358th FG. Le 358th FG fut basé sur l'ALG 28 Pontorson du 15 août au 11 septembre 1944.

Photo © Imperial War Museum Roger Freeman Collection [FRE 7209](#)



Languenan (22)

En février 2009, j'effectuais des recherches sur la chute d'un chasseur américain **Republic P-47 Thunderbolt** tombé au village de la Petite Pierre, sur la commune de Languenan, Côtes d'Armor. La date de ce crash était inconnue mais vraisemblablement en août 1944, après la libération du pays de Dinan par les troupes américaines le 6 août 1944. Le pilote était inconnu. Je le savais sain et sauf, car d'autres témoins m'avait raconté ce qui s'était passé, lorsqu'après avoir traversé une zone très orageuse, et venant de l'ouest, il s'éjecta de son avion et arriva en parachute parmi



des agriculteurs qui travaillaient dans un champ près de la Croix Janet en Crehen (22).

L'avion continua à voler, moteur hurlant...

L'avion avait-il été touché par la foudre ? Possible selon un témoin qui parlait d'un vacarme invraisemblable, un bruit très fort par un temps orageux. L'avion continua à voler sur un kilomètre environ, moteur hurlant, au maximum de sa puissance, avant de percuter le sol violemment. A ce jour ce crash n'est toujours pas élucidé. Pas de trace aux archives américaines. Pas de rapport de Gendarmerie, rien. L'hypothèse est que ce pilote, au sein d'une escadrille, serait parti en mission sur Brest, où la bataille pour la libération de la ville faisait rage. Ayant décollé vraisemblablement de l'aérodrome américain A 28 ALG (Advanced Landing Ground) de Boucey près de Pontorson (50) en août 1944. La région de Dinan était libérée. Ce crash aurait pu avoir lieu les jours suivants sans être répertorié. Le pilote, après avoir été réconforté une partie de l'après midi, chez un cafetier, au carrefour de la croix Janet, fut paraît-il récupéré par des soldats américains venus en Jeep le chercher à Plancoët (Côtes du Nord), le soir même selon des témoins. Il

Anecdote : une bûche explosive !

par Jean-Michel Martin



Un P-47 sur les plaques perforées d'un Advanced Landing Ground posées par les équipes du génie.

Photo USAAF - Domaine public

était grand, avait des cheveux roux. Il demanda plusieurs fois dès son arrivée au sol, d'un air effrayé « ennemis ? ennemis ? » Il tremblait de toute part. Il était jeune. Rassuré immédiatement par l'entourage, on lui précisa que les Allemands avaient « déguerpi ». Ne comprenant pas évidemment ce qu'on lui disait, on lui fit des signes comme quoi ils avaient fui. Il fut rassuré et remercia de l'aide apportée. Les agriculteurs quittant leur travail, lui firent une escorte, l'accompagnant jusqu'au café.

Mais il voulut préalablement ranger son parachute et le déposer dans un coin du champ. Avant de repartir en fin d'après-midi, il remercia chaleureusement le cafetier puis toutes les personnes présentes et serra les mains. Il monta dans une voiture particulière qui le conduisit à Plancoët. A quel endroit ? Personne ne le sut. On me rapporta aussi qu'après guerre, il serait revenu sur les lieux. Je n'ai jamais eu confirmation de ces dires. Ce crash m'intriguait (et m'intrigue toujours). Je n'ai jamais pu aboutir dans mes investigations.

J'avais entrepris de rencontrer plusieurs témoins de cette époque troublée. Un couple de retraités, anciens agriculteurs sur la commune me racontèrent que lorsqu'ils étaient dans leur champs sur la route de Corseul, ils assistèrent plusieurs fois à l'arrivée en rase-mottes de chasseurs anglais venant du large, de la mer. De ces champs, ils avaient une vue imprenable sur la Manche distante d'une dizaine de kilomètres. Les avions, par trois ou quatre, à pleine vitesse, arrivaient à peu de hauteur au dessus des arbres, faisant frémir les haies avoisinantes. « Nous pouvions même voir le visage des pilotes tellement ils étaient

bas. Nous avions peur. Nous allions nous cacher derrière les talus. Ils mitraillaient de temps en temps une tour de surveillance en bois (photo) construite par l'occupant, sur le point haut, altitude 124 mètres. Ces témoins me racontèrent également qu'il y avait une vingtaine d'années, étant alors en retraite, ils fréquentaient le « Club des Aînés ». Un jour d'hiver, en début d'après-midi, ils partirent rejoindre leurs amis.



Photo source inconnue

ils trouvèrent la pièce dévastée, toute noire...

Préalablement, avant de quitter leur maison, ils placèrent une grosse bûche de bois dans le foyer insert, se disant, quand nous rentrerons, cette bûche ne sera pas toute consumée et aura entretenu la chaleur dans la pièce. Quelle ne fut pas leur surprise à leur retour en fin d'après-midi, ouvrant leur porte, ils trouvèrent la pièce dévastée, toute noire, des débris jonchaient le sol un peu partout. Ils trouvèrent dans la cendre les restes éclatés d'un obus (photo). Cet obus



Photo © Jean-Michel Martin

était figé depuis longtemps dans cette bûche mais il était invisible. « Je me rappelle que par deux fois, dit le témoin, les avions allemands étaient venus mitrailler le bois ou effectivement j'avais abattu ces arbres après guerre. Nous aurions pu être tués par cette explosion ». Le chat, effrayé, mis 24 heures avant de descendre du buffet où il avait trouvé refuge. Cet obus, dont on voit les restes sur les photos, est un obus allemand de 20 mm explosif, réputé pour sa dangerosité car ultra sensible. ■

« Fin de partie »

Par **Frédéric Hénoff** (Texte tiré de : *Das Flakregiment 100 - Aus dem Kriegserleben eines Flakregiments an der Atlantikküste. Rennes, imprimerie Oberthur, 1941*).

S'il est souvent raconté, côté allié, les pertes d'avions du fait de la Flak, les récits des artilleurs allemands eux-mêmes sont rares. Voici un texte, concernant une batterie de Flak légère, extrait d'un livre édité par le Flak-Regiment 100 et qui raconte la perte d'un bombardier anglais à l'été 1941. Cette attaque du Bomber Command a pour but de détruire, tout au moins d'endommager, les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau*, alors mouillés à **Brest** depuis le 22 mars précédent.

La 50^{ème} victoire du Régiment.

"A toutes les batteries, alerte aérienne ! Nombreux appareils ennemis en approche, direction 12, distance 50 km" signale le message. Comme déjà plus d'une centaine de fois, nous sommes à nouveau sur le pont. C'est encore très calme. Les artilleurs pointeurs sont assis dans leur siège, les pieds sur la pédale de détente. D'innombrables paires d'yeux scrutent le ciel clair et sans nuage, aucun bruit n'échappe aux hommes. Mais rien ne bouge. Les avions sont probablement en train de tourner, puis ils survoleront le port de tous les côtés à la fois. Et c'est parti ! Au-dessus



Une batterie de Flak allemande

Photo © Bundesarchiv, Bild 101I-656-6103-02 / Morocutti / CC-BY-SA 3.0

de l'eau, des projecteurs s'illuminent et, au même moment, l'artillerie lourde commence à tirer - presque simultanément, dans la direction 12. Entre leurs salves, on perçoit légèrement le son d'un appareil en approche. Ils sont à nouveau malheureusement trop haut, hors de la portée de nos 2 cm pour pouvoir faire mouche. C'est souvent comme ça.

Maintenant, de toutes les directions les projecteurs balayent le ciel, méthodiquement et tout près on a le tir de barrage des batteries lourdes. Soudain, au-dessus de la ville, des bombes éclairantes, une, deux, puis une autre. Les choses commencent à devenir sérieuses. "Direction 9, un avion pris dans le faisceau lumineux d'un projecteur", rapporte l'observateur. Oui, mais à au moins 10 km de distance. À travers les jumelles, on peut voir qu'il tente de s'échapper à toute vitesse vers la mer, encadré par des nuages

d'explosions. - Il y a de la Flak légère sur le port, il descend donc encore plus bas. "Grand nombre d'appareils en approche dans la direction 1". Direction 8 encore un appareil capturé par un projecteur, mais il est si loin que l'on ne voit rien, même à l'aide des jumelles. Là, le son d'un appareil dans la direction 1, bien audible entre les salves de Flak lourde. L'avion n'est pas à plus de 1 400 mètres d'altitude, alors : Feu à volonté ! Tir de barrage sur l'intrus ! Et aussitôt on entend le martèlement des pièces de nos trois batteries. Pendant que l'on remplace le chargeur à munitions, nous entendons le sifflement familier de plusieurs bombes. Le canonier chargeur s'éloigne déjà, de nouveau un deuxième chargeur est mis en place. Là-bas, un grand boum, un gros nuage de fumée et de poussière. C'était vers la deuxième batterie. Le téléphone de liaison est-il toujours en état de marche ? Oui, et le chef de pièce rapporte : "Une bombe s'est complètement ensablée." - Avoir un peu de chance, en fait aussi partie.

Là, direction 12, un avion dans le faisceau d'un projecteur et qui tire avec ses armes de bord, distance 40, - mais... il vient d'être touché ! C'est certain car tout l'arrière de son fuselage est arraché. Il est déjà la proie des flammes, et il tombe ! Ses deux moteurs sont en feu, la moitié de son aile droite manque et dans un grand fracas il s'écrase au sol, à 1 500 mètres de nous. C'est un **Whitley V**¹. Il continue de flamber. L'attention se tourne déjà vers le ciel. Il y a une autre fusée éclairante au-dessus du port, mais le silence est retombé. Fin de partie. ■



Des bombardiers anglais Armstrong Whitworth Whitley Mark V

Photo © Imperial War Museum [W/M.C.921](http://www.iwm.org.uk)

¹ Cet avion, le Whitley Mk V, code de construction Z6741, appartenait au No.51 Squadron basé à Dishforth. Il avait décollé à 23h10 avec à bord l'équipage suivant : le **P/O. Robert Ernest Kerr** (un australien), le **Sgt. Glyn George Duckers**, le **Sgt. Kenneth Albert King** et le **Sgt. Edwin Wood**. Tout l'équipage repose au



Les restes du Whitley Z6741
cimetière de Kerfautras à Brest.
Photo source inconnue

Le Halifax de Cléguer (56)

par René-Luc Aubry

À la fin du mois de février de cette année 2021, Madame Chantal Guignen, demeurant à Cléguer dans le Morbihan, au nord de Lorient, contacta notre association ABSA 39-45.

Dans la nuit du 29 janvier 1943, un Handley Page Halifax fut abattu près du village de son enfance, au Cosquerquelen sur la commune de Cléguer. Chantal Guignen souhaitait savoir si nous disposions de plus d'informations sur les aviateurs qui périrent ce jour-là. Elle précisa par ailleurs qu'un de ses frères, Bernard Scouarnec, connaissait avec précision l'emplacement du crash.

Le dossier est connu de l'ABSA ; tous les hommes à bord du Halifax HR662 (code EQ-H) sont morts dans le crash. Ils sont enterrés au cimetière de Guidel.

L'équipage était composé de :

- Pilot Officer (Pilot). Theunis Christoffel ROUX, 29 ans.
- Pilot Officer (Air Gunner). Rowland George BRINKWORTH, 28 ans
- Sergeant (Air Gnr.). James Dick ADAM, 26 ans.
- Sergeant (W.Op./Air Gnr.). William Kenneth BARTON.
- Sergeant (Flt. Engr.). **Francis Anthony CAVADINO**, 19 ans.
- Flying Officer (Navigator). Edwin Joseph PAYLING, 33 ans.
- Sergeant (Navigator/Bomber). ROSTRON, 30 ans.



Francis A. CAVADINO
Photo © Martin Carrack - Findagrave.com

Le Pilot Officer ROUX (un Rhodésien de Fort Victoria) avait 23 missions à son actif, le Sergent CAVADINO 1 mission et tous les autres 2 missions.



Ils appartenait au 408^e Escadron « Goose » de l'Aviation Royale du Canada (RCAF), basé en Grande-Bretagne et sous le commandement opérationnel de la RAF.

« L'insigne du 408 SQN de la RCAF représenté par une bernache du Canada (oie noire d'où l'appellation « Goose », avec pour devis « Pour la liberté »)

Cet escadron opérait dans le cadre de la force principale du Bomber Command du 24 juin 1941 jusqu'à la fin de la guerre. Il commença ses opérations équipé du Handley Page Hampden, avant de passer au Handley Page Halifax propulsé par des moteurs Merlin en septembre 1942. Après un peu plus d'un an, ceux-ci furent remplacés par des Lancaster II en octobre 1943, puis par des Halifax III et VII propulsés par des moteurs Hercules. À la fin de la guerre en Europe, l'escadron se convertit au Lancaster B Mk.X de cons-

truction canadienne et, en juin 1945, il ramena ses avions au Canada en prévision de l'invasion prévue du Japon. L'unité fut finalement dissoute en raison de la capitulation japonaise.



Le no 408 SQN de la RCAF en octobre 1942
Photo © with courtesy of Bombercommandmuseum.ca

La nuit du 29 janvier 1943

Dans la nuit du 29 au 30 janvier 1943, des Halifax des no 408 et 419 Squadrons sont rejoints par 40 Vickers Wellington des no 420, 424, 425, 426, et 427 Squadrons pour diriger une attaque contre les infrastructures portuaires de Lorient. Il est prévu de larguer sur la cible des bombes explosives ainsi que des bombes incendiaires d'une altitude située entre 11,000 et 19,000 pieds. La « Flak » est importante et selon les rapports,



Handley Page Halifax du no 408 SQN de la RCAF
Photo © with courtesy of Bombercommandmuseum.ca

le temps est vraiment mauvais. Beaucoup d'appareils ont des problèmes mécaniques, notamment en raison d'un givrage important. Le Halifax HR662, portant le code « EQ-H » ne rentra pas de cette mission ; ce fut le premier Halifax du 408^e Escadron perdu lors d'une opération.

Date	Heure	Unité	Code	Altitude	Notes
29/30	1	43	R.A.F./B.C.	B	
				10°	Halifax II
				76°	Halifax II
				78°	Halifax II
				158°	Halifax II
				166°	Wellington
				199°	Wellington
				301°	Wellington
				305°	Wellington
				408°	Halifax II
				419°	Halifax II
				420°	Wellington
				424°	Wellington
			
					Total = 116
					+
					14

Lorient Le temps est très nuageux. La Flak est très importante. Quatorze des Halifax attaquent, quatre reviennent avec leurs munitions; un appareil du 158^e s'écrase à Plougastou vers 18 heures le 29. Les appareils qui parviennent sur zone larguent 15,6 tons de bombes. 13 770 bombes incendiaires de 4 lb et 510 de 4 lb de type X. Résultats non observés.

Dix-sept des 28 Wellington attaquent (HSC = 20 h 10 à 20 h 52) à l'aide de leurs appareils de navigation tant la zone est couverte. Ils larguent 3 bombes de 4000 lb H.C., 10 740 de 4 lb incendiaires et 300 de 4 lb de type X. Un Wellington du 166^e atterrit sur zone, un second du même escadron se écrase en Angleterre au retour.

Treize de ces appareils attaquent et larguent 17 tons de bombes. 11 670 de 4 lb incendiaires et 240 de 4 lb de type X. Un Halifax du 408^e est abattu sur zone; un du 419^e se écrase au retour.

Trente et un de ces appareils attaquent et larguent 13,6 tons de bombes. 18 930 bombes incendiaires de 4 lb et 510 de 4 lb de type X. Un Wellington du 424^e et un second du 423^e se écrasent en Grande Bretagne au retour. Un Wellington du 420^e est porté manquant.

Au total 50,7 tons de bombes sont larguées.

Nota : six Halifax du 35^e escadron, 5 Lancaster du 85^e escadron et

Extrait du livre de Roland Bohn relatif aux missions de janvier 1943



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189
44146 Châteaubriant Cedex
Association reconnue d'intérêt général
info.absa.3945@gmail.com



Le Halifax de Cléguer (56)

par René-Luc Aubry

La visite sur le lieu du crash

Quelques temps après le message de Mme Guignen, un déplacement sur les lieux fut organisé et le 2 juillet 2021, nous nous rendâmes sur les lieux du crash, Benoît Paquet, Daniel Dahiot et moi-même. Il s'agissait de ma première expérience de ce type. J'avoue avoir ressenti une certaine excitation, emprunte dans le même temps d'une grande émotion. Parvenus sur les lieux, nous fûmes reçus très chaleureusement par Mme Chantal Guignen, son frère M. Bernard Le Scouarnec et Mme Christine Le Meur. Très sensibles à l'intérêt porté à l'histoire des aviateurs, aux recher-



Chantal Guignen, René-Luc Aubry et Christine Le Meur sur le site du crash Photo © Benoît Paquet

ches effectuées et au devoir de mémoire, leur grande considération à l'égard de l'ABSA 39-45 fut manifeste. Rapidement, nous en vîmes aux faits et sans plus attendre, nous fûmes conduits vers le lieu précis du crash. Dans la soirée du 29 janvier 1943, l'appareil en perdition passa juste au-dessus des habitations, heureusement sans les percuter, avant de s'immobiliser dans le champ situé juste derrière le bâtiment.



Daniel Dahiot, René - Luc Aubry et Bernard Le Scouarnec devant la maison qui fut survolée au ras du toit par le Halifax qui se crasha ensuite dans le champ derrière la maison. Photo © Benoît Paquet

L'avion toucha rapidement le sol après avoir rasé les maisons et glissa jusqu'à l'orée d'un petit bois situé à environ 300 mètres. A l'époque, un moteur, qui s'était probablement détaché, avait été retrouvé plus près, à 100 mètres des habitations.



L'endroit où s'est crashé l'avion à l'orée d'un petit bois (flèche rouge) et où tomba un moteur (flèche verte) Photo © René-Luc Aubry

Sur le lieu du crash, Daniel Dahiot, équipé de son détecteur, entreprit une reconnaissance de la zone. Si l'appareil indiqua à quelques endroits la présence de petits morceaux de métaux, le terrain était trop dur et caillouteux pour qu'il soit possible de creuser en profondeur. Rien ne fut donc découvert ce jour-là ; nul doute que le terrain avait été rapidement nettoyé à l'époque des faits.



Daniel Dahiot détecte et René - Luc Aubry creuse ; un vrai travail d'équipe ! Photo © Benoît Paquet

Selon Mme Le Meur, une photo aérienne prise plus tard, laissait apparaître l'empreinte du crash de l'avion dans le champ. Le cliché démontrait que le Halifax avait sans doute dérapé avant de s'immobiliser complètement, son aile droite étant alors orientée vers le bois. C'est dans ce bois que Bernard

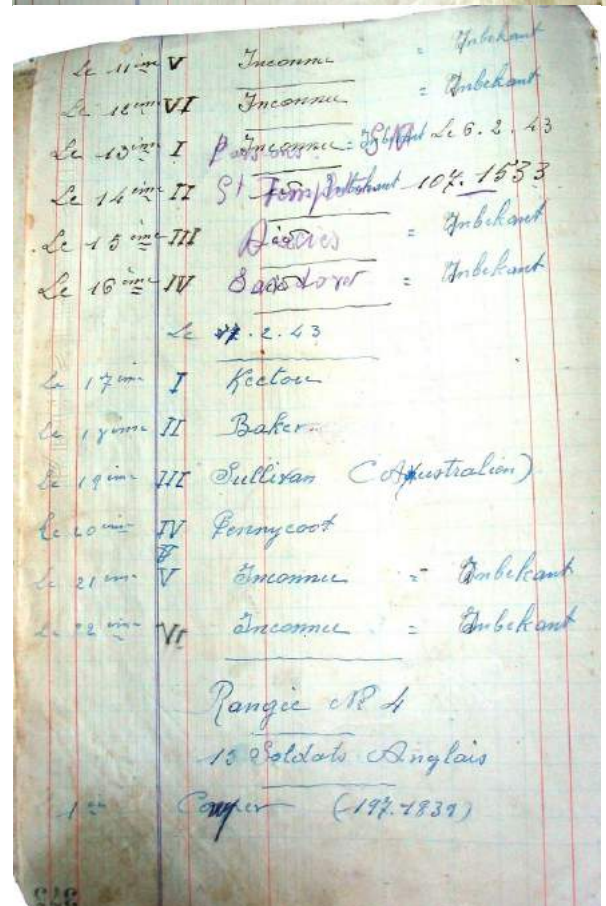
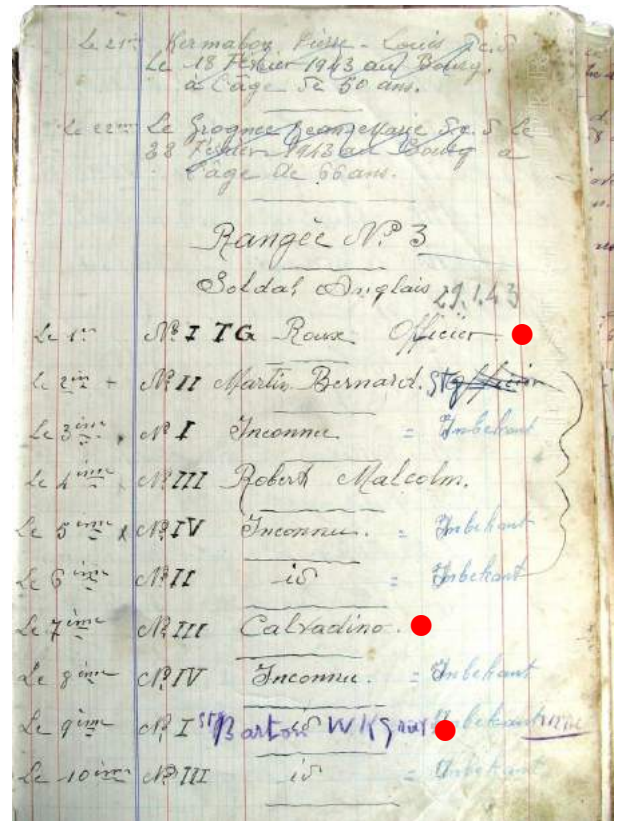
Le Halifax de Cléguer (56)

par René-Luc Aubry

Le Scouarnec nous précise avoir découvert en 2002, provenant sans nul doute du bombardier, et quasi intact, un extincteur. Il l'a remis au musée de la résistance à Saint-Marcel en Malestroit (56).

Entré en collision avec un chasseur allemand, abattu en vol, touché par la défense anti-aérienne (Flak), les circonstances réelles de la catastrophe restent encore aujourd'hui très floues. Ce que nous savons en revanche, c'est que l'appareil n'est pas tombé à la verticale. Il n'a pas été détruit totalement en plein vol et le pilote a sans doute tenté jusqu'au dernier moment de poser l'avion en perdition. A-t-il tout fait pour éviter la maison ? Combien parmi l'équipage étaient encore vivants avant de périr carbonisés dans la carlingue en feu ? Il n'en fallait pas moins pour lancer l'équipe de l'ABSA 39-45 dans des recherches approfondies ; nous vous tiendrons bien entendu informés des résultats de nos investigations.

Sur le chemin du retour, mes pensées allèrent vers ces combattants, mais aussi vers les habitants car beaucoup périrent à l'occasion de ces raids. Le risque était grand d'habiter à côté de sites sensibles. Si l'enquête de l'ABSA 39-45 doit se poursuivre, ce déplacement a cependant permis d'apporter un premier éclairage sur le crash. Cela a été rendu possible grâce à l'indéniable intérêt porté à nos recherches par Mme Chantal Guignen, son frère M. Bernard Le Scouarnec et Mme Le Meur, qui nous ont si gentiment accueillis et que nous ne manquerons pas de tenir au courant de la moindre avancée sur le sujet. ■



Extrait d'un registre manuscrit un peu sommaire du cimetière de Guidel établi par les allemands. On y retrouve les noms de quelques membres d'équipage du Halifax tombé à Cléguer.

Un américain à Martigné-Ferchaud et à Eancé (35)

par **Daniel Jolys** (Cercle d'Histoire du Pays Martignolais)

Daniel Jolys est un passionné qui, depuis de très nombreuses années, a investigué sur l'histoire de quelques avions tombés dans la région de Martigné-Ferchaud et d'Eancé (35). Connaissant l'ABSA 39-45 et Daniel Dahiot, et ayant croisé récemment Pierre Mahé, il nous fait aujourd'hui le grand plaisir de nous raconter l'histoire d'Harry Boegaholz, mitrailleur sur le Boeing B-17 s/n 42-3042 tombé à Clayes (35) le 29 mai 1943.

Originaire de Columbus dans l'état de l'Indiana aux Etats-Unis, Harry Boegaholz, issu d'une famille de fermiers, est âgé de 22 ans lorsqu'il s'engage le 15 mai 1941 dans l'U.S. Army Air Force (USAAF), l'armée de l'air américaine. Après sa formation militaire, il rejoint l'Angleterre en avril 1943 à bord d'un bombardier en compagnie de **Clark Gable**, le célèbre acteur de



Clark Gable, mitrailleur sur B-17 du 91st Bomb Group en 1943.
Photo © American Air Museum - Roger Freeman Collection FRE 3657

cinéma. Au sein de la 8^e USAAF, il est affecté au 96^e groupe de bombardement, plus précisément dans la 337^e escadrille et obtient le poste de mitrailleur de queue à bord de la forteresse volante Boeing B-17 n° 42-3042, surnommée « Cabin Heater ». Le terme de forteresse volante est justifié par son armement défensif à savoir douze mitrailleuses de 12,7 mm et une de 7,6 mm.

Le 29 mai 1943, le 8^e corps de bombardement américain (8^e USAAF) ordonne une offensive d'envergure sur Rennes avec pour objectif les entrepôts de fournitures navales de la marine allemande situés route de Lorient à Rennes. Cinquante-sept bombardiers déferlent sur la capitale bretonne. Harry Boegaholz, devenu sergent, effectue sa septième mission ; il a pris place à l'arrière de la forteresse volante. Parmi les dix membres d'équipage, le co-pilote, Ernie J. Dickenson vient d'avoir 20 ans. Aux environs de 16 heures, après

avoir largué ses bombes sur Rennes, le quadrimoteur est touché par des projectiles de la puissante défense anti-aérienne allemande (Flak) disséminée dans la périphérie rennaise. Simultanément, des chasseurs ennemis de la Jagdgeschwader 2 (2^e escadron de chasse) basés dans l'Eure, mitraillent le grand oiseau blessé qui perd de l'altitude en direction du bourg de Saint-Gilles, au nord de Rennes¹. Des témoins oculaires verront trois aviateurs sauter en parachute. La spirale de l'appareil libérant une épaisse fumée, est irréversible. Avant de s'écraser sur le sol de la commune de Claye, au lieu-dit 'la Haie Robert', il heurte une ligne à haute tension provoquant une terrible explosion. L'avion est littéralement désintégré. Les corps des aviateurs restés dans l'appareil sont déchiquetés, mêlés aux débris fumants de leur machine².

Le lieutenant Edwin A. Martin et le sergent Arthur Shilo, deux des trois aviateurs parachutés, sont aussitôt capturés par les soldats allemands dès leur arrivée au sol. Ils seront transférés en Allemagne. Le troisième rescapé, le sergent Harry Boegaholz, atterrit dans un arbre, lui causant une fracture du nez et une blessure au bras ; il est rapidement secouru par des agriculteurs qui lui remettent des vêtements civils et le soustraient aux recherches de l'occupant. Après avoir été soigné



L'équipage du B-17 « Cabin Heater ». Harry Boegaholz est au 1^{er} rang, 2^e à partir de la droite. Photo © Collection Jean-Paul Favrais

par un médecin de la région, Harry, rapidement surnommé « Bill », est pris en charge par la

¹ Selon les recherches entreprises par l'Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 (ABSA 39-45), le B-17 « Cabin Heater » est revendiqué à 16h15 par le Hauptmann Helmut Bolz du Stab I./JG 2 entre 10 et 15 km, au nord ouest de Rennes.

² Le bombardement du 29 mai 1943 fut une tragédie : 210 Rennais tués. Six forteresses américaines ont été abattues par la DCA et la chasse allemande, entraînant la mort de 33 aviateurs, 25 furent prisonniers et 7 réussirent à s'évader.

Un américain à Martigné-Ferchaud et à Eancé (35)

par **Daniel Jolys** (Cercle d'Histoire du Pays Martignolais)

résistance rennais. Au début du mois de juillet, Jean Richard, étudiant en notariat à Rennes, chef du secteur de Martigné-Ferchaud pour le réseau S.O.E. Oscar Buckmaster, est sollicité par ses camarades de l'ombre, dont Pierre Morel et Guy Fontaine, pour héberger ce jeune américain dans l'attente de son éventuel transfert en Angleterre. Intrépide, Jean Richard accepte de conduire « Bill » tout d'abord chez Mme veuve Angèle Misériaux à la Haye Veillette, lieu-dit proche de la commune de Coësmes où il restera quelques jours.

Les risques sont énormes car la loi allemande est sans appel : « toute personne du sexe masculin qui cacherait un aviateur sera fusillée sur le champ (...) Les femmes qui se rendraient coupables du même délit, seront envoyées dans les camps de concentration situés en Allemagne ».



Harry Boegaholz en compagnie de Marcel Martin à Martigné-Ferchaud Photo © Collection Daniel Jolys

Harry Boegaholz quitte la Haye Veillette avec Jean Richard qui l'achemine chez ses parents domiciliés rue Valaise, en face de la brigade de gendarmerie. La présence allemande dans l'agglomération martignolaise n'est pas négligeable. Quinze jours plus tard, « Bill » est à nouveau déplacé au domicile de la famille de Marcel Martin, rue de Châteaubriant, dont le fils Marcel, 21 ans, adhère au même réseau. Leurs plus proches voisins occupant la villa "Bonne Brise", située à 100 mètres, ne sont autres que des soldats de la 13. Kompanie Luftgau-Nachrichten-Regiment Westfrankreich, dépendant de la Luftwaffe (armée de l'air allemande) basée à Rennes-Saint-Jacques, chargés de la surveillance aérienne et du renseignement. Il faut donc redoubler de prudence.

Par précaution, Harry est accueilli durant deux semaines rue Courbe dans la demeure des parents de Louis Boulay, réfractaire au Service du Travail Obligatoire (STO). Jean Renaud, tailleur de métier, en profite pour lui confectionner un costume car, il est vrai, il mesure 1,85 mètre. Difficile de passer inaperçu ! Harry va donc quitter Martigné-Ferchaud car une nouvelle famille l'attend dans le bourg d'Eancé. M & Mme Auguste Bannetel n'ont pas hésité à le prendre dans leur petite maison.



Harry Boegaholz au milieu de la famille Bannetel à Eancé Photo © Collection Daniel Jolys

Un américain à Martigné-Ferchaud et à Eancé (35)

par **Daniel Jolys** (Cercle d'histoire du pays martignolais)



La maison de la famille Bannetel à Eancé (flèche rouge)
Carte postale Collection Daniel Jolys

Jean Richard connaît leur patriotisme. Leur neveu, Henri Bannetel, interne en médecine à Rennes et résistant, a été fusillé au Mont Valérien le 15 décembre 1941. La discrétion est primordiale. Le jeune aviateur ne sort que la nuit pour se dégourdir les jambes, bien encadré par des proches de la famille **Bannetel** dont Fernand Moutel et l'abbé Le Hérisse, vicaire à Eancé. Vers la mi-août 43, le capitaine **François Vallée**, alias Franck, chef du réseau *Oscar Buckmaster*, se déplace personnellement à Eancé avec Jean Richard pour annoncer à Harry son départ vers le Morbihan. Cet officier est en



Jean Richard
Photo © Collection Daniel Jolys



François Vallée
Photo © Collection Daniel Jolys

relation avec une autre organisation clandestine de la région de Ploërmel dirigée par le capitaine Emile Guimard. Ce dernier recueille de nombreux aviateurs alliés et des résistants traqués par l'ennemi avant de les exfiltrer vers l'Angleterre ou l'Espagne. Au cours de la nuit suivante, Harry est donc remis à Bernard Dubois, étudiant rennais, chef du groupe *Oscar Buckmaster* à Châteaubriant, avec Marcel Letertre. Emile Guimard demeurant à Lizio, membre du réseau « Action », a organisé un véritable centre d'hébergement et on lui envoie des aviateurs de toute la Bretagne. Des résistants de ce réseau les prennent quelques fois en charge en des lieux convenus à l'avance. C'est le cas de Raymond Guillard, également de Lizio, qui se souvient d'un déplacement à Châteaubriant en 1943

pour récupérer 3 aviateurs américains. Il était en compagnie d'Emile Guimard et d'Henri Tanguy conduisant une camionnette Citroën 11U Boulangère, appartenant aux demoiselles Malard de Plumelec. Effectivement dans cette même période, le groupe de Châteaubriant hébergeait deux autres aviateurs américains, James S. Wilschke et **Bob G. Neil**, dont la forteresse B-17 a été abattue le 17 mai 1943 à Brec'h dans la région d'Auray (Morbihan).



Robert « Bob » G. Neil
Photo © American War Memorial

Harry Boegaholz changera régulièrement de refuges dans le secteur de Ploërmel. Il sera photographié par Jean Lecoq du Roc-Saint-André, ami de Raymond Guillard, pour la réalisation de sa fausse carte d'identité (**photo**). Au cours d'un de ses déplacements, avec deux autres compatriotes, Harry se cache dans



Photo d'identité H. Boegaholz
Photo © Collection R. Guillard

U n e charrette de foin alors que survient une patrouille allemande. Malgré les vigoureux coups de fourche plantés dans le fourrage, les trois aviateurs ne seront pas découverts. Mais le temps passe, Emile Guimard décide d'évacuer les aviateurs vers Paris où ils seront pris en compte par les réseaux « Ceux

d e l a L i b é r a - tion » (CDLL) et « Bordeaux-Loupiac » chargés de leur évvasion vers l'Espagne ou par une autre voie maritime. Le 23 novembre, avec d'autres compatriotes, Harry muni de ses faux papiers d'identité, rejoint Paris à bord d'un train où se côtoient civils et soldats allemands. Sa plus grande crainte est de se faire contrôler et d'être interrogé en français. Alors il se contente de suivre son guide à distance conformément aux consignes des organisateurs. A son arrivée à Paris, il est pris en charge par Camille Nicolas, chef du réseau M-4 à Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis), organisation en relation avec la célèbre filière d'évasion « Pat O'Leary ». Le 17 décembre 1943, vers 17 heures, avec treize autres aviateurs, Harry est conduit en autobus vers un lieu de rendez-vous situé derrière l'église Saint-Germain l'Auxerrois à Pantin où ils sont rassemblés sur la place du marché ; ils sont rejoints par trois autres pilotes guidés par le sergent André Poirier, pilote français au Squadron 341 "Alsace" de la RAF. Un second groupe de quatorze aviateurs à bord d'un camion bâché sous la responsabilité de

Un américain à Martigné-Ferchaud et à Eancé (35)

par **Daniel Jolys** (Cercle d'histoire du pays martignolais)

Camille Nicolas, se dirige vers ce même point de rassemblement. Camille Nicolas, résistant de la première heure, plutôt méfiant, détecte la présence d'agents allemands en civil aux abords de l'église et préfère s'éloigner discrètement de ce traquenard en direction de Livry-Gargan³. Effectivement, quelques minutes plus tard, des hommes armés de pistolets et de mitraillettes descendent d'un fourgon et d'une voiture et encerclent la place du marché. Dix-huit aviateurs américains, anglais, australiens, polonais et un français⁴ sont pris dans les filets de la Gestapo avec deux de leurs accompagnateurs⁵. La police allemande, bien informée de ce regroupement, aligne leurs proies contre le mur. Comme ses camarades, Harry croit vraiment sa dernière heure arrivée. Mais il n'en est rien, après avoir été fouillés, ils sont tous emmenés à la prison de Fresnes. Harry Boegaholz est brutalement interrogé par les Allemands qui veulent connaître à tout prix son itinéraire sur le sol de France, le lieu et le nom de ceux qui l'ont hébergé, mais en vain. « Ils n'étaient pas tendres » dira-t-il plus tard à sa famille en montrant sa cicatrice sur la joue, séquelle d'un coup de crosse de pistolet. Il passe donc Noël 1943 en cellule avec deux autres détenus français. Un mois plus tard, il est transféré au centre d'interrogatoire de la Luftwaffe à Oberursel, près de Francfort où il est à nouveau questionné sur son passé. Après quelques jours, il est dirigé vers le stalag 17-B à Krems en Autriche, un camp de prisonniers de guerre réservé aux aviateurs des armées alliées.

Le 8 avril 1945, en raison de l'avancée de l'Armée rouge, les 4 000 prisonniers du stalag 17-B sont déplacés à pied, à plus de 350 kilomètres vers l'ouest, dans la région de Braunau, lieu de naissance d'Adolf Hitler. Le 3 mai suivant, la 13^e division blindée US libère tous les prisonniers. Une semaine plus tard, Harry est évacué par avion vers la France avant d'être rapatrié aux Etats-Unis où il retrouve sa famille à Columbus.

³ Douze des quatorze aviateurs ayant pu échapper à la rafle de Pantin, pris en charge par une autre organisation, réussirent à rejoindre l'Espagne.

⁴ Noms de dix-sept aviateurs arrêtés avec Harry Boegaholz : F/O Zbigniew **Frankiewicz** - F/Sgt William **Bennett** - T/Sgt Samuel N. **Blatchford** - S/Sgt Elmer W. **Schroeder** - S/Sgt Alfred D. **Held** - S/Sgt Cyril G. **Koval** du B-17 42- 29901 (Euwer) - F/O William E. **Mildren** - 2/Lt Stanley S. **Bolesta** - S/Sgt Henry T. **Cunningham** - Sgt Kenneth M. **Rimer** du B-26 41-34763 (Mildren) - 2/Lt Jacques M. **Keshishian** - Sgt Norman M. **Stephens** du B-17 42-3185 Queen Bee (Nienaber) - 2/Lt Nathan **Wellman** du B-17 42-5763 Bomb Boogie (Arp) - W/O John **Daly** - Lt Leslie **Prickett** - Lt Graham **Kelly** et le sergent André **Poirier**, pilote français.

⁵ Georges Kahn alias Géo et Madame Renault.

Après la guerre, il deviendra chauffeur de poids-lourd, se mariera en 1953 avec Thelma Daugherty avec qui il aura un fils.

Son vœu le plus cher était de retourner en France pour revoir tous ceux qui l'avaient aidé au péril de leurs vies. « Ils étaient vraiment formidables » déclara-t-il à son entourage. Mais le destin en a décidé autrement, il s'est éteint en novembre 1962 à l'âge de 43 ans. Harry Boegaholz repose au cimetière de Garland Brook à Columbus. ■



Tombe d'Harry Boegaholz
Photo © JC et M. Colombeau - 2017

Sources & témoignages : Antoinette Bannetel (†) Eancé, Jean Richard (†), Marcel Martin (†), Denise Bréal née Misériaux (†), Louis Boulay (†), Marcel Misériaux de Martigné-Ferchaud, Raymond Guillard (†) de Lizio.

Documentation et photographie de l'équipage : Jean-Paul Favrais de Bréal-sous-Montfort et l'Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 (ABSA 39-45).

Remerciements à Jean-Claude et Maryvonne Colombeau pour la photographie de la tombe d'Harry Boegaholz au cimetière de Columbus en juin 2017.

Biographie André Poirier : <http://www.francaislibres.net/liste/fiche.php?index=110130>

Le piège à l'église de Pantin : <http://www.conscript-heroes.com/escapelines/EIE-Articles/Art-35-Eglise-de-Pantin.htm>

Journal The Republic de Columbus (USA) du 14 juillet 2005 relatant l'histoire d'Harry Boegaholz par Harry McCawley.

Un mercredi à la plage !

par **Jean-Michel Martin** (photos Jean-Michel Martin)



• Plouha (22), mercredi 14 juillet 2021

La municipalité de Plouha, Côtes d'Armor, a organisé en cette journée de fête nationale, la présentation en plein air du film 'SHELBYRN' sur les lieux mêmes où se déroulèrent les huit missions d'évasions de Janvier à Août 1944, missions qui permirent à 135 aviateurs alliés de rejoindre l'Angleterre grâce au courage de nombreux résistants et qui est retracée dans le film de Nicolas GUILLOU réalisateur .

Je tiens à remercier les responsables de cette manifestation pour l'accueil qui à été réservé à nouveau à notre association lors de cette présentation.

Jean-Michel Martin



Sur le terre-plein, près de l'Anse Cochat, un grand écran était dressé. Il faisait beau. Pendant plus de deux heures, deux cent spectateurs furent captivés par cette grande histoire. A la demande de Nicolas GUILLOU et avant le commencement du film, j'évoquais la mort tragique du sergent Kempson à Bourbriac (22). Le jeune aviateur anglais de la Royal Air Force, âgé de 20 ans, qui, ayant sauté en parachute de son bombardier Wellington en détresse dans la nuit du 20 avril 1944, n'eut pas de chance. Il arriva au sol sur un énorme rocher, se fracturant le crane. Il ne fut découvert que le lendemain et mourut dans les jours suivants. Une scène du film relate cette tragédie.



Visite de la mémoire à Châteaubriant,

Par **Guillaume Détrait** et **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet)

Au fil de nos lettres d'information, nous vous avons présenté la famille Détrait, sympathique famille qui a spontanément apporté son soutien à l'ABSA 39-45 pour nous remercier d'avoir retrouvé des informations sur René Détrait, navigateur sur le Douglas A-24 tombé le 22 septembre 1944 à Izernac (56).

Guillaume et **Mathieu Détrait**, deux des petits-fils de René, nous ont fait le plaisir de nous rendre visite le 12 août dernier à Châteaubriant. Ce fut l'occasion pour Barthélemy et moi-même de faire leur connaissance, Mathieu arrivant de la région Parisienne et Guillaume ... de Californie !



Nous commençâmes par le magnifique château de la ville, le temps faire une photo de nos compères avec la maquette et la carte postale de l'avion de leur grand-père (**ci-dessus**). Puis, après un sympathique déjeuner, nous nous sommes rendus au local de l'ABSA 39-45 pour montrer nos « trésors de guerre », les pièces d'avions retrouvées au fil des fouilles.

Enfin nous nous rendîmes au musée de la résistance de Châteaubriant et à « La Sablière », la tristement célèbre carrière où furent exécutés le 22 octobre 1941 vingt-sept otages français, dont le jeune Guy Môquet (17 ans), en représailles à l'exécution d'un officier allemand à Nantes par 3 jeunes résistants communistes.

Benoît Paquet ■



Le Musée de la Résistance de Châteaubriant

La décision de retracer le parcours de mon grand-père pendant la seconde guerre mondiale n'était d'abord qu'un projet de mémoire destiné au petit cercle de la famille Détrait. Mais la rencontre virtuelle, COVID oblige, avec les membres de l'ABSA 39-45 a vite donné une véritable envergure à cette entreprise, grâce à la précieuse addition de nombreux éléments qui m'étaient jusqu'alors totalement inconnus. Habiter en Californie, bien loin des terres bretonnes, n'a en rien ralenti cette collaboration, portée par l'énergie et la passion de Frédéric Hénoff et Benoît Paquet. Leur décision de publier le parcours de grand-père dans les newsletters du printemps 2021 m'a bien évidemment profondément touché, et a généré un engouement pour l'ABSA 39-45 de nombreux membres du clan Détrait! Il était donc indispensable que je profite de mon passage en France pour rendre visite aux représentants de l'association, et quelle belle journée m'ont offert Benoît et Barthélemy ! La maquette de l'avion dans lequel le Capitaine Rollier et mon grand-père se sont écrasés près de



Vannes en septembre 1944 nous attendait, mon frère et moi, à notre arrivée à Châteaubriant, une belle manière de commencer cette journée. Le déjeuner sympathique sous un beau ciel d'été nous a ensuite permis de faire plus ample connaissance et découvrir l'histoire de l'association et les projets à venir. Au-delà de la visite passionnante du local de l'ABSA 39-45 et du musée de la résistance de Châteaubriant, je retiens de mes hôtes leur passion et dévouement pour cette association. Leur travail pour célébrer la mémoire de ceux qui se sont battus dans les cieux bretons il y a presque 80 ans, parfois au prix de l'ultime sacrifice, m'inspirent une profonde admiration et un grand respect. Et c'est donc bien naturellement que l'association compte un nouveau fan de l'autre côté de l'atlantique !

Guillaume Détrait ■



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945

Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189

44146 Châteaubriant Cedex

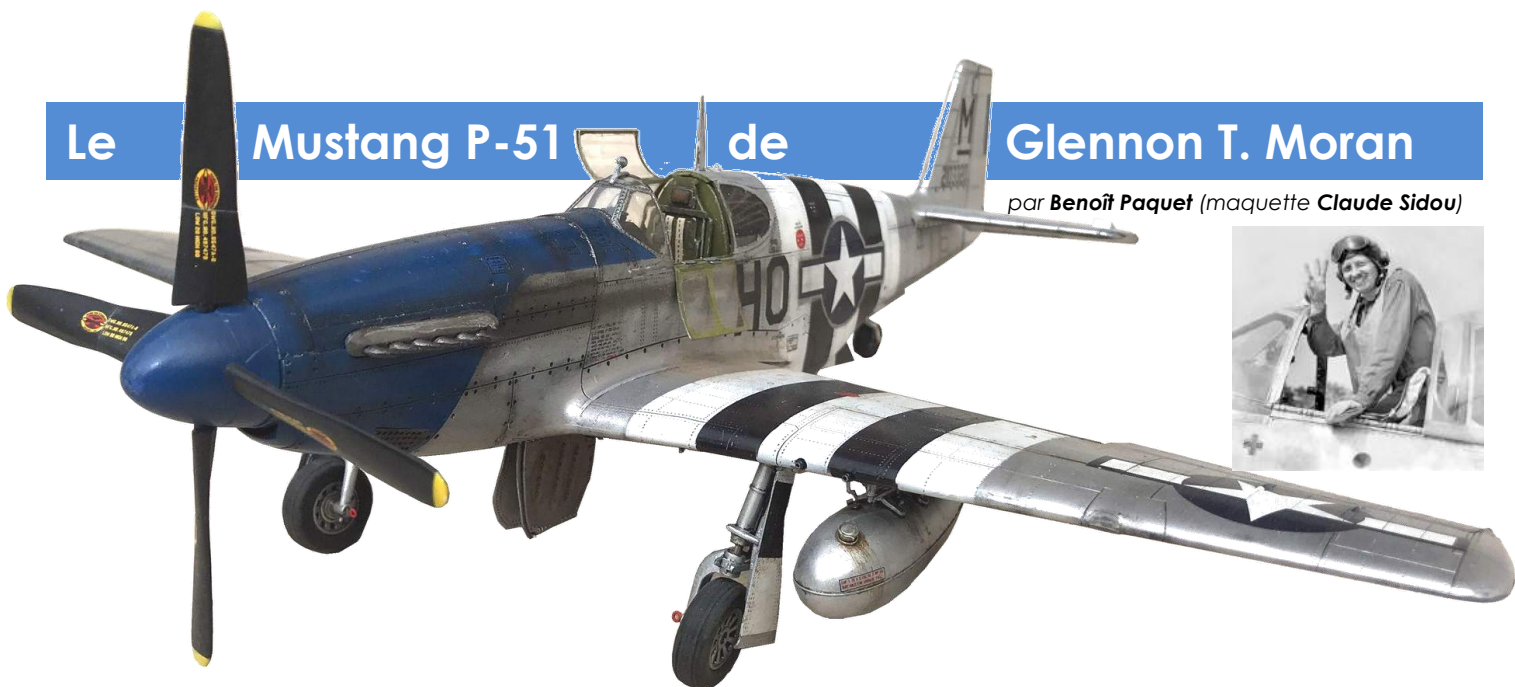
Association reconnue d'intérêt général

info.absa.3945@gmail.com



Le Mustang P-51 de Glennon T. Moran

par Benoît Paquet (maquette Claude Sidou)



Le 12 juin 1944 disparaissait près de Rennes le Lt. Harti Schmiedel, pilote allemand, à bord de son Messerschmitt Bf 109 G-6. Son histoire a fait l'objet de trois livres successifs par l'ABSA 39-45, et d'ailleurs Yves Genachte le Bail nous en présente la toute dernière édition dans cette lettre d'information. Mais on a peu parlé du pilote américain qui a abattu ce jour là le Lt Schmiedel, le **Lieutenant Glennon Timothy Moran**,

Cette maquette vient compléter celle du Messerschmitt Bf 109 G-6 (W.Nr. 412740) d'Harti Schmiedel réalisée il y a quelques années par un autre maquetiste de talent, Fabrice Dumont. ■



du 487th Fighter Squadron (352nd Fighter Group). L'occasion nous en est donnée aujourd'hui avec l'arrivée de la magnifique maquette au 1/32^e de son **Mustang P-51C « Little Ann »** réalisée par **Claude Sidou**, maquetiste désormais historique du projet du diorama de la mémoire de notre partenaire, le Club de Maquettes de Châteaubriant (44). Claude nous livre ici une maquette d'une excellente facture de ce Mustang P-51 C-1-NT (s/n 42-103320).



Lt. Glennon Timothy Moran

Né le 6 mars 1919 à St-Louis (Missouri), il s'engage dans l'US Army le 12 février 1942. Il rejoint le programme de formation des Cadets de l'Air le 31 juillet 1942. Nommé 2nd Lieutenant le 25 février 1943, il obtient ses ailes de pilote le 25 mars, à Craig Field, Alabama. Il fut d'abord formé au pilotage du P-47 et rejoignit le 487th FS (352nd FG) en Angleterre. Il fut crédité de 13 victoires en combat plus 3 endommagées et 3 au sol. Il retourna aux USA en septembre 1944 et fut affecté au 29th FS. Après guerre, il servit en Corée en 1951 et 1952, puis pendant la crise de Berlin en 1961 et 1962. Il termina sa carrière comme Deputy Chief of Staff de la Garde Nationale Aérienne du Missouri. Il se retira en 1973. Il décéda à 67 ans le 3 septembre 1986 et fut enterré au Jefferson Barracks National Cemetery de St-Louis (Missouri). ■



Mustang P-51 C du Lt. Glennon T. Moran (s/n 42-103320)

Messerschmitt Bf 109 G-6 du Lt. Harti Schmiedel (W.Nr. 412740)

Nouvelles maquettes

par **Benoît Paquet** (maquettes Bernard lochum et Gérard Letourneau, photos maquettes Benoit Paquet)

Bernard et Gérard, maquettistes au Club A3MJ de Montreuil-Juigné (49), nous font aujourd'hui l'honneur de nous livrer 3 maquettes pour le diorama de la mémoire du Club de maquettes de Châteaubriant. Nous les remercions pour leur contribution au devoir de mémoire envers ces aviateurs tombés dans notre région.

• Boeing B-17 « Party Tonight » s/n 42-97924



Maquette réalisée au 1/48° par Bernard lochum

Ce B-17 fut assigné au 350th B.S./100th B.G. à la base RAF de Thorpe Abbotts, Angleterre, le 30/05/44. Il est porté disparu au large de Brest (29) le 3 septembre 1944. Différentes sources indiquent que l'avion fut aperçu à 8h43 avec le moteur n° 2 en feu. A 8h46, il entama un retour vers la base en perdant rapidement de l'altitude. A cet instant, 2 hommes auraient été vus sauter en parachute. Puis 3 autres à 8h48. A 8h52, l'avion toucha la mer et explosa. Seuls 3 membres d'équipage furent récupérés par un bateau anglais.

L'équipage du B-17 « Tarty Tonight »

- 1st Lt. John E. David (pilote, tué)
- 1st Lt. John W. Simmons (co-pilote, tué)
- 1st Lt. Theron J. Stookesberry (photo ►) (navigateur, tué)
- 2nd Lt. John D. Goethel (bombardier, récupéré)
- T/Sgt. Frank Barili Jr. (mitrailleur supérieur, tué)
- T/Sgt. Henry J. Hendrickson (radio, récupéré)
- S/Sgt. Carl L. Fong (mitrailleur ventral, récupéré)
- S/Sgt. Walter E. Potter (mitrailleur latéral, tué)
- S/Sgt. Francis J. Waldschmidt (mitrailleur arrière, tué).



© American Air Museum
Charles D. Taylor
Collection UPL 22127

• Consolidated B-24D « The Oklahoman » s/n 42-40738

Ce B-24 faisait partie du 566th B.S., du 389th B.G. Son pilote, le 1st Lt. Jack Martin, qui a nommé « The Oklahoman », était de Tosamingo, Oklahoma. Cet avion participa au raid sur Ploesti en août 1943, piloté par le Lt. Conroy. Après son retour en Angleterre, le 389th B.G. fut envoyé en mission sur Cognac. Ce jour-là, le pilote, Harley Mason et son équipage, qui volaient habituellement à bord du B-24, "Fightin' Sam" (s/n 42-40506), volaient sur « The Oklahoman ». Le mauvais temps força le groupe à rentrer. Au-dessus de Nantes, l'avion fut touché par un tir de Flak et explosa. « The Oklahoman » s'écrasa à « La Croix », Saint-Brévin-Pins (44). Le pilote fut le seul survivant et fut capturé.



Maquette réalisée au 1/48° par Bernard lochum

L'équipage du B-24 « The Oklahoman » :

1st Lt. Harley B. Mason (pilote), 2nd Lt. Thomas C. Baum (co-pilote), 2nd Lt. James F. Nolan (navigateur), 2nd Lt. Edward Lesnak (bombardier), T/Sgt. Martin E. Marzolf (mitrailleur supérieur), T/Sgt. Robert W. McNair (radio), S/Sgt. Walter E. Taylor (mitrailleur ventral), S/Sgt. Rudolph O. Anchondo et S/Sgt. Doyle L. Kirkland (mitrailleurs latéraux), S/Sgt. Lester T. Ward (mitrailleur arrière).



CREW Lieutenant Harley B. MASON - November 1943

Partie de l'équipage du "The Oklahoman", devant leur B-24 le "Fightin' Sam". **Debout, g. à d. :** F/O Baum, 1st Lt. Mason, 1st Lt. Roodman, T/Sgt McNair, S/Sgt. Ward, T/Sgt. Anchondo. **Devant, g. à d. :** S/Sgt. Kirkland, S/Sgt. Scollin, T/Sgt. Taylor, M/Sgt. Lesnak
Photo © American Air Museum - John Simmons Young Collection - UPL 48897

Mustang P-51D-20-NA s/n 44-64153 code VF-B.

Avion du Major Frederick W. Glover, Commandant du 336th FS, ce P-51 ne fut pas abattu dans notre région. Il fut repeint avec le code VF-P et exposé à Paris après la victoire de 1945



Maquette réalisée au 1/48° par Bernard lochum

La presse en parle

par **Benoît Paquet** (documents fournis par **Jean-Michel Martin**)

Nous vous avons présenté dans notre précédente lettre d'information (n°18, juin 2021) le témoignage de Monsieur René EPERT, 92 ans, témoin du crash du Messerschmitt 109 de Klaus KLINKAUF le 31 décembre 1943, interviewé par Jean-Michel Martin. Ce témoignage a retenu l'attention du journal d'information de Trégomeur. Nous remercions cette commune des Côtes d'Armor d'avoir contribué à relayer ce morceau d'histoire. Voici son article.

N°14 Magazine d'information
Trégomeur
infos Juillet 2021

Le Lavoir du Pissot

- Municipalité p. 2
- L'essentiel du conseil municipal**
- Travaux p. 8
- Le point sur les travaux**
- Les écoles p. 10
- Vie scolaire**
- Info interco p. 13
- France services**
- Dossier p.17
- Histoire**

Histoire
René EPERT, 92 ans, se souvient !

Le recueil de témoignages est toujours un moment d'émotion intense. Jean-Michel Martin, fidèle membre de l'ABSA 39-45 en a beaucoup recueillis dans les Côtes-d'Armor. Mais 78 ans après des faits, recueillir un témoignage devient un événement exceptionnel. C'est pourquoi ce que Jean-Michel a réussi à faire en rencontrant le 23 février 2021 René EPERT, 92 ans, à Trégomeur (22) où il reside.

se déroulent sous nos yeux, mais malgré tout un peu éloigné. Ça « ferrailait dur ! ». Le bruit des entraînements était incessant. Il y avait de plus en plus d'avions dans le ciel. Surpris par un tel spectacle nous n'avions même pas osé aller nous protéger des balles qui auraient pu venir se perdre jusqu'à nous. Cela durait depuis un bon moment quand soudain, dans le loizenn, venant de la direction de Pampol, Saint-Quay, l'on vit un des chasseurs qui venait dans notre sens. C'est du moins ce que nous semblait. Il perdit de plus en plus d'altitude. On remarqua que son train d'atterrissage n'était pas sorti. Un filet d'huile noire faisait une traînée en arrière de l'aéronef. L'atterrissage avait sans doute voulu sauter par parachute. Il perdit tout le côté gauche, attaché par des cordages dont certains étaient en arrière du cockpit. D'autres cordages étaient accrochés à l'empenne. Il perdit toujours de l'altitude. L'atterrissage ne se débattait pas. Est-il mort ? On ne vit plus l'appareil. Ses bras, cachés par un rideau d'arbres mais on entendit un grand fracas. Il s'écrasa dans un champ en pente vers le village de Coccantin (photo).

Sur site, deux pompiers furent arrêtés. On aperçut que le corps du pilote qui s'était détaché de l'appareil, fut retrouvé dans un champ près du village de Buhard. Les allemands arrivés rapidement sur les lieux, nous interdirent l'accès au site du crash, mais de loin, cachés derrière un talus, on put apercevoir le carrosse délabré. Le corps du pilote fut déposé 24 heures dans la dépendance d'une maison au village de Coccantin. Les allemands l'emmenèrent le lendemain. L'épave de l'avion fut enlevée dans les jours qui suivirent.

Vendredi 31 décembre 1943, Trégomeur, Côtes du Nord, chute du Me Bf 109 de Klaus P. Klinkauf.

« Nous étions en pleine guerre les allemands étaient partout. J'avais 15 ans. Je vivais chez mes parents. Notre maison familiale se situait au village de la Ville Daniel. C'était le début de l'après-midi. Il faisait un temps magnifique, avec un ciel bleu sans nuage. L'air était bon et un dans notre jardin avec mon père et un oncle qui, prisonnier, venait juste d'être libéré par les allemands. Soudain, on entendit dans le ciel un vacarme énorme.

« ... ça ferrailait dur ! »

Le bruit venait de la direction de Saint-Quay-Portrieux, situé au nord-ouest. On aperçut tout d'abord des avions qui évoluaient dans le ciel. Les ailes brillaient dans le soleil. Un combat aérien

Monsieur EPERT raconte également un jour où il travaillait dans un champ en compagnie de son père, un Mosquito (bi-moteur de la Royal Air Force) largua ses deux réservoirs annexes de carburant à deux centaines de mètres d'eux. Ils n'approchèrent avec méfiance car ils leur ressemblaient à des bombes. Très vite, vu l'absence d'essence, ils découvrirent que c'étaient des réservoirs. Les quelques litres qui s'y trouvaient encore furent récupérés. C'était si rare de trouver à cette époque.

Remerciement à Monsieur René EPERT pour son témoignage. Merci à Messieurs EPERT père et fils, pour l'accueil qui m'a été réservé. Merci également à Yves LEMOINE pour avoir organisé cette rencontre. Merci enfin à Yves GENACIATE LE RAIL et Frédéric HENCOFF pour leur aide.

Jean-Michel MARTIN ABSA 39-45 - Février 2021

Par Jean-Michel Martin (photos Jean-Michel Martin)

Histoire
Le dernier vol de Klaus P. KLINKAUF, le 31 décembre 1943

Le Gefreiter Klaus Peter KLINKAUF, Caporal Pilote de la Luftwaffe (Armée de l'Air Allemande), était engagé au 5. Staffel de la Jagdgeschwader 2 Richthofen (5^e escadron de chasse) en mai 1943. Il était né le 10 octobre 1922 à Berlin. Âgé de 21 ans, cette mission le 31 décembre 1943 lui fut fatale. Ce dernier jour de chasse, il décolla vers 14 heures de l'aérodrome de Cail dans l'Osse. Il pilotait un Messerschmitt Bf 109 de type G-6 Werknummer 15383 (numéro de construction usuel). La mission avait pour objectif l'attaque de 200 bombardiers américains de l'US Army Air Force de mission de bombardement sur les aérodromes de Bordenaux-Mérignac en Gironde, mais également la Rochelle en Charente-Maritime. Les chasseurs américains et anglais, venus en protection et accompagnés des lourds quadrimoteurs, encerclèrent les escadrons B-24 revenant aussi de bombarder l'aérodrome de Saint-Jean d'Angély en Charente-Maritime. Ils furent aussi les cibles des chasseurs allemands pilotant le même type de chasseur, tomba sur Kortugal au Saint-Quay-Portrieux, touché lui aussi par les chasseurs alliés. Le combat se déroula aux alentours de la commune de Saint-Quay. Le sergent pilote Günther REGENTIN fut grièvement blessé au bassin et aux jambes. Il décéda en 1946. Klaus Peter KLINKAUF repose au cimetière allemand de Lesnevén dans la Finistère.

Acte de décès de Klaus Peter KLINKAUF
 Nom de famille et Prénom : Klinkauf Klaus-Peter
 Né le 10.10.1922 à Berlin Arrondissement - Canton : 5. Staffel Jagdgeschwader Richthofen 2
 Unité de réserve :
 Matricule : 59745/384
 Grade : Gefreiter Aktive Flugzeugführer (pilote)
 Jour, heure, lieu et cause : 31.12.43 Trégomeur bei St Brieux du décès : décédé

Messerschmitt Bf 109 G-6 de la JG 21 (Wk. 20776) pilote par Günther REGENTIN. Klaus Peter KLINKAUF pilotait le même type d'avion au sein de la même unité. Profil © Jean-Marie Guillou

Par Jean-Michel Martin, avec la complaisance de Frédéric Hénoff et Yves Genaciate Le Rail (photos J.M. Martin - Profil Jean-Marie Guillou)

TREGOMEUR INFO 4714 | 19
 JUILLET 2021



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
 Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189
 44146 Châteaubriant Cedex
 Association reconnue d'intérêt général
 info.absa.3945@gmail.com



Nouveauté

par Yves Genachte Le Bail (photo de l'auteur)



Bonjour à tous,
Enfin, la 3^e édition sur Harti est sortie. J'espère que ce sera la dernière. Que manquait-il à ce livre qui racontait surtout une belle aventure, celle de fouilles qui ont marqué les esprits et provoqué bien des émotions ? Il manquait le parcours d'un pilote qui a combattu en Afrique du Nord, en Italie et lentement, est remonté le long de la botte italienne pour revenir à son point de départ. De l'attaque, la Grande Armée passait à la défensive. Le règne qui devait durer mille ans s'écroulait au bout de 5 ans. Je me suis permis de me glisser dans la peau d'Harti. Penser à sa place, pourrait passer pour une imposture et pourquoi pas, pour une initiative bien prétentieuse. Etre "Harti", est-ce une atteinte au personnage ou à sa famille décimée par la guerre et dont il ne reste que des cendres. Seule Margot aurait pu m'en dire plus sur la vraie personnalité de ce jeune pilote, mais Margot savait-elle ce qui se passait dans la tête de son fiancé à 10 000 m d'altitude dans un combat tournoyant ?

Est-ce si difficile de s'immiscer dans les pensées d'un jeune pilote allemand qui a vécu la gloire des vainqueurs et la chute des vaincus. Son démarrage dans les jeunesses hitlériennes, ses convictions, sa foi en un monde meilleur, promis par un fou adulé par tout un peuple qui a cru à la renaissance d'un empire. Son rêve de voler, de se hisser au niveau de ses pairs, de rejoindre la caste des as de la chasse, ses certitudes sur la victoire, ses doutes, ses désillusions et enfin la réalité d'une fin annoncée, la fin du rêve. Mais son rêve n'était-il pas de voler ? Le 12 juin 1943, Harti et Margot se fiançaient. Le 12 juin 1944, Harti décollait de Vannes pour un vol sans retour. Quel drôle de hasard, mourir à 6 000 m, le jour de son premier anniversaire de fiançaille. On retrouvera 60 ans plus tard, sur le corps d'Harti, une photo de Margot qui s'effaçait à la lumière du jour. Avait-elle veillé sur Harti durant tout ce temps ?



Pour passer commande de la nouvelle édition de « Porté disparu, 12 juin 1944 », merci de contacter Frédéric Hénoff : frederic.henoff@free.fr
ou envoyez directement un chèque à l'ordre de ABSA 39-45 à :
Frédéric Hénoff
1 allée de la lande
35131 PONT PEAN
- tarif adhérent ABSA 39-45 : 16 €
- tarif non adhérent : 19 €
- frais de port : 5 € par brochure



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189
44146 Châteaubriant Cedex
Association reconnue d'intérêt général
info.absa.3945@gmail.com

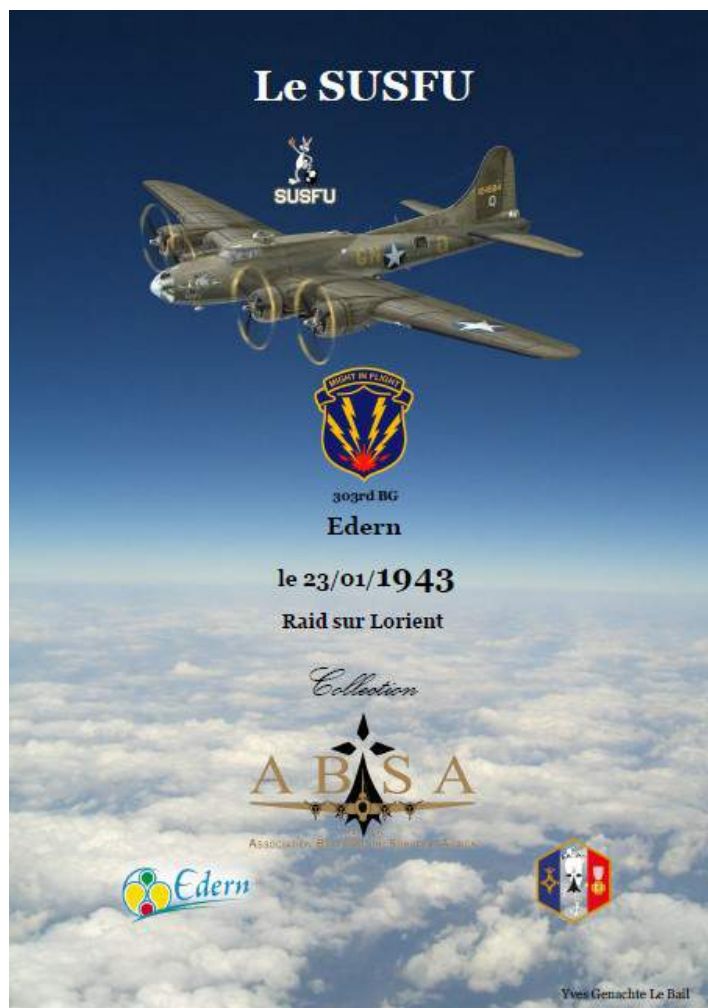


BROCHURE

" Le SUSFU—Edern, le 23/01/1943 "

par Yves Genachte Le Bail
32 pages - Format 21 x 29,7 cm

Les dernières minutes du Boeing B-17 « SUSFU » tombé à Edern (29) le 23 janvier 1943 à l'occasion d'un raid du 303rd Bomb Group sur Lorient. Vous vivrez également le périple du Sergent radio Sebastian Vogel, qui traversa la Manche pour rejoindre l'Angleterre



DVD

Nicolas Guillou, réalisateur du film « Le réseau Shelburn », nous a confié quelques DVD de son film disponibles au prix spécial de 10 € (+ 4 € de frais d'envoi).



ADHEREZ A L'ABSA 39-45

Vous vous intéressez à l'histoire de la deuxième guerre mondiale dans notre région, vous souhaitez participer à nos cérémonies et événements, vous voulez contribuer à nos recherches ou tout simplement soutenir notre action, alors **adhérez à l'ABSA 39-45**.

La cotisation annuelle est de 32 €.

Prix :

- tarif adhérent ABSA 39-45 : 7 €
- tarif non adhérent : 9 €
- frais de port : 4 €

Pour commander la brochure, le DVD ou simplement adhérer à l'ABSA 39-45, contactez Benoit Paquet

b.paquet@orange.fr - 06 82 86 03 91