



Juin
2022

121

INFO

Edito

Chères amies, chers amis,
Voici notre nouvelle lettre d'information, toujours aussi riche en actualité et... en émotion : un hommage appuyé à un équipage de B-17 en présence des familles, la rencontre avec un vétéran de 1944, le salon de la maquettes de Châteaubriant mais aussi l'hommage à une résistante briochine ; ajoutons à cela quelques anecdotes, la présentation de nouveaux ouvrages sans oublier l'accueil de nouveaux adhérents. Bref, c'est parti pour quelques bons moments de lecture.

Amicalement
Benoît Paquet



Au sommaire

3

Juillet – août 2022 : 3 moteurs d'avions à Monterblanc (56)

Une exposition estivale avec Air Mémorial et l'ABSA 39-45
Par Frank Bernard et Benoît Paquet



4

Edern (29), l'hommage au B-17 « SUSFU »

Deux jours de commémoration et d'émotion
Par Benoît Paquet



8

Le B-26 Marauder Miss Take ne répond plus (2^e partie)

L'épopée d'un équipage américain dans le secteur de Coësmes
Par Daniel Jolys



10

George Merz, un vétéran à Plouha (22)

Hommage au réseau Shelburn en présence d'un vétéran américain
Par Benoît Paquet



12

Châteaubriant (44) fête le maquettisme et le modélisme

Plus de 2 000 visiteurs et 40 exposants
Par Benoît Paquet



14

Une belle robe blanche

Quand un parachute devient robe
Par Jean-Michel Martin



15

L'évasion d'Yves Mahé d'Algérie pour l'Angleterre

Une histoire du célèbre pilote du Normandie-Niemen
Par Yves Mahé



19

Marguerite BAUCHAT, Résistante briochine oubliée

Le courage d'une militante de la première heure
Par Jimmy Tual



22

En bref

- « Tombés du ciel », de Claire Andieu
- « Les Rosaies, Histoire de la station balnéaire »
- Une nouvelle brochure dans la collection ABSA 39-45

25

Bienvenue à...
Soutenez l'ABSA 39-45

Juillet – août 2022 : 3 moteurs d'avions à Monterblanc (56)

par Frank Bernard (Air Memorial) et Benoît Paquet (ABSA 39-45)

Les 12 et 13 juin 1944.

Trois avions allemands, les célèbres Messerschmitt 109, décollent de l'aérodrome Vannes-Meucon. A cette époque de la guerre, quelques jours seulement après le débarquement en Normandie, les avions allemands décollent essentiellement pour des missions d'interception de bombardiers et chasseurs alliés, en pleine offensive sur l'Europe. Aucun de ces trois chasseurs allemands ne rentrera à la base ; ils seront abattus en Ille-et-Vilaine et dans le Morbihan et ne seront pas retrouvés. Ces trois chasseurs appartenaient tous à l'escadron de chasse JG 53, basé seulement quelques jours, du 7 au 15 juin 1944, à l'aérodrome de Vannes Meucon.

En 1982, 2003 et 2004, les associations Air Mémorial et ABSA 39-45 ont entrepris des recherches pour retrouver les restes de ces avions, toujours enfouis dans le sol Breton. Les principales pièces de ces avions disparus, les moteurs, vont être exposés pour la toute première fois ensemble à la Médiathèque de Monterblanc (56) pendant la période estivale 2022. Au travers de cette exposition unique, Air Mémorial et l'ABSA 39-45 retracent l'histoire de ces avions et de leurs pilotes.



◀ Le moteur du Me Bf 109G d'Harti Schmiedel retrouvé en 2004 au Rheu (35).
Photo ABSA 39-45

Le moteur du Me Bf 109G d'Helmut Rosenbaum retrouvé en 1982 à Romillé (35) par Pierre Mahé. ▶
Photo Pierre Mahé



◀ Le moteur du Me Bf 109G retrouvé en 2003 à Augan (56) par Air Memorial.
Photo Air Memorial

L'exposition se tiendra à la Médiathèque de Monterblanc du 13 juillet au 27 août 2022 (sauf du 25 au 30 juillet, la médiathèque étant fermée), les mardi, mercredi, vendredi et samedi (matin). Deux conférences sur les combats de juin 1944, sur le terrain de Vannes-Meucon et plus largement sur les pertes aériennes en Bretagne seront effectuées à la médiathèque les 22 juillet et 19 août de 19h à 20h. ■

Exposition
Les trois moteurs d'avions allemands de Vannes-Meucon, juin 1944

DU 13 JUILLET
AU 27 AOÛT 2022*

ORGANISÉE PAR
AIR MÉMORIAL ET L'ABSA 39-45

MÉDIA - THÉÂTRE DU GOLFE
IMAGINE
MÉDIATHÈQUE MONTERBLANC

MARDI : 15H-19H / MERCREDI : 10H-12H30 ET 14H-19H / VENDREDI : 15H-19H
SAMEDI : 10H-13H
LA MÉDIATHÈQUE EST FERMÉE DU 25 AU 31 JUILLET

ABSA
Association Bretonne du Souvenir Aérien

Edern (29), l'hommage au B-17 « SUSFU »

Par Benoît Paquet (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

Les commémorations sont toujours des moments d'émotion pour les membres de l'ABSA 39-45. Mais lorsque ces hommages nous amènent à vivre pendant deux jours avec les descendants d'aviateurs, l'émotion devient alors communion. Ces deux jours passés à Edern, les 30 avril et 1^{er} mai derniers, ont permis à l'ABSA 39-45 de faire connaître ses activités à de nombreux Finistériens. Aussi nous remercions chaleureusement l'Association des Anciens Combattants du Pays Glazik et la commune d'Edern pour la qualité de l'organisation et la chaleur de leur accueil.

Rappel historique.

Le 23 janvier 1943, le Boeing B-17F-25-BO « SUSFU » (#41-24584 - 303th Bomb Group/427th Bomb Squadron) était abattu à Edern, dans le Finistère sud. Après avoir largué ses bombes sur la base sous-marine de Lorient, la mission du jour, l'avion repris le chemin du retour vers sa base de Molesworth, en Angleterre. Mais des Focke-Wulf Fw 190 à l'affût attaquent les B-17 par l'avant ; le nez du « SUSFU » est sérieusement endommagé et le bombardier Roy R. Moser, est tué. L'appareil étant trop gravement touché, le pilote, Harry A. Robey Jr, donne l'ordre d'évacuer l'appareil. Il sera malheureusement abattu par un chasseur allemand lors de sa descente en parachute. Sur les huit autres membres d'équipage, six seront capturés et emprisonnés au Stalag Luft III, en Pologne (Charles R. Grice, Val B. Hannon, Wilburg F. Hummel, Edward T. Levering, Francis Sulcofski et Thomas H. Morrison) et les deux autres s'échapperont et rejoindront l'Angleterre (Mark L. McDermott et Sebastian L. Vogel).



Debout de g. à d. : 1st Lt Harry A. Robey Jr, 2nd Lt Benjamin H. Burma*, 2nd Lt Charles R. Grice, 2nd Lt Roy R. Moser.

Accroupis de g. à d. : T/Sgt Francis Sucofski, S/Sgt Sebastian L. Vogel, Sgt Donald H. Rutt**, Merel D. Bradley**, Sgt Edward T. Levering

Photo famille Vogel

* remplacé par le 2nd Lt McDermott le jour de la mission

** tués le 3 janvier 1943 à bord du B-17F « Kali » lors d'une mission sur St-Nazaire.

Le projet est lancé

C'est pour rendre hommage à cet équipage que dès 2019, l'Association des Anciens Combattants du Pays Glazik, présidée par Laurent Hémery, le maire d'Edern, Jean-Paul Cozien et l'équipe municipale, ainsi que l'ABSA 39-45 sont entrés en contact pour préparer un événement et retrouver les familles des aviateurs. De nombreuses réunions de travail eurent lieu, et l'ABSA 39-45 (en particulier Frédéric Hénoff) contribua activement à rechercher et à retrouver les familles aux USA. Puis la crise sanitaire nous amena à repousser l'évènement de 2020 à 2022.

Les familles de trois membres d'équipage auraient dû se joindre à ce week-end de commémoration : Rick et Gordon Grice, les fils de Charles R. Grice (navigateur), Jessica Hugues, la petite-fille d'Edward T. Levering (mitrailleur de queue) et Beth Stadsfold Vogel, la fille de Sebastian L. Vogel (opérateur radio). Malheureusement la santé du mari de Beth S. Vogel, Kent, s'étant aggravée, le voyage fut annulé pour Beth et Kent. Nous en profitons pour souhaiter un bon rétablissement à Kent Stadsfold.



Deux jours de commémoration à Edern (29).

Arrivés dès le 29 avril, la fine équipe de l'ABSA 39-45 (Barthélemy, Frédéric, Pierre et moi-même) installa son stand au cœur du village américain reconstitué : le désormais célèbre moteur du Messerschmitt Bf 109G d'Harti Schmiedel, mais également les mannequins de Pierre Mahé (un pilote de la Luftwaffe, à côté du moteur, et un aviateur américain en hommage à l'équipage du B-17 « SUSFU »).

Puis nous retrouvâmes les familles américaines arrivées à Edern (Rick Grice et son épouse Debbie, Gordon Grice et un ami, Bob, Jessica Hugues et son fils Owen) et passâmes une mémorable soirée « pizzas » au cœur d'un agréable gîte mis à disposition au cœur de la campagne finistérienne par l'association des Anciens Combattants du Pays Glazik. La soirée fut chargée en émotion : nous étions les uns et les autres intarissables sur les anecdotes historiques liées au crash du B-17 « SUSFU ».

Edern (29), l'hommage au B-17 « SUSFU »

Par **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

A 16h30 l'après-midi, une impressionnante célébration en mémoire de l'équipage fut organisée sur le lieu du crash, à la stèle commémorative de Kerganaben qui fut officiellement inaugurée à cette occasion. Saluons au passage la qualité du travail du sculpteur **Pierre Trellu**, créateur de la stèle et actif membre de l'organisation de ce week-end.



Pierre Trellu (bêret), créateur de la stèle commémorative, avec les descendants des aviateurs du « SUSFU ».

Plus de 200 personnes assistèrent à la cérémonie en présence de nombreuses personnalités parmi lesquelles **Elisabeth Webster**, Consul des Etats-Unis pour le Grand Ouest, **Jean-Paul Cozien**, Maire d'Edern ou Maël de Calan, Président du conseil départemental du Finistère.



Les porte-drapeaux encadrent la stèle, recouverte du drapeau américain, à quelques mètres seulement du lieu où s'écrasa, ce 23 janvier 1943, le bombardier B-17 « SUSFU ».

La cérémonie fut solennelle et empreinte de beaucoup d'émotion, notamment pour Jessica, Owen, Rick, Debbie, Gordon et Bob, qui échangèrent quelques mots avec Elisabeth Webster. Celle-ci était



Jean-Paul Cozien, Maire d'Edern et Elisabeth Webster, Consul des Etats-Unis pour le Grand Ouest près de la stèle commémorative tout juste dévoilée.

accompagnée pour l'occasion par le **Colonel Allen Pepper**, Attaché à la Défense à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique. Nos amis américains eurent



Elisabeth Webster reconforte Jessica Debbie, la femme de Rick, avec le Colonel Pepper.

également l'opportunité de faire la connaissance d'un témoin de l'époque, qui avait vu le corps de Roy R. Moser, à quelques mètres seulement de la carcasse de l'avion après le crash.



Owen, Jessica, Gordon et Rick encadrent un des derniers témoins du crash de l'avion de leurs aïeux.

Edern (29), l'hommage au B-17 « SUSFU »

Par Benoît Paquet (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)



Jessica et Owen, Bob, Gordon, Rick, Debbie, Elisabeth Webster, Jean-Paul Cozien et le Colonel Pepper devant la stèle.



Rick indique le nom de son père et Jessica celui de son grand-père. En arrière plan (point blanc), l'endroit précis où est tombé l'avion.

La soirée fut de nouveau très conviviale, en petit comité avec nos amis américains ; au programme une dégustation de vins, charcuterie et fromage dans une auberge au cœur de la campagne Edernoise.

Le lendemain 1er mai, nous passâmes la journée sur notre stand au cœur du camp militaire US : la foule fut extrêmement nombreuses et les rencontres toujours aussi enrichissantes.

Notons au passage la présence d'**Aurélien Lothelier**, jeune passionné de l'armée française, notre voisin de stand, habillé pour la circonstance en fantassin français de 1940. Aurélien eut la gentillesse de remettre à chacun des américains présents quelques morceaux du B-17 « SUSFU », geste qui fut apprécié par tous non sans une grande émotion.



Aurélien Lothelier, passionné d'histoire, aux côtés du pilote allemand sur le stand ABSA 39-45.

Retrouvez les vidéos de la cérémonie d'hommages et du camp militaire américain sur Youtube :

- la cérémonie : [lien](#)
- le camp militaire : [lien](#)

Ces clips vidéos ont été réalisés par la société « Déclit par l'image » (à retrouver sur [Facebook](#)).

Au nom de tous les membres de l'ABSA 39-45, nous tenons à remercier très chaleureusement les organisateurs de ce week-end commémoratif magnifiquement organisé, en particulier **Laurent Hémerly**, président de l'Association des Anciens Combattants du Pays Glazik, **Jean-Luc Renault**, **Pierre Trelu** et bien sûr **Jean-Paul Cozien**, Maire d'Edern et toute son équipe municipale.

Et nous remercions et saluons également **Rick**, **Debbie**, **Gordon**, **Bob**, **Jessica** et **Owen** pour les bons moments de communion et d'échange passés ensemble, sans oublier **Beth Stadvold Vogel**, à qui nous avons bien sûr beaucoup pensé pendant ces deux jours riches en émotion.

Le B-26 Marauder Miss Take ne réponds plus (2^e partie)

par Daniel Jolys, Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Saint-Ganton - Pipriac - Vitré.

La nuit venue, les Américains s'extirpent de leur repaire dans la plus grande discrétion et s'engouffrent dans une voiture qui les attend dans la pénombre. Au volant : Pierre Aubron qui a subtilisé le véhicule appartenant aux Allemands de l'organisation Todt. George Stalnaker se souvient : « *Le conducteur avait l'accélérateur au plancher, roulant bien souvent sans phare et il ne s'arrêtait jamais aux intersections de routes, il klaxonnait et traversait à toute vitesse* ». Arrivés dans un café à Saint-Ganton, les aviateurs sont reçus par Pierre Pineau, alias André Benard dans la Résistance. Ils sont logés au village de la Roche, dans une petite maison tenue par une dame âgée. Trois jours plus tard, le 28 juillet au soir, les fugitifs doivent rapidement quitter les lieux. Les résistants, prévenus de l'imminence d'une opération allemande dans le secteur, arrivent avec plusieurs bicyclettes et entraînent les Américains au moulin à blé du Tertre Danet à Pipriac. De nouveaux vêtements leur sont fournis ainsi que des bérets et de fausses cartes d'identité. Là aussi, George Stalnaker a une anecdote : « *Les résistants nous ont appris à garder notre cigarette aux lèvres et ne pas l'enlever sans arrêt, car cela aurait pu nous faire remarquer comme étant des Américains* ». En réalité, les accompagnateurs préparent le groupe à un plus long périple à vélo en direction de Vitré. Pierre Pinot et Jean Marion vont les convoier.

Le 31 juillet, arrivés à Vitré, ils sont accueillis par le commissaire de police qui les loge dans une belle demeure, située dans le centre-ville, propriété de M. Mirault, directeur de la Banque de France. Derrière les fenêtres, les aviateurs observent les convois allemands traversant la ville en bon ordre. Le 3 août, tôt le matin, comme convenu, des gendarmes de la brigade de Vitré conduisent les Américains au Chemin Champlet, à la sortie de la ville, où ils sont



Août 1944 - 1^{er} rang : E. William, S. Miller, R. Smith.

2^e rang : F. Murphy, Jean Marion, J. Clark, Pierre Pinot, G. Stalnaker et M. Mirault de Vitré (sous réserve).

attendus par des résistants locaux. Parmi eux, Francis Langouët, agriculteur, emmène le groupe à travers la campagne jusqu'à sa ferme du Teilleul à Pocé-les-Bois. Là, les aviateurs peuvent se restaurer et se reposer. George Stalnaker, dans ses souvenirs, n'a pas oublié cet endroit : « *Nous avons bu du cidre tout l'après-midi* ». A la nuit tombée, Francis Langouët et les aviateurs repartent à travers champs jusqu'à Livrésur-Changeon, où ils rejoignent des éléments du 2^e régiment de cavalerie de reconnaissance américain (2nd Cavalry Reconnaissance Squadron) qui s'apprêtent à libérer la ville de Vitré le 4 août au matin. C'est la fin du cauchemar. Les rescapés du B-26 Miss Take sont conduits au quartier général de la 4^e division blindée US du général Wood, positionné vers Saint-Aubin-d'Aubigné au nord de Rennes.

Retour en Angleterre.

Le 6 août 1944, George Stalnaker et ses camarades atterrissent sur leur base de départ en Angleterre. Trois jours plus tard, à Londres, il retrouve avec une certaine émotion, Eugene Squier sain et sauf.

Le copilote raconte son aventure un peu moins mouvementée. Après avoir parcouru une dizaine de kilomètres dans la campagne, aidée de sa boussole, en direction du sud, Eugene Squier s'est présentée dans une ferme isolée, probablement chez M. Chevrollier à la Petite Goupillière à Martigné-Ferchaud, qui lui a fourni des vêtements civils. Puis il a été conduit chez des voisins au village des Perrières où il est resté six jours. Vers le 16 juillet, Joseph Bodard, bien informé, le prend en charge et l'invite à rester chez lui jusqu'à la Libération de Rennes le 4 août 1944.



Les aviateurs de retour en Angleterre ont conservé leur béret.

Quant à Lloyd V. Alexander, il n'a pas eu la chance de ses compatriotes. Peu après son arrivée au sol, il est arrêté par une patrouille allemande sans doute vers le lieu-dit la Coëfferie à Coësmes. Prisonnier de

Le B-26 Marauder Miss Take ne réponds plus (2e partie)

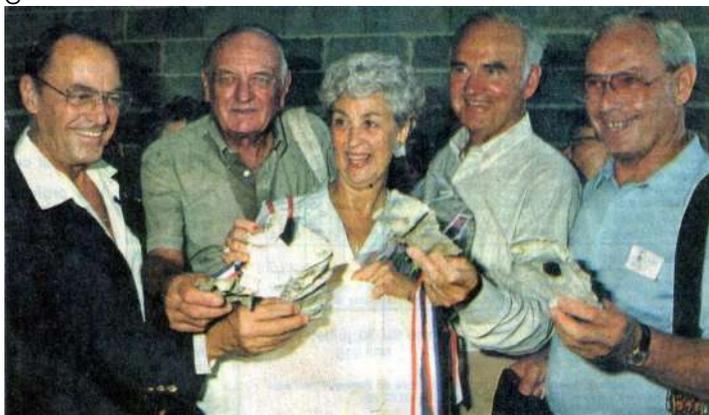
par Daniel Jolys, Cercle d'Histoire du Pays Martignolais (photos de l'auteur sauf mention contraire)



Les Retrouvailles sur la base de Matching Green.

guerre, il a été transféré en Allemagne au camp provisoire de la Luftwaffe (Dulag Luft) à Wetzlar puis au Stalag Luft n° 4 à Gross Tychow, en Poméranie, et au sinistre camp de Wöbbelin jusqu'à sa libération le 3 mai 1945 par la 8^e division d'infanterie américaine.

Après un court séjour à Londres, George Stalnaker et son équipe, dispensés de missions de bombardement, rentrent aux Etats-Unis. Leur aventure, peu commune, a suscité d'indéfectibles liens d'amitiés avec leurs hôtes français qui se prolongeront bien après la guerre.



Retour de quatre aviateurs américains sur les lieux du crash à Coësmes en 1989. De gauche à droite : George Stalnaker, Jim Clark, Mme Miller, Eugene Squier et Stanley Miller . Photo J.D.

Epilogue.

Le dimanche 9 juillet 1944 et les jours suivants, les voisins et de nombreux curieux se rendent sur les lieux de la chute du B-26 'Miss Take'. Le bimoteur a été littéralement pulvérisé par l'explosion. Instinctivement, certains promeneurs quittent les lieux avec un morceau de l'épave, une relique en quelque sorte.

Léon Dézalleux, agriculteur à la Jarretièrre en Martigné-Ferchaud, lieu-dit situé à un bon kilomètre des Places, avait conservé la partie d'un aileron du bombardier.

Bien des années plus tard, un de ses amis martignolais, Henri Delcourt, l'a débarrassé de ce bout de métal léger avec une petite idée en tête. La structure métallique des avions B-26 était en Duralumin, un alliage léger et résistant, de type ALCLAD 24S-T¹, un matériau relativement facile à travailler. Ces appareils étaient fabriqués par l'usine Glenn L. Martin à Omaha dans le Nebraska (USA). Henri Delcourt a donc plié, percé, riveté et aménagé cette pièce du bimoteur pour la transformer en « boîte à pêche », accessoire indispensable pour ce pêcheur passionné.

Aujourd'hui, Henri Delcourt conserve précieusement cette boîte originale, une des dernières traces du B-26 'Miss Take'.



Boîte à pêche réalisée par Henri Delcourt



Intérieur de la boîte avec les inscriptions ALCLAD 24S-T

Sources : ABSA 39-45, Revue Mémoires n° 10 (1998) traduite par Marcel Derouallière, Rapports d'août 1944 IS9 WEA du MI 9 britannique, MACR n° 6649, Ouest-France 1984, Flash Infos n° 36 octobre 2010 Pocé-les-Bois, Guipry-Messac 'au rythme des bottes allemandes' de Pierre Lebreton 2007, Arch. dép. L-A.

Remerciements à Pierre Lauglé, Marcel Communal, Raymond Desmots, Marcel Chevrollier, Mme Veillaux née Colin, Claude Perrois et Raymond Tellier. Avec l'aimable autorisation d'Henri Delcourt pour la présentation de sa boîte à pêche.

Photographies : <http://www.384thbombgroup.com>

¹ Audrey Cochard : Microstructures et propriétés mécaniques des alliages de type Duralumin : archives-ouvertes.fr

George Merz, un vétéran à Plouha (22)

Par Benoît Paquet (photos Benoît Paquet)

Nous avons parlé de nombreuses fois du fameux réseau Shelburn, réseau d'évasion des aviateurs alliés via Plouha. Ce lundi 23 mai 2022, une cérémonie commémorative organisée à la stèle Bonaparte fut honorée de la présence d'un vétéran américain de la seconde guerre mondiale, George Merz. George était dans la Military Police en 1944, et, de passage en Bretagne avant de rejoindre la Normandie pour les commémorations du débarquement, il se joignit à cette cérémonie organisée par la mairie de Plouha. Jean-Michel Martin, son épouse et moi-même étions présents, invités par Monique Bondoux, présidente de l'association les mémoires de l'histoire. Gilles et Ronan Martin, frère et neveu de Jean-Michel, eurent la gentillesse d'être également présents avec des véhicules militaires américains, ravivant ainsi à George des souvenirs de presque 80 ans.

Lundi 23 mai 2022, Plouha.

Il était 11h ce matin du lundi 23 mai 2022, à la stèle érigée en mémoire du réseau Shelburn à Plouha, quand débuta une émouvante cérémonie commémorative. A cette occasion, le maire de Plouha, **Xavier Compain**, rendit un vibrant hommage aux membres du réseau Shelburn mais également à **George Merz**, vétéran américain qui avait débarqué en Normandie le 13 juin 1944. Hébergé à cette époque chez Ida et Joseph Lallemant, il avait voulu renouer le contact avec le petit fils du couple, qui vit



De gauche à droite : Jean-Michel Martin (ABSA 39-45), Ronan Martin, **George Merz**, Xavier Compain (maire de Plouha), Gilles Martin et Benoît Paquet (ABSA 39-45) au pied de la stèle commémorative du réseau Shelburn, à quelques pas de l'anse Cochat par où s'évadèrent de nombreux aviateurs alliés.



à Paimpol. C'est à l'occasion de cette visite en Bretagne qu'il en profita pour honorer de sa présence la cérémonie de Plouha.



George Merz, entouré du Maire de Plouha, de collégiens, de lycéens et de nombreux invités

Dans le cadre de leur programme d'histoire sur la résistance, des lycéens et collégiens de l'Harteloire de Brest et du collège Chombart de Lauwe de Paimpol, également présents, interprétèrent pour l'occasion la chanson « nuit et brouillard » de Jean Ferrat, en hommage aux déportés parmi lesquels de nombreux civils ou résistants bretons. Il est à souligner l'importance de cette présence conjointe de vétérans et de jeunes, toujours riche en émotion et si importante pour la transmission de la mémoire.



Des collégiens et lycéens Bretons chantent « Nuit et Brouillard » de Jean Ferrat, chanson écrite en mémoire des déportés.

A l'issue de la cérémonie, George Merz fut conduit à la salle l'Hermine de Plouha à bord de l'un des véhicules de Gilles et Ronan Martin.



George Merz, un vétéran à Plouha (22)

Par Claude Benech avec les sources de Christian Gabriel



George Merz, naît le 23 février 1925. Le 12 mai 1943, il s'engage dans l'US Army dans sa ville natale de Louisville (Kentucky). Il quitte le port de Boston pour l'Angleterre le 25 février 1944. Il suit alors une formation intensive puis, après quelques mois, débarque en Normandie le 13 juin ; il a alors 19 ans. George fait partie de la 818th Military Police Co., VIII corps d'armée US. La progression de son unité se fait par la Bretagne jusqu'aux portes de Brest. Puis, cap à l'est, direction Bastogne. Il est alors



George Merz en uniforme de MP à Gouvy en 1944. Photo Charles Mollitor, Gouvy, 1944

hébergé à Gouvy, en Belgique, chez Joseph et Ida Lallemand et leur fille Gabrielle¹, âgée de 18 ans, de septembre à décembre 1944. Il ne se posa pas de question sur le patronyme de son hébergeur qui

devint vite son bienfaiteur. Il trouve un refuge paisible, considéré comme un membre de la famille. Il devient le « grand frère » de la petite Gabrielle.



George Merz et ses camarades à Gouvy en 1944. Photo Charles Mollitor, Gouvy, 1944

Opération « Wacht am Rhein ».

Puis les événements se déchaînent ; le 16 décembre 1944, c'est la contre offensive allemande « Von Rundstedt ». L'opération « Wacht am Rhein » (la bataille des Ardennes) vient de débuter. C'est le baroud d'honneur des nazis, le chant du cygne. George quitte Gouvy le 18 décembre 1944. Il raconte : « dans un premier temps, j'étais chargé de débusquer les agents allemands parachutés derrière nos lignes qui, déguisés en GI et parlant parfaitement l'américain, étaient chargés de paralyser notre organisation. Plus tard, Je fus chargé d'enquêter sur l'accident du général George Patton qui décéda des suites de ses blessures en décembre 1945 ». George Merz est donc impliqué dans cette gigantesque bataille, la dernière que mena le troisième Reich.

Tous les témoins s'accordent à dire que ce fut la plus grande bataille² et la plus sanglante que livra le corps expéditionnaire US pendant la seconde guerre mondiale. Les experts estiment les pertes à plus de 19 000 tués, 21 000 disparus et 38 000 blessés côté américain !

En face, 280 000 allemands livrent leur ultime bataille avec leurs 1300 chars et probablement avec l'énergie... du désespoir. De très mauvaises conditions météo accompagnent la contre-offensive allemande dans les Ardennes. L'épais brouillard contrarie la suprématie aérienne des alliés et cloue les avions au sol. La boue épaisse ralentit blindés et véhicules. Dès janvier 1945, le froid intense et la neige font leur apparition. Le vent souffle du nord et éprouve les organismes. Les hommes sont au seuil de rupture. Il neige intensément pendant 15 jours ; la nuit, la température descend à -20°C ! La météo s'améliore enfin et les alliés reprennent la main, c'est la débâcle nazie. George MERZ pénètre en Allemagne et participe à la libération du camp de concentration d'Ohrdruf (annexe de Buchenwald). George est démobilisé le 25 janvier 1946.

De retour aux USA, il retrouve Louisville et travaille 40 ans dans l'industrie de l'aluminium chez « Reynolds ». Son séjour à Gouvy est ancré à jamais dans sa mémoire. Des liens sacrés se tissent avec le petit-fils de Joseph et Ida Lallemand ; « je n'oublierai jamais toute la gentillesse et la générosité de Ida et Joseph, ainsi que l'attention particulière qu'avait la petite Gabrielle à mon égard. Elle me préparait souvent une brique chaude enveloppée dans un journal pour passer la nuit ». Clin d'œil de la vie, la « petite » Gabrielle se marie à un M. Gabriel. Le petit-fils de Joseph et Ida, Christian, est paimpolais : il réside au village de Lanvignec. **Christian Gabriel** accueillit George Merz à Paimpol ; nul doute qu'ils évoquèrent cette tranche de vie forte en émotions... 78 ans plus tard ! George Merz est père de 7 enfants, et de 12 petits-enfants. Une arrière petite fille se prénomme ... Gabriella ! ■



George Merz et ses rêves d'aviation. Il aurait souhaité intégrer l'USAAF. Photo famille Merz

¹ George l'appelle « Gabriella », prononciation américaine de Gabrielle.

² Le D-DAY, les forces américaines déplorent 6600 morts au com-

Châteaubriant (44) fête le maquettisme et le modélisme

Par Benoît Paquet (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

Les 7 et 8 mai 2022, le Club de maquettes et de modélisme de Châteaubriant (44) organisait à la Halle de Béré la 7^e édition de son salon consacré à la maquette et au modèle réduit. Ce salon, initialement prévu en 2020 fut reporté pour des raisons évidentes de crise sanitaire.



Plus de 40 exposants étaient présents dans la Halle de Béré. Au première plan, le diorama de la mémoire présentant au 1/48^e les maquettes des avions tombés dans notre région.
Photo Théodore Zaghian

L'ABSA 39-45, partenaire historique du club, était bien évidemment présente et exposait pour l'occasion deux moteurs (celui du Messerschmitt Bf 109 G d'Harti Schmiedel et le moteur du P-47C Thunderbolt tombé le 5 janvier 1944 à Launay Villiers, en Mayenne) ainsi qu'un mannequin de la collection de Pierre Mahé habillé pour la circonstance en aviateur anglais.



Le moteur du Me 109 d'Harti Schmiedel sur le stand ABSA 39-45.

Daniel, Frédéric et Pierre accueillirent avec toujours autant de plaisir les visiteurs passionnés d'aviation ou tout simplement curieux de découvrir l'histoire locale. Barthélemy (Président du Club de maquettes et de modélisme) et moi-même (membre de ce club) étions très occupés par l'organisation du salon et nous laissâmes donc nos trois compères à leur stand.

L'aviateur anglais de la collection Pierre Mahé (ABSA 39-45) devant un moteur de P-47 ▶



Notons l'arrivée lors du salon, de la maquette au 1/32^e réalisée par Fabrice Dumont, qui représente le Me 109 d'Helmut Rosenbaum tombé à Romillé (35) le 12 juin 1944. Le moteur de cet avion sera exposé au passage en juillet et août 2022 à la médiathèque de Monterblanc (56), avec deux autres moteurs de Messerschmitt Bf 109 G6 dont celui d'Harti Schmiedel.



Benoît, Pierre, Frédéric et Daniel sur le stand ABSA 39-45

+ de 2000 visiteurs !

Le salon fut un véritable succès avec plus de 2 000 visiteurs. Il faut dire que la presse locale et régionale avait annoncé l'évènement ainsi que quelques radios locales. Le soutien de la mairie de Châteaubriant (annonces sur l'affichage public, le site internet et la page Facebook de la mairie) a également largement contribué à ce succès. Monsieur Alain Hunault, maire de Châteaubriant ainsi que Madame

Châteaubriant (44) fête le maquettisme et le modélisme

Par **Benoît Paquet** (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

Catherine Ciron, 1^{ère} adjointe, ont honoré de leur présence le salon le samedi matin ; soulignons au passage l'aide précieuse et bienveillante de l'équipe technique de la Halle de Béré. Mais un tel succès n'aurait pas non plus été possible sans la qualité des maquettes et modèles réduits présentés par plus de 40 exposants venus de toute la France et même de Belgique.



Un exposant présentant un magnifique phare très imposant !

Notons que la manifestation était sponsorisée par la marque Heller, marque historique de maquettes fabriquées en France à Trun (dans l'Orne) et reprise par une entreprise allemande basée à Radevormwald, ville jumelée avec Châteaubriant !



La marque de maquette Heller, sponsor officiel du salon, fait le bonheur des petits et des grands.

Découvrez ci-après quelques belles réalisations de maquettes et modèles réduits. ■



A quelques jours des cérémonies du débarquement un diorama très réaliste du débarquement de la 2e DB.



Un jeune maquettiste en plein travail sur son stand.



Vue aérienne du diorama de la mémoire. ►

Une belle robe blanche

Par Jean-Michel Martin (photos Jean-Michel Martin sauf mention contraire)



Lockheed P-38J du 393rd FS - 367th FG - Photo USAF (domaine public)

En 2009, j'avais entrepris des recherches sur la chute d'un chasseur bimoteur américain Lightning P-38 de la 9^{ème} US Air Force tombé sur Pordic le mardi 24 mai 1944. Ce projet me demanda plusieurs mois de travail, avant de pouvoir écrire sur cette histoire. J'eus l'occasion de rencontrer plusieurs témoins, dont la plupart aujourd'hui sont hélas disparus. Ils me racontèrent leur vision de cet événement qui les avait marqué. En effet, ce même jour, une escadrille de 16 avions de ce même type Lightning P-38 avait décollé d'un terrain d'aviation de la banlieue sud de Londres, Angleterre, et était venue bombarder l'aérodrome de Plaineville en Ploufragan dans les Côtes-du-Nord à cette époque, terrain occupé par l'armée de l'air allemande, la Luftwaffe. Il était environ 17 heures quand cette attaque se produisit. La réplique de l'occupant fut terrible. Un des chasseurs bombardiers fut touché. Il était piloté par le Major William Anderson Jones qui, de ce groupe, en était le leader. Un obus antiaérien avait mis le feu dans un des moteurs. Très vite l'incendie se propagea et le pilote dû, après avoir ouvert rapidement sa verrière, sauter dans le vide et déclencher son parachute. Le vent poussa le major vers l'ouest. Il atterrit sur la commune de Trémuson en limite de Tréméloir.

Au sol, très vite, conscient de sa situation, il s'empressa de cacher la toile blanche, trop visible ainsi que divers équipements qu'il avait sur lui. Il savait que les allemands, en nombre, seraient à sa recherche dans les plus brefs délais. La nuit tombait. Il décida de se cacher. Après avoir parcouru un bout de chemin, il découvrit un poulailler où il passa la nuit. Le lendemain matin, la fermière eut très peur en le voyant mais su tout de suite que c'était l'aviateur dont l'avion s'était écrasé la veille sur Pordic. Le Major Jones, deux mois après, grâce à la résistance, pu rejoindre l'Angleterre dans la nuit du 23 au 24 juillet 1944, lors de la 7^{ème} mission Shelburn au départ de l'anse Cochat en Plouha. Pendant ces deux mois il fut caché et protégé

au maquis du bois de la salle en Pléguien. Madame Fleury, que j'avais rencontré en 2009 me fit part de ce moment intense où, après la chute de cet avion, lors d'une promenade avec son père, ils découvrirent le parachute du Major Jones, bien caché dans un sous bois. Il était entouré de ses cordelettes. Il y avait aussi une trousse de soin incomplète, et seul un ciseau fut retrouvé. Ils décidèrent de cacher le tout chez eux dans un endroit sûr. Juste après la guerre, je fus invitée à un mariage, dit elle. Le

tissu se faisant rare, ma mère décida de me faire une robe dans la toile du parachute (photo). C'était une prouesse car cette toile était difficile à coudre. J'étais très fière d'être habillée ainsi. Elle était très belle. Je la conserve toujours. Jamais je ne m'en séparerai. J'ai aussi toujours conservé le ciseau, marqué « America cut USA ». Il fut bien utile. En décembre 2009, toujours rencontrant le maximum de témoins, une dame me fit part de la découverte de son père, dans un chemin, de la paire de lunettes de l'aviateur. Elles étaient marquées US sur la sangle. Menuisier, mon père les avait accrochées à une pointe dans son atelier. Elles y restèrent 65 ans. A ma demande de faire une photo de ces lunettes, la dame me dit, vous arrivez trop tard. Il y a un mois nous avons débarrassé l'atelier et les lunettes sont parties à la poubelle. Elles avaient subi l'outrage du temps. ■



La robe de Mme Fleury, faite du tissu du parachute du Major Jones



Le ciseau marqué « America cut USA »

L'évasion d'Yves Mahé d'Algérie pour l'Angleterre

Par Yves Donjon (auteur de « Ceux de Normandie-Niemen »)

Yves Donjon, membre de l'ABSA 39-45, est avant tout un grand spécialiste du « Normandie-Niemen » et Membre du Conseil d'Administration du Mémorial du Normandie Niemen, basé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget. Dans notre lettre d'information n°15 (octobre 2020), nous avons découvert un article de Daniel Chateau (membre de l'ABSA 39-45 et de l'Aéroscope Atlantique) relatant la vie de la famille Mahé, une mère et quatre frères, héros de la résistance et de l'aviation. Aujourd'hui, Yves Donjon nous raconte le périple d'Yves Mahé, pilote Nantais du Normandie-Niemen.

Lorsque l'armistice entre la France et l'Allemagne est signé à Rethondes, le 22 juin 1940, le sergent **Yves Mahé** se trouve à Oran, en Algérie, où son école de pilotage s'est repliée quelques temps auparavant. Yves Mahé refuse la défaite et veut poursuivre le combat. Le 27 juin, avec deux camarades, Jacques Hazard et George Fifre, il décide de gagner l'Angleterre afin de rallier le général de Gaulle et les Forces françaises libres. Leur décision est bien prise, reste à étudier par quel moyen réussir une telle entreprise.

Dans l'après-midi, tous trois font une reconnaissance sur le terrain de Tafaraoui (près d'Oran) qui leur montre la difficulté de s'emparer par surprise d'un avion. Ceux-ci ont été mis hors d'état de prendre l'air sans préparation préalable. Les démarreurs sont dégonflés, les hélices placées au « grand pas » et les batteries d'accus démontées. Sur certains appareils, l'on a commencé les vidanges d'essence et d'huile et le démontage des roues. Cet état de choses les détermine plus encore à agir vite, avant que l'« emprunt » d'un avion ne soit totalement impossible. A la nuit tombante, Hazard et Mahé partent pour une autre reconnaissance sur le terrain afin de déterminer l'importance et l'emplacement de la garde de ce dernier. Garde qui est d'importance autour des avions. Il leur semble apercevoir des batteries d'accus au pied de certains appareils. Les deux compères décident de tenter leur chance immédiatement. Entre les sentinelles ils avancent en rampant ; la chemise blanche d'Hazard est trop visible, il la retire et continue sa reptation le torse nu



Yves Mahé - Photo Musée de l'Ordre de la Libération (domaine public)

dans les chardons secs. La nuit est claire d'étoiles, sans lune encore. Après un long détour, ils sont à 50 mètres des avions ; ils comptent la fréquence de passage des sentinelles.

Ils se concertent : s'ils peuvent replacer une batterie d'accus sur un avion ils iront chercher Fifre, à trois ils pousseront le **Caudron Simoun** vers le centre du terrain et là, hors de vue, ils travailleront à la remise en l'état de l'appareil. Ils mettront en route à la main. Inutile pour l'instant de s'exposer à deux.



Un Caudron Simoun - Photo site passionair1940.fr

Laissant donc Hazard sur place, Yves Mahé rampe précautionneusement vers un Simoun, s'arrêtant souvent pour écouter... les battements de son cœur qui résonnent dans sa tête, et les sommations des sentinelles qui s'adressent sans doute à d'autres sentinelles. Enfin, il arrive au pied d'un Simoun dont la batterie est simplement sous l'aile, sur le sol. Les sentinelles vont et viennent et Yves doit à chaque passage s'allonger derrière une jambe de train de l'avion, retenant son souffle. Sans doute personne ne soupçonne sa présence, et sa tension est telle qu'il distingue tout ce qui est certainement invisible à tout autre. Il ouvre précautionneusement la porte du Simoun et charge rapidement la batterie. Puis, il détache l'avion et tout heureux de la réussite de cette première manche, rejoint Hazard qui très inquiet n'a pas bougé d'un pouce. Ensemble, ils regagnent en rampant le centre du terrain qui n'est gardé que du côté de la route.

Après 200 mètres, ils se remettent sur pieds, et filent vers le camp au pas de course pour y chercher Fifre. Les deux compères jubilent !... Mais, lorsqu'ils appellent leur copain qui les attend, une lune resplendissante se lève et son large disque dispense une lumière qui rend désormais impossible toute approche des avions. Les trois amis décident de mettre au point leur plan d'évasion et de recommencer le lendemain soir dès la tombée de la nuit. La lune se levant une heure plus tard, ils pourront peut-être mener à bien leur opération avant son apparition.

L'évasion d'Yves Mahé d'Algérie pour l'Angleterre

Par Yves Donjon (auteur de « Ceux de Normandie-Niemen »)

Le 28 juin, vers 22h00, les candidats à l'évasion partent pour le terrain, le gagnant de l'intérieur, faisant la même approche que la veille, en rampant. Ils ont arrêté leur choix sur un Simoun dont l'hélice bois leur évitera le souci d'une batterie et ainsi leur simplifiera la tâche. Mais les choses ne se passent pas comme prévu : bien que détaché l'avion se refuse à tout mouvement. Yves monte à plusieurs reprises à bord de l'appareil pour essayer de débloquer les freins de garage. Pendant ce temps, ses compagnons sont couchés sous les plans et par quelques coups dans le fuselage le préviennent de toute approche de la sentinelle. Plusieurs fois ce signal le fait se coucher dans l'avion, le cœur battant... Vont-ils être découverts ? Les ombres des sentinelles tournent quelquefois longtemps autour d'eux avant de s'éloigner. Le travail d'Yves sur les freins ne donnant aucun résultat, les tuyauteries sont coupées au couteau mais, malgré tous les efforts une roue reste bloquée... Vers 0h30, avant que la lune se lève, ils sont obligés de battre en retraite après avoir ramarré l'avion pour que l'on ne découvre pas leur tentative de s'emparer de l'appareil.

Le 29 juin, les trois amis sont contactés par Maurice Seguineau qui leur demande d'attendre pour s'évader. Seguineau fait partie d'une équipe de huit hommes qui termine la préparation d'une évasion sur un **Caudron Goéland**. Si Yves et ses compagnons s'évadent ce soir, ils feront échouer l'évasion de l'équipe Seguineau. Une association est donc déci-



Un Caudron C445 Goéland. Cet avion était un bimoteur de transport léger le plus construit entre les deux guerres.
Photo site passionair1940.fr

dée. L'équipe Seguineau dispose de plus de moyens. Le chef de poste désigné pour le lendemain étant de leur équipe il permettra l'approche des Goélands dans la journée et disposera ses sentinelles de telle sorte qu'Yves et ses camarades ne soient pas inquiétés. Reste à préciser à chacun ses fonctions : Seguineau, Fivre, Hazard et Mahé mettrons en route à la main, les autres devront passer au « petit pas » les hélices des deux Goélands. Séguineau et Mahé, couverts par le chef de poste, apporterons les

batteries d'accus à bord dans la soirée du lendemain et préparerons les avions.

Le 30 juin, Seguineau et Mahé accomplissent leur mission dans la soirée sans histoire. A leur retour au camp ils apprennent que l'équipe n'est plus d'accord : certains veulent attendre une semaine, d'autres attendent des nouvelles ou l'accord de leur famille en France. Les participants ne parviennent pas à se mettre d'accord : encore une superbe occasion de perdue et vingt-quatre heures...

Le 1er juillet, le démontage des avions ordonné par le commandant de la base se poursuit. Seguineau et Mahé confèrent fiévreusement : s'ils attendent quelques jours, ils n'auront plus aucune chance. Seguineau convient que son équipe est peu décidée : pour la plupart, ils considèrent l'aventure belle, mais peut-être faudrait-il qu'elle n'entraîne ni inconvénient, ni risque. Séguineau demande donc d'être admis dans l'équipe Mahé et de reprendre à quatre le premier projet avec un Simoun. Sa demande est naturellement acceptée. Dès la tombée de la nuit, les quatre amis partent vers le terrain. Même séance de reptation, puis au centre du terrain, séparation en deux fois deux. Les batteries d'accus ont été stockées dans un appentis en bordure de la route ; Seguineau et Mahé iront en chercher une pendant que Hazard et **Fivre** détacheront l'avion. Puis les quatre compères pousseront le Simoun de l'autre côté du terrain, et là le préparons pour l'envol.



Georges Fivre. Engagé dans les FAFL en juillet 1940, il sera affecté au GB Lorraine en Syrie. Il décèdera des suites d'un accident au décollage le 5 décembre 1941.
Photo site Hovrais.en.Résistance

Le parcours sur le ventre est long ; il faut traverser la route en un point où les sentinelles sont moins serrées, ensuite ramper dans la terre labourée de l'autre côté de la route et retraverser celle-ci entre deux sentinelles fixes espacées d'environ 50 mètres, puis refaire le même trajet en sens inverse, encombrés cette fois d'une batterie qui pèse lourd et difficile à traîner à plat ventre. A chaque instant, des rondes d'officiers ou de chefs de postes et des sommations à haute voix, font craindre à chaque paire que l'autre vient d'être découverte. La porte de l'appentis est munie d'une sonnette à tubes, ce qui oblige à la pousser millimètre par millimètre afin de ne pas faire de bruit.

L'évasion d'Yves Mahé d'Algérie pour l'Angleterre

Par Yves Donjon (auteur de « Ceux de Normandie-Niemen »)

Lorsque Seguineau et Mahé parviennent à l'avion où **Hazard** et Fifre attendent très inquiets, deux heures environ se sont déjà écoulées. Eux ont déjà détaché le Simoun et « emprunté »

dans un appareil voisinant un levier de gonflage de démarreur. En somme, il ne reste plus qu'à pousser l'avion, et c'est ce qu'ils font, à vive allure et avec le minimum de bruit, aussitôt le passage d'une sentinelle, en soulevant la queue du Simoun, car c'est ce qui fait le plus de bruit. Bien entendu ils roulent l'appareil à reculons, pour qu'il offre ainsi moins de surface visible. Passés les 200 premiers mètres, les fugitifs sont presque tirés d'affaire, l'on ne les apercevra plus, mais ils sont aussi très essoufflés. Après avoir repris leur respiration, ils repartent vers l'autre



lisière du terrain. A la fin, ils sont exténués et ne poussent plus que par 25 mètres. Ils ont dû parcourir ainsi plus d'un kilomètre dans un terrain sablonneux, où les roues de l'avion s'enfoncent un peu, mais maintenant ils peuvent travailler en toute quiétude ; si quelque chose survenait ils le verraient venir. Deux d'entre eux regonfleront à la main le démarreur, un fera le guet, et le quatrième essaiera de brancher la batterie et de ramener l'hélice au « petit pas ». Mais, malgré de nombreux efforts, cette-ci reste bloquée au « grand pas » ; les circuits électriques ont dû être touchés. Une petite inspection de l'avion à la lueur d'un briquet ne révèle rien d'anormal.

La lune ne va pas tarder à se lever... Il faut partir maintenant ou renoncer à tout jamais, car la découverte au matin d'un appareil à l'autre bout du terrain entraînera certainement des dispositions plus sévères encore pour interdire l'envol de tout avion. Alors, tant pis pour l'hélice au « grand pas », décision est prise de tenter malgré tout le décollage. Seguineau ayant une petite expérience du vol de nuit, c'est donc lui qui prendra les commandes. Tout ce qui peut être retiré de l'avion est déchargé. Le choix est fait d'essayer de mettre en route à la main afin de garder en réserve l'air du démarreur. *Contact !* Yves Mahé lance l'hélice

et tout de suite, le moteur tourne. Immédiatement, du côté de la garde un certain affolement semble régner ; des lumières s'allument et vont de-ci de-là. Heureusement, il n'y a pas de poste de DCA à proximité du terrain, et le Simoun se trouvant à plus d'un kilomètre des sentinelles, armées seulement de fusils, il n'y a rien à craindre de leur part, d'autant plus qu'il fait encore nuit. Le décollage se révèle très acrobatique, avec la seule Voie lactée comme balisage, un avion très chargé et surtout, une hélice au « grand pas »... Il a été décidé que même si le décollage semblait impossible l'on ne réduirait pas les gaz... En vertu de quelle loi physique le Simoun parvient à prendre l'air, Yves Mahé et ses compagnons l'ignorent, mais il vole !... Seguineau et Hazard à l'avant se relayent aux commandes, alors que Fifre et Mahé essayent de remettre en état le circuit électrique, ce qu'ils parviennent à faire, sans vraiment savoir

Jacques Hazard. Après un passage dans la marine à partir de décembre 1940, il rejoint les FAFL en juillet 1941 au sein du No. 10 Squadron de la RAAF en tant que pilote d'Avro Sunderland. Il disparaît avec son équipage lors d'une mission de recherche d'aviateurs dans l'Atlantique Nord le 21 juin 1942. Photo site [Ciel de Gloire](#)



Le rocher de Gibraltar survolé par un Catalina en 1942<
Photo [Imperial War Museum](#) # CM 6238—Photographe Bertrand J.H. Daventry

comment... La navigation s'effectue très sommairement avec une planche géographique de l'Afrique du Nord arrachée à un calendrier des PTT... De temps à autre, l'on éclaire le compas avec des allumettes.

Pour les quatre camarades, le lever du soleil sur la Méditerranée est le plus beau qu'ils aient jamais contemplé ! Au petit jour, un roc devant eux, émerge de la brume ; c'est le Rocher, c'est Gibraltar ! Mais côté anglais, à Gibraltar, il n'y a que l'hippodrome pour atterrir... et le terrain est court, de plus, le Simoun n'a pas de freins... A la troisième tentative de prise de contact avec le sol, Hazard avec son flegme habituel cale ses grandes jambes sur le tableau de bord, et contemplant les villas qui bordent le champ de course, déclare : « Tant pis pour les maisons !... ». Mais un joli cheval de bois à bonne allure cependant,

L'évasion d'Yves Mahé d'Algérie pour l'Angleterre

Par Yves Donjon (auteur de « Ceux de Normandie-Niemen »)

épargne les habitations, ainsi que les quatre occupants, et aussi l'avion qui s'en tire sans dommage apparent.

Les quatre évadés vont passer à Gibraltar cinq merveilleuses journées avant d'embarquer, le 7 juillet 1940, à bord du cargo français l'Anadyr, à destination de l'Angleterre. Dès qu'il a eu connaissance de l'armistice, le commandant Paranthoen, commandant de l'Anadyr, après concertation avec son équipage, a décidé de rallier la France libre en gagnant l'Angleterre avec son navire. A bord de l'Anadyr, nos quatre évadés vont retrouver de nombreux camarades aviateurs : François de Labouchère, Pierre Magrot, René Huin, Claude Héliès, Emile Massart, Raynaud, d'Hémilton et d'autres encore.

Arrivé à Londres, le sergent Yves Mahé aura la grande surprise (il hésitera d'ailleurs à le reconnaître) de retrouver son frère aîné Jean, qui dans le même temps, avait pu rejoindre l'Angleterre à bord d'un cargo polonais, depuis Port-Vendres. Les deux frères s'engageront dans les FAFL. Alors que Jean partira pour l'Afrique (il appartiendra au groupe « Bretagne »), Yves sera envoyé en Ecosse où, durant un an, il parachèvera sa formation de pilote sur des avions britanniques. Mais, ceci est une autre histoire...

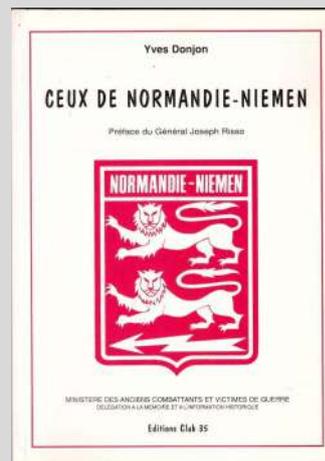
Ce texte a été rédigé à partir des « Mémoires » du lieutenant-colonel Yves Mahé, remis à la Chancellerie de l'ordre de la Libération en l'Hôtel des Invalides à Paris. Pour cet article j'ai utilisé le mode de la narration, néanmoins je me suis efforcé de respecter le plus fidèlement possible les écrits de l'auteur afin de ne pas en dénaturer le sens. Je remercie vivement monsieur Loïc Mahé, fils d'Yves Mahé, de m'avoir donné son accord pour la publication des « Mémoires » de son père.



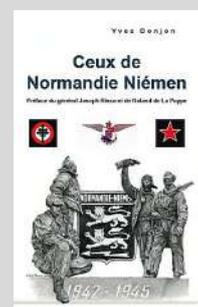
Yves Mahé fut breveté pilote à Château-Bougon. Il s'engagea dans l'Armée de l'Air en 1939. Il fut l'un des pilotes du célèbre Normandie-Niemen. Il trouva la mort en 1962 à bord d'un Gloster Meteor NF-11.
Photo site francaislibres.net

« Ceux de Normandie-Niemen » relate la formidable histoire du Régiment d'aviation de chasse français combattant aux côtés des forces Russes pendant la seconde guerre mondiale. Fruit d'un gros travail de recherche effectué par Yves Donjon, membre de l'ABSA 39-45, ce livre a fait l'objet de plusieurs éditions depuis 1997.

Intéressé par le livre ? Vous pouvez contacter directement l'auteur : y.donjon@yahoo.fr ■



La première édition en 1997



Yves Donjon présente « Ceux de Normandie-Niemen »

Photo Yves Donjon

Marguerite BAUCHAT, Résistante briochine oubliée

Par Jimmy Tual

En 2016, je faisais passer un mot dans le bulletin municipal de Ploufragan à la recherche d'informations sur l'exécution du Résistant Jean JOUNEAU par des miliciens le 7 janvier 1943 aux Grands Tronchets. Si je n'ai pas eu les réponses à mes questions initiales, j'ai cependant été contacté par d'autres personnes qui m'ont permis de découvrir de nouveaux éléments sur la Seconde Guerre mondiale dans le secteur de Robien et des Villes Moisans.

Je dois remercier tout particulièrement Yvette GUÉGAN pour toutes ses informations et ses précieux contacts. C'est également en la rencontrant que j'ai été amené à m'intéresser à cette personnalité oubliée de la Résistance briochine. "Vous avez déjà du entendre parler de Madame BAUCHAT qui tenait un café boulevard Carnot ? C'était une grande résistante". J'ai bien du avouer ne pas connaître cette dame. "Vous écrivez le nom comment ?". "Ah ça, je ne suis pas sûre. BOSCHAT je crois". Madame GUÉGAN m'a donc raconté ce qu'elle savait sur Marguerite BAUCHAT. Il m'a fallu plusieurs mois pour reconstituer le parcours de cette grande résistante et retrouver une photographie auprès de la fille de son amie Résistante Jeannette DEMOY¹. C'est la consultation de son dossier de médaille de la Résistance française qui déblocquera ma recherche notamment en trouvant la bonne orthographe de son nom.



Marguerite BAUCHAT - Photo Marie-Françoise ÉBOUÉ

Marguerite Esther LEGUÉ naît le 22 mai 1901 à Sainte-Barbe à Dampierre-sous-Brou (28). Elle rencontre André Pierre Marie BAUCHAT (1903-1976) de La Ville Berno à Saint-Brieuc. Ce dernier est employé de commerce. Lorsqu'ils se marient le 9 octobre 1926 à Brou (28), André et Marguerite ont chacun leur adresse à Paris 17^e. Ils sont tous deux déclarés comme « employés ».

Le jeune couple s'installe à Paris 17 puis à Mézières (08). En avril 1939, leur nouvelle adresse se situe au 33 boulevard Carnot à Saint-Brieuc, à l'angle du boulevard Carnot et de la rue Jules Ferry². Ils y tiennent le café-tabac La passerelle³.



Angle de la rue Jules Ferry (à gauche) et du boulevard Carnot avec le bar « La passerelle » sur la droite - Photo Jimmy TUAL, 2017



Papier à en-tête du café-tabac « La passerelle » en 1953. (Service Historique de la Défense)

André est mobilisé le 1er septembre 1939. Affecté au 241^e R.I., il part aux Armées le 15 septembre. Il est fait Prisonnier de Guerre le 29 mai 1940 à Dixmunde (Belgique) et interné au Stalag III-D⁴. Marguerite tient donc seule le café-tabac pendant l'occupation⁵. André est rapatrié le 2 juin 1945 à Saint-Brieuc et démobilisé le 30 juin⁶.

Marguerite est "une militante active de la Résistance dès la première heure". En 1943, elle intègre le mouvement de Résistance du Front National de lutte pour la libération et l'Indépendance de la France (F.N.)⁷. Le responsable départemental du F.N. est alors Jean

² ADCA, Fiche matricule d'André BAUCHAT, bureau de recrutement de Saint-Brieuc, année 1923, matricule n°2.259.

³ Colonel Rémy, La maison d'Alphonse, Librairie Académique Perrin, Paris, 1969, page 113, témoignage de François LE CORNEC.

⁴ ADCA, Fiche matricule d'André BAUCHAT, bureau de recrutement de Saint-Brieuc, année 1923, matricule n°2.259.

⁵ Entretien avec Marie Françoise ÉBOUÉ (entretien téléphonique du 19 mars 2017).

⁶ ADCA, Fiche matricule d'André BAUCHAT, bureau de recrutement de Saint-Brieuc, année 1923, matricule n°2.259.

Marguerite BAUCHAT, Résistante briochine oubliée

Par Jimmy Tual

DEVIIENNE (François)⁸. Son adjoint est Adolphe LE TROCQUER à partir de décembre 1943⁹. Marguerite héberge des membres du F.N. dont François et d'autres responsables, des agents de liaison...¹⁰. Son pseudo est "Margot la pie"¹¹.

Le F.N. entrepose chez elle tout le matériel qui est envoyé de Paris dont les cheminots de la gare se chargent du transport. C'est également chez elle qu'est déposé le matériel nécessaire à la réalisation du journal clandestin tiré à 5-6.000 exemplaires puis à 10.000 exemplaires en mai 1944 et 20.000 en juin-juillet. Le journal est livré par un imprimeur de Morlaix. Son premier titre est **La France Combattante des Côtes-du-Nord**, sorti à partir de juillet 1943 pour sept à huit numéros puis il devient **Le Patriote des Côtes-du-Nord** en décembre 1943¹².

Des tracts sont également entreposés chez elle ainsi que "le tabac récupéré pour les maquis". Elle participe à la filière de fabrication de fausses cartes d'identité pour des réfractaires placés ensuite dans des fermes. Elle est "également chargée de la solidarité envers les familles de patriotes arrêtés". Après plusieurs arrestations de Résistants, les armes sont déposées chez elle en mai 1944¹³.

Marguerite BAUCHAT a participé au Réseau Shelburn par l'entremise d'Adolphe LE TROCQUER entré en contact avec ce Réseau¹⁴. Lorsque le Réseau se met en place, il est convenu que des aviateurs arrivent de Paris avec de faux papiers et accompagnés par des convoyeurs. Ces derniers se chargent de leur faire changer de train à Saint-Brieuc pour les amener à la gare de Plouha où les agents locaux les récupèrent. En arrivant à Saint-Brieuc, on entre en zone côtière interdite. Les identités sont donc contrôlées à l'arrivée en gare, la plupart du temps par des gendarmes français, parfois par des *Feldgendarmen*. Il n'y a pas de contrôle à la gare de Plouha puisque l'on se trouve déjà en zone côtière interdite. Certains aviateurs arrivent à Saint-Brieuc par le train du matin. Il est convenu qu'ils doivent rester à Saint-Brieuc jusqu'au train du soir pour arriver également à Plouha la nuit. François LE CORNEC se rend avec Lucien DUMAIS dit Léon au café de La passerelle. Marguerite BAUCHAT accepte d'héberger jusqu'au soir les aviateurs qui arrivent le matin¹⁵. Consciente des risques encourus, elle répond : "Je recevrai n'importe qui, du moment que c'est contre les Boches !"¹⁶.

Le Réseau commence les évacuations le vendredi 14 janvier 1944. Les autorités d'Occupation suppriment ensuite le petit train reliant Saint-Brieuc à Tréguier. Les évacuations transiteront dorénavant depuis Guingamp grâce au garagiste Raoul KERAMBRUN qui, le dernier, accepte de convoyer des aviateurs à bord de sa camionnette jusqu'à Plouha avec l'aide de son employé Jean TRIFOL¹⁷.



La France Combattante des Côtes du Nord
Document Bibliothèque Nationale de France

⁸ ADCA 1369W14, Dossier de demande de Titre d'internée de la Résistance de Jeannette FOUCAULT.

⁹ Colonel Rémy, « *Autour de la plage Bonaparte* », Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 39-40, témoignage d'Adolphe LE TROCQUER.

¹⁰ Médaille de la Résistance : Dossier de Marguerite BAUCHAT.

¹¹ Blog Histoire de Robien, post du 19 avril 2021 intitulé La Guerre 39-45 et le quartier de Robien à Saint-Brieuc. L'Occupation, la Résistance (https://histoirederobien.blogspot.com)

¹² Colonel Rémy, *Autour de la plage Bonaparte*, Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 39-40, témoignage d'Adolphe LE TROCQUER.

¹³ Médaille de la Résistance : Dossier de Marguerite BAUCHAT

¹⁴ Colonel Rémy, *Autour de la plage Bonaparte*, Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 29-55, témoignage d'Adolphe LE TROCQUER.

¹⁵ Colonel Rémy, *La maison d'Alphonse*, Librairie Académique Perrin, Paris, 1969, page 113, témoignage de François LE CORNEC.

¹⁶ Colonel Rémy, *Autour de la plage Bonaparte*, Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 39-40, témoignage d'Adolphe LE TROCQUER.

¹⁷ Colonel Rémy, *Autour de la plage Bonaparte*, Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 45-46, témoignage d'Adolphe LE TROCQUER.

Marguerite BAUCHAT, Résistante briochine oubliée

Par Jimmy Tual

En janvier 1944, avant la première opération du Réseau Shelburn, Marguerite cache également chez elle l'agent Val WILLIAMS¹⁸ qui s'est évadé de la maison d'arrêt de Jacques Cartier à Rennes mais en se brisant le pied droit en sautant du haut du mur de la prison. Il ne peut avancer qu'avec l'aide de béquilles et souffre beaucoup. Il arrive de Paris par le train du matin vers 6h30. Il est en compagnie d'un agent russe, Henri LE BLAIS et Adolphe LE TROCQUER les emmènent le lendemain à Plouha et ils sont évacués par le réseau¹⁹.

Le 17 mars 1952, Marguerite écrit un courrier pour résumer son activité au sein de la Résistance dans le cadre de démarches pour obtenir la carte de Combattant volontaire de la Résistance : " Ma maison servait de lieu d'hébergement aux militants et agents de liaison ; de dépôt de journaux clandestins dont **Le Patriote des Côtes-du-Nord** (document ci-contre ►) ; de dépôt d'armes et de distribution de faux papiers d'identité. Des réunions clandestines se tenaient chez moi. Ma maison servait également à héberger les différents responsables départementaux, des réfractaires au Service du Travail Obligatoire, une cinquantaine d'aviateurs alliés dont un grand blessé Monsieur Wall, canadien²⁰, évadé de la prison de Rennes, ancien chef d'une organisation « Le Rapatriement ».

Je n'ai jamais voulu être dédommée des frais d'hébergement de ces patriotes français et alliés. Tous ces aviateurs étaient dirigés sur Plouha pour être rapatriés sur l'Angleterre par vedettes²¹. Pendant les combats de la Libération, le café BAUCHAT sert de centre de liaison pour les différents groupes combattants. Marguerite est également membre du Comité Local de Libération de Saint-Briec²¹.

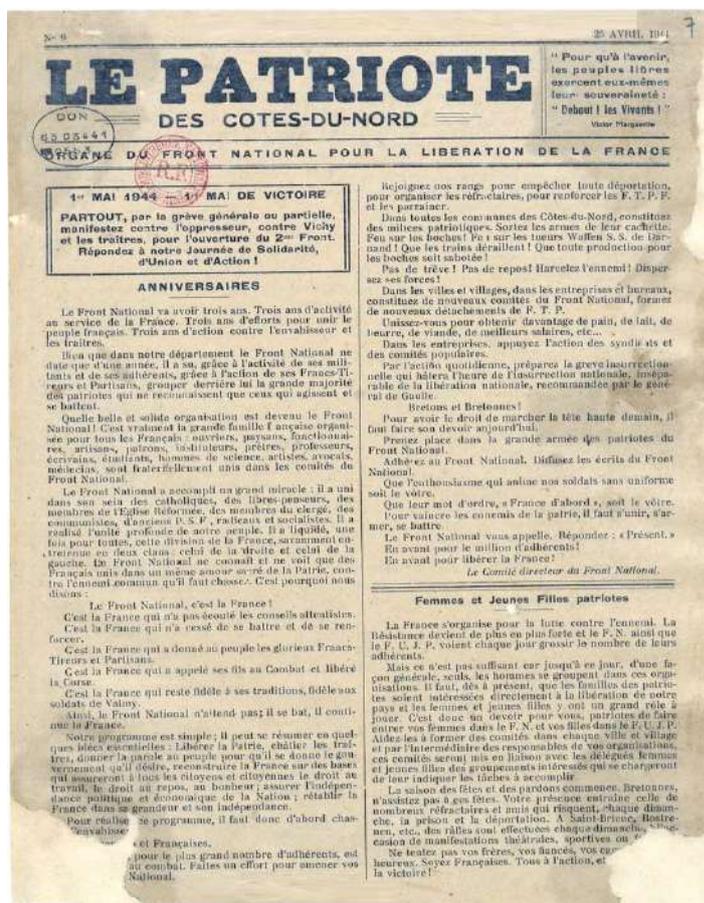
À la Libération, Marguerite BAUCHAT rejoint l'Union des Femmes Françaises²². Elle obtient plusieurs décorations : la Croix de Guerre avec Citation à l'Ordre de la Division du 26 mai 1945, la Médaille de la Résistance Française (décret du 20 novembre 1946 publié le 5 décembre au Journal Officiel) et le diplôme de la Résistance française et remerciements des États-Unis

d'Amérique²³.

Les époux BAUCHAT partent ensuite à Chartres. André travaille comme artisan en appareils automatiques. Ils habitent alors dans un immeuble situé 7 allée des amandiers. André décède à l'hôpital de Chartres le 6 décembre 1976. Marguerite décède au même endroit le 2 septembre 1982²⁴. Ils ne sont pas inhumés à Chartres.

Je n'ai hélas pas encore réussi à retrouver la tombe des époux BAUCHAT ni un contact familial. Les recherches continuent sur le parcours d'une femme exceptionnelle. J'ai essayé à mon humble niveau de la remettre dans la lumière. Ce passage de la chanson *La complainte du partisan* (1943) me semble en effet parfois avoir été écrit pour elle :

"Le vent passe sur les tombes. La liberté reviendra. On nous oubliera. Nous rentrerons dans l'ombre". ■



Le Patriote des Côtes du Nord
Document : Bibliothèque Nationale de France

¹⁸ Vladimir BOURYSCHKINE alias Val Williams ou Guillaume a été le responsable du réseau Oaktree.

¹⁹ Colonel Rémy, Autour de la plage Bonaparte, Librairie Académique Perrin, Paris, 1968, pages 59-87, témoignage d'Henri LE BLAIS.

²⁰ Il s'agit de Val Williams.

²¹ Blog Histoire de Robien, post du 19 avril 2021 intitulé La Guerre 39-45 et le quartier de Robien à Saint-Briec. L'Occupation, la Résistance (<https://histoirederobien.blogspot.com>).

²² Médaille de la Résistance : Dossier de Marguerite BAUCHAT.

²³ Service Historique de la Défense, Pôle des Archives des Victimes des Conflits Contemporains (PAVCC), dossier de Jeannette FOUCAULT.

²⁴ En remerciant chaleureusement Zohra BOUARROUDJ du service État-Civil de Chartres pour les recherches effectuées le 28 octobre 2019.

« Tombés du ciel », de Claire Andrieu

Par Benoît Paquet

Il arrive parfois que l'ABSA 39-45 soit sollicitée pour fournir des photos à des historien(ne)s pour illustrer des livres ou revues, signe de la reconnaissance de notre travail de recherche historique ou iconographique.

Il y a quelques mois, l'ABSA 39-45 avait été contactée par les éditions Tallandier qui souhaitait obtenir notre autorisation pour utiliser une photo d'un Bristol Blenheim dans le livre de Claire Andrieu qui s'intitule « Tombés du ciel ». Ce livre de plus de 500 pages est une excellente étude de la réaction des civils français, anglais ou allemands face aux aviateurs tombés en Europe. Quelques temps plus tard, ce fut Claire Andrieu elle-même qui nous contacta afin de nous demander l'autorisation d'utiliser cette même photo mais cette fois dans la version anglaise de son ouvrage, publiée chez Cambridge University Press.

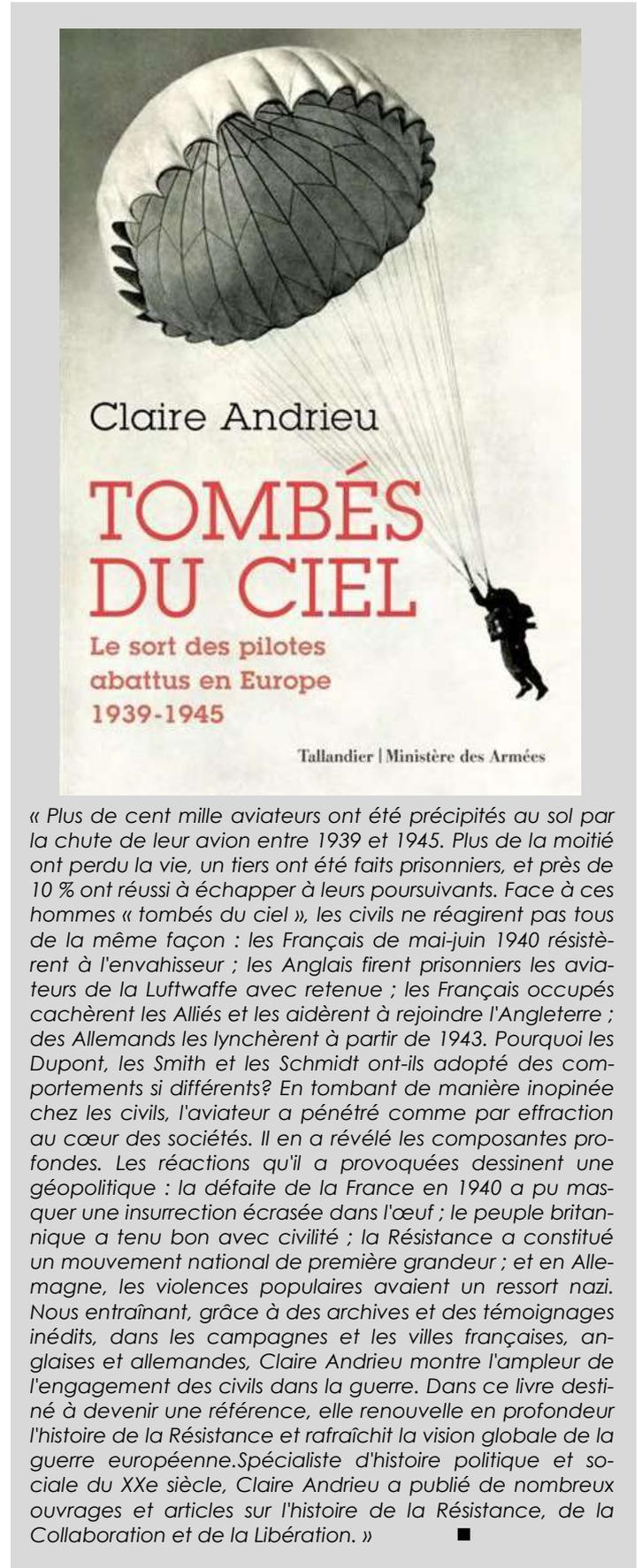


Claire Andrieu est une historienne française, spécialiste de l'histoire de la seconde guerre mondiale et de la résistance. Elle enseigne à l'Institut d'Etude Politique de Paris ; elle est également membre du Centre d'Histoire de Sciences-Po. Nous remercions Madame Andrieu de nous avoir fait parvenir un exemplaire de son livre, que les membres de l'ABSA 39-45 pourront lire.

« Tombés du Ciel » est disponible à la FNAC, chez Amazon chez Cultura et bien sûr en librairie au prix de 23,90 €.



La photo reprise par Claire Andrieu dans son ouvrage : le Bristol Blenheim Mk IV du No. 500 Squadron de la RAF. L'équipage, se croyant au dessus de l'Angleterre, avait effectué le 28 septembre 1941 un atterrissage d'urgence sur la plage de St-Michel en Grève/Saint Efflam (22). Les trois membres d'équipage furent capturés par les allemands, après avoir été cachés pendant quelques temps par Madame Leduc de St-Efflam - Photo collection ABSA 39-45



« Plus de cent mille aviateurs ont été précipités au sol par la chute de leur avion entre 1939 et 1945. Plus de la moitié ont perdu la vie, un tiers ont été faits prisonniers, et près de 10 % ont réussi à échapper à leurs poursuivants. Face à ces hommes « tombés du ciel », les civils ne réagirent pas tous de la même façon : les Français de mai-juin 1940 résistèrent à l'envahisseur ; les Anglais firent prisonniers les aviateurs de la Luftwaffe avec retenue ; les Français occupés cachèrent les Alliés et les aidèrent à rejoindre l'Angleterre ; des Allemands les lynchèrent à partir de 1943. Pourquoi les Dupont, les Smith et les Schmidt ont-ils adopté des comportements si différents ? En tombant de manière inopinée chez les civils, l'aviateur a pénétré comme par effraction au cœur des sociétés. Il en a révélé les composantes profondes. Les réactions qu'il a provoquées dessinent une géopolitique : la défaite de la France en 1940 a pu masquer une insurrection écrasée dans l'œuf ; le peuple britannique a tenu bon avec civilité ; la Résistance a constitué un mouvement national de première grandeur ; et en Allemagne, les violences populaires avaient un ressort nazi. Nous entraînant, grâce à des archives et des témoignages inédits, dans les campagnes et les villes françaises, anglaises et allemandes, Claire Andrieu montre l'ampleur de l'engagement des civils dans la guerre. Dans ce livre destiné à devenir une référence, elle renouvelle en profondeur l'histoire de la Résistance et rafraîchit la vision globale de la guerre européenne. Spécialiste d'histoire politique et sociale du XXe siècle, Claire Andrieu a publié de nombreux ouvrages et articles sur l'histoire de la Résistance, de la Collaboration et de la Libération. » ■

« Les Rosaires, Histoire de la station balnéaire »

Par Benoit Paquet et Alain Lamour (visuels fournis par Alain Lamour)

Dans notre lettre d'information n°19 (août 2021), nous vous avons présenté Alain Lamour, organisateur d'une exposition relative à l'histoire de la station balnéaire des Rosaires (22). De fil en aiguille, nos contacts se sont développés, notamment au travers d'échanges de photos d'avions.

Tout commença un beau jour de juin 2021, lorsque Alain Lamour, en passe de réaliser une exposition sur la station balnéaire des Rosaires (22), pris contact avec l'ABSA 39-45 pour nous demander l'autorisation d'utiliser une photo du De Havilland Mosquito FB IV (DZ466) posé sur la plage des Rosaires le 20 février 1943. Ce fut le début d'une longue série d'échanges d'informations et de photos. Alain, à son tour, nous partagea quelques photos du Handley Page Hampden Mk I tombé le 4 septembre 1940 au lieu-dit « Les terres noires », près de Pordic. Puis, grâce à la vigilance de notre ami Claude Archambault, toujours en veille sur internet, nous avons fait quelques temps plus tard l'acquisition de diverses photos de ce même Mosquito des Rosaires ; l'opportunité d'illustrer un peu plus l'histoire de cet avion et de son équipage, sur notre site internet mais également dans le tout nouveau livre d'Alain et Claudine LAMOUR.



Notre nouveau livre « LES ROSAIRES, Histoire de la station balnéaire (de sa création à l'après guerre) », permet en 182 pages de mieux appréhender le développement des Rosaires.

Nous évoquons entre autres les deux investisseurs créateurs de la station (Paul Marteroy, architecte en chef de la ville de Paris, et Lucien Rosengart, industriel aux multiples brevets), les lotissements, l'architecture des maisons de villégiature dites Rosariennes, la construction des villas et des hôtels, les publicités du début du XX^{ème} siècle pour promouvoir le lieu, les commerces, les animations (meeting aérien, concours d'élégance, tir aux pigeons d'argile, tournois d'escrime, les régates, le pardon, les concours de châteaux de sable...). Un chapitre évoque la période durant laquelle la station balnéaire a été une commune libre gérée par l'association syndicale autorisée Rosarienne (ASAR). L'occupation allemande est également longuement évoquée. Pour illustrer notre propos le livre comporte 500 photos (dont de très nombreuses inédites), cartes et documents. Tournemine petite plage en prolongement des Rosaires fait l'objet d'un chapitre.

Le livre que nous avons pris en charge totalement ne sera pas disponible en librairie mais uniquement en nous contactant :

- par mail (lamourcasc@wanadoo.fr)
- par téléphone: 02 96 74 43 50 et 07 88 63 81 81

Alain Lamour, avril 2022



u Souvenir Aérien 1939-1945
âteaubriant (44146)

Association reconnue d'intérêt général
info.absa.3945@gmail.com



Une nouvelle brochure dans la collection ABSA 39-45

par **Benoît Paquet**

Une nouvelle brochure, écrite par notre président d'honneur Daniel Dahiot, vient aujourd'hui enrichir la collection ABSA 39-45. La rédaction de ce document a été une fois de plus pour nous l'occasion de faire de belles rencontres.



La terrible histoire, très détaillée, de la collision entre deux B-26 Marauder au-dessus de la Manche. Ces avions revenaient d'une mission de bombardement sur les défenses côtières de la presqu'île de Crozon. Daniel Dahiot nous fait part des recherches poussées qu'il a menées au sujet des membres d'équipages.
32 pages - Format 21 x 29,7 cm

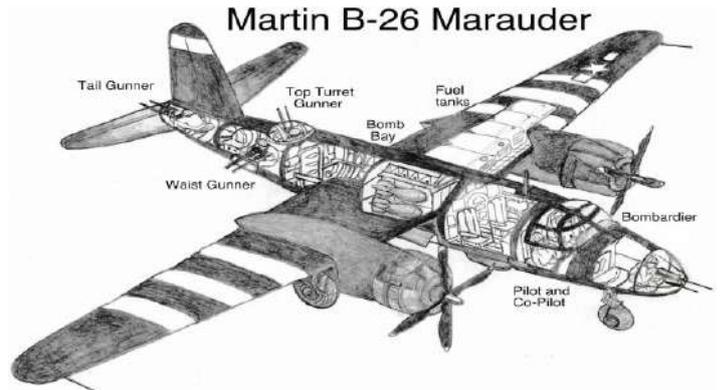
Prix :

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

Pour passer commande, 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



C'est en cherchant à retrouver l'artiste Renée Bayes, auteur d'un dessin (ci-dessus) illustrant la brochure de Daniel, que nous avons fait la connaissance de Susan Haney Cossitt.

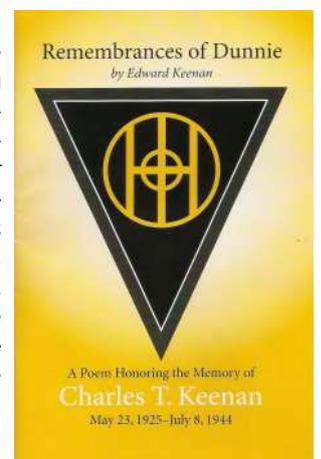
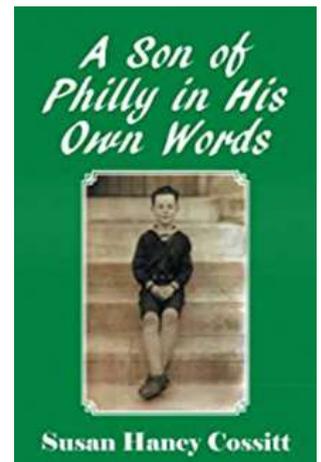
Susan est la fille de Tom Haney, qui était mitrailleur sur B-26 Marauder. Tom effectua au sein du 320th Bombardment Group de nombreuses missions sur la France, la Corse, la Tunisie, la Sardaigne, la Sicile et l'Italie.

Susan Haney Cossitt passa un après-midi entier avec son père pour qu'il lui raconte son histoire, dans le but d'écrire, avec ses mots à lui une biographie, dont une majeure partie est évidemment consacrée à son passage au sein de l'USAAF.

Ce livre s'intitule « **A Son of Philly in His Own Words** » (« Un fils de Philadelphie avec ses propres mots »). Susan eut la gentillesse de nous faire parvenir deux exemplaires de son ouvrage. ►

Mais l'aventure humaine ne s'arrête pas là. Susan ayant compris l'intérêt que nous portions au devoir de mémoire, elle nous mit alors en relation avec Edward Keenan, un américain dont le frère, Charles T. Keenan, fut tué lors des combats en Normandie le 8 juillet 1944.

Après avoir contacté Edward Keenan, ce dernier fut touché par notre activité consistant à rendre hommage aux combattants de la seconde guerre mondiale. Edward nous fit l'honneur de nous faire parvenir des documents relatifs à son frère, mais aussi et surtout un poème, « *Remembrances of Dunning* », qu'il écrivit en son hommage. Ce poème fera l'objet d'un article spécifique dans une prochaine lettre d'information. ■



Bienvenue à ...

par **Benoît Paquet**

C'est toujours avec autant de plaisir que l'ABSA 39-45 accueille de nouveaux adhérents, avec cette fois-ci un contingent Morbihannais et Finistérien !

• Bunker Archéo 56 (56)

Bunker Archéo 56, représentée par son président **Mathieu Fromage** (►), est une association dont le but est la mise en valeur du patrimoine de la deuxième guerre mondiale dans le Morbihan. Elle procède à l'inventaire des bunkers et infrastructures diverses, et les rénove progressivement afin de les ouvrir au public. Bunker Archéo 56 effectue également de nombreuses recherches sur l'histoire Morbihannaise sous l'occupation. Une visite guidée des infrastructures autour de l'aéroport de Vannes-Meucon sera prochainement organisée pour les adhérents et sympathisants de l'ABSA 39-45.



Mathieu Fromage
Photo B. Paquet



Une partie de l'équipe dégage l'accès d'un bunker à l'aéroport de Vannes MEUCON - Photo Bunker Archéo 56



Mathieu Fromage fait visiter un bunker lors des journées du patrimoine - Photo Bunker Archéo 56

• Groupe de Recherches Archéologiques et Historiques Maritimes en Bretagne Sud (56)



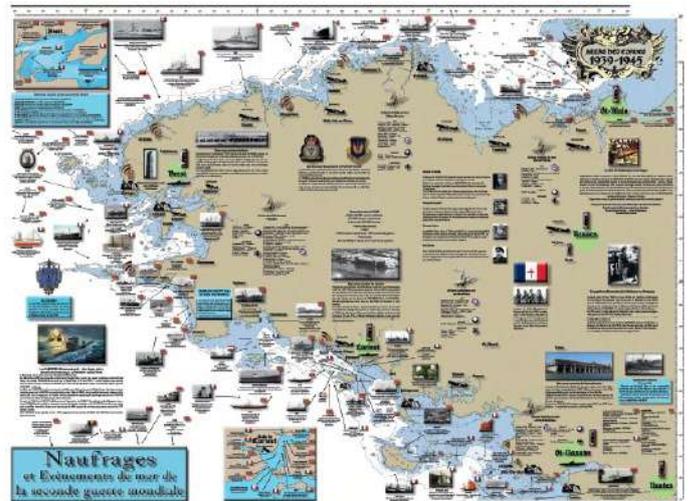
Bruno Jonin, président, et Eric Le Gall, trésorier, nous présentent une de leurs nombreuses cartes - Photo GRAHMBS

Le GRAHMBS est une association regroupant des plongeurs et passionnés qui se sont fixés comme ambition de recenser et de cartographier les épaves coulées au large des côtes bretonnes. Après avoir longuement travaillé sur les navires, le GRAHMBS nous a contacté pour cette fois-ci répertorier les avions tombés en mer pendant la 2^{de} guerre mondiale. Au fil de nos échanges, le GRAHMBS a décidé d'adhérer à notre association. Notre collaboration a donné naissance à une **nouvelle carte (ci-dessous)**, disponible à la vente au prix de 12 € (hors frais de port). Pour en savoir plus ou acheter la carte, merci de contacter Eric Le Gall :

ericlegallbroker@wanadoo.fr

ou

www.atlasdesepaves.fr



Bienvenue à ...

par **Benoît Paquet**

• Dominique Godde (29)

J'ai très tôt été attiré par les avions vu que la maison de mes parents n'était pas très loin de l'axe de piste de la Base Aérienne de Saint Dizier. Je voyais et surtout j'entendais décoller et atterrir Jaguar et Mirage IV. Du coup je passe mon brevet de pilote de planeur à 16 ans au sein de l'aéroclub. J'y côtoie plusieurs pilotes et je m'engage dans l'armée de l'air à 18 ans. J'y resterai 28 ans comme navigateur dans le transport aérien, totalisant plus de 10.000 heures de vol sur 4 types de machine (Transall, Caravelle, C130, DHC6). Ensuite j'ai entamé une carrière civile, d'abord dans la sûreté pour Total au Yemen. Très vite l'odeur du kérosène me manque et je rentre comme « Flight Manager » chez DAHER, groupe qui affrète des avions civils travaillant au profit des armées. En 2015, je me retrouve ainsi en poste à Gao gérant, entre autres, un Antonov An-32A immatriculé en Arménie et travaillant au profit de Barkhane.

J'ai fait connaissance avec Benoît lors de la commémoration à Edern. Etant maintenant à la retraite et habitant Quimper, je vais faire tout mon possible pour vous aider. Je vais tenter, d'orienter mes recherches vers les opérations aériennes clandestines qui ont eu lieu en Bretagne. Mais je serai aussi disponible pour le reste.



Dominique Godde au Mali, à l'époque de l'opération Barkhane, devant « son » Antonov An-32 - Photo Dominique Godde

• Association Charles H. Kern 2 août 1944 (56)

Marcel Guilloux est un ami de longue date des adhérents de l'ABSA 39-45. Il a longtemps œuvré pour rendre hommage au pilote américain, le Lt Charles H. Kern, tué à bord de son P-47D Thunderbolt le 2 août 1944 à Pontivy. C'est à l'initiative de Marcel G. que fut érigée une stèle commémorative sur le lieu du crash.



Marcel Guilloux devant la stèle qu'il a fait ériger en mémoire du Lt. Charles H. Kern, tué le 2 août 1944 aux commandes de son P-47 Thunderbolt à Pontivy (56) - Photo Le Télégramme

• Daniel Oudin (29)

C'est en cherchant des informations relatives à un Mosquito tombé près du Mans que Daniel Oudin est entré en contact avec l'ABSA 39-45, qu'il a rapidement souhaité rejoindre pour soutenir notre action autour du devoir de mémoire. Sa passion pour l'aviation s'est déclenchée à 13 ans, en visitant la base RAF de Ford, dans le Sussex, ainsi que des musées d'aviation à Londres. Il effectua sa carrière dans l'aviation civile, d'abord dans le Contrôle aérien, puis au service de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Il est aussi titulaire de 240 heures de vol sur Stampe SV4, Rallye, Cap 10, Zlin 726 et autre Cessna 172...



Daniel Oudin devant une vitrine de maquettes d'avions !
Photo Daniel Oudin

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

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 BG sur Lorient. Vous vivrez également le périple du Sergent radio Sebastian Vogel, qui traversa la Manche pour rejoindre l'Angleterre

Prix :

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



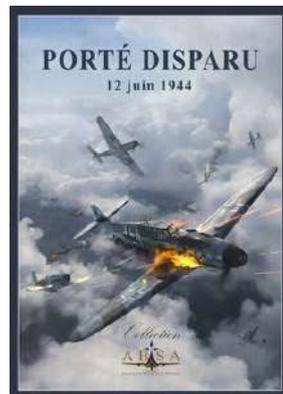
LIVRE " Porté disparu - 12 juin 1944 "

124 pages - Format 21 x 29,7 cm

L'histoire du lieutenant Harti SCHMIEDEL, pilote allemand tombé le 12 juin 1944 au Rheu (35). Le livre retrace son parcours, mais raconte également la fouille opérée par notre association ainsi que la venue en France de l'ex-fiancée du pilote, Margot.

Prix :

- tarif adhérent ABSA 39-45 : 15 €
- tarif non adhérent : 19 €
- frais de port : 6 €



Pour passer commande, 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

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 €.

Pour en savoir plus, contactez Benoit Paquet b.paquet@orange.fr - 06 82 86 03 91

DVD " Shelburn "

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).

Pour commander le DVD « Shelburn », contactez Benoit Paquet b.paquet@orange.fr
06 82 86 03 91

