



Jun
2023

23 INFO



Edito

Chères lectrices, chers lecteurs,
Encore une actualité très riche pour ces premiers mois de l'année 2023. De l'accueil de familles américaines à la récupération de pièces de Mosquito, en passant par des expositions et commémorations, voilà quelques belles pages de lecture à l'approche de l'été.

Amicalement

Benoît Paquet



Au sommaire

3

Hommage aux aviateurs Tchèques

La radio publique Tchèque en visite en Bretagne
Par Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet



6

L'hommage des écoliers aux aviateurs

Des écoliers au cimetière de Saint-James
Par Benoît Paquet, Jean-Michel Martin et Pascal Lhermitte



7

L'aéronavale britannique honorée le 8 mai 2023

Inauguration de la place Peter Arthur Meakin
Par Frédéric Hénoff



9

Sam et Ben

Un jeune américain sur les traces de son arrière grand-père
Par Benoît Paquet



13

Les 80 ans de la chute du SNAFU aux Champs-Géraux (22)

Hommage à l'équipage d'un B-17
Par Benoît Paquet



17

Les pièces du Mosquito de Combrit (29)

Un don précieux fait à l'ABSA 39-45
Par Benoît Paquet et Alain Jacob



18

Un Typhoon mystérieux

L'identification d'un avion grâce au travail d'équipe
Par Benoît Paquet



19

Le tract du 15 mai 1944

Quand la RAF bombardait la Bretagne ... de prospectus
Par Jean-Michel Martin



23

Le jargon des cadets de l'aviation américaine

Lexique des termes et expressions de l'U.S.A.A.F.
Par Frédéric Hénoff



24

En bref

- La bourse militaria de Saint Marcel, 30 avril 2023
- Jean Demozay, alias « Morlaix »

Bienvenue à...

Merci à ...

Soutenez l'ABSA 39-45

Hommage aux aviateurs Tchèques

Par Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos des auteurs)

Nous avons déjà évoqué dans cette lettre d'information les actions menées par l'ABSA 39-45 en hommage aux aviateurs Tchèques tombés en Bretagne pendant la seconde guerre mondiale. Contacté par Martin BALUCHA, correspondant de la radio publique tchèque à Paris, Jimmy Tual organisa en février dernier un périple de 3 jours sur les traces des aviateurs Tchèques JERÁBEK, STEFAN et OSSENDORF. Ce périple fera l'objet d'un reportage à la radio Tchèque et pourrait conduire à un évènement de plus grande importance, en Bretagne, en présence d'autorités Tchèques et Françaises.

Jeudi 23 février, de Saint-Brieuc à Plouha

C'est en fin de matinée que nous nous retrouvâmes, dans un sympathique restaurant du quartier de la gare de Saint-Brieuc, avec Martin BALUCHA, pour un déjeuner très convivial. A l'issue du déjeuner, nous marchâmes jusqu'à la **maison du boulevard Carnot** (autrefois le café de la passerelle tenu par Marguerite



La maison du boulevard Carnot à Saint-Brieuc (aujourd'hui un bar-tabac), où étaient cachés en 1944 les aviateurs qui arrivaient en gare de Saint-Brieuc avant de rejoindre le secteur de Plouha en vue de rejoindre l'Angleterre avec l'aide du réseau Shelburn.

Bauchat - voir lettre d'information n°21) dans laquelle se retrouvaient les aviateurs qui arrivaient à la gare de Saint-Brieuc avant de rejoindre ensuite le secteur de Plouha en vue de leur évasion par la plage appelée aujourd'hui « plage Bonaparte ».

Puis nous prîmes la route pour le cimetière de l'Ouest à Saint-Brieuc où reposent les aviateurs Tchèques Jan JERÁBEK, abattu en juillet 1942 dans la Manche au nord de Morlaix, et Benignus STEFAN, abattu le 8 mars 1943 à Plouezec (22).

Tous deux étaient pilotes de Spitfire Mk Vb au sein du No 313 Squadron de la RAF. Cette première étape fut l'occasion pour Jean-Michel et Jimmy de raconter leurs histoires à Martin BALUCHA.



Jean-Michel MARTIN, Jimmy TUAL et Martin BALUCHA, journaliste de la radio publique Tchèque, devant la tombe de l'aviateur Jan JERÁBEK, abattu le 15 juillet 1942.



Jean-Michel MARTIN, Jimmy TUAL et Benoît PAQUET devant la tombe du pilote Benignus STEFAN, abattu le 8 mars 1943.



Jimmy TUAL et Jean-Michel MARTIN interviewés par Martin BALUCHA, journaliste Tchèque, racontent l'histoire des aviateurs JERÁBEK et STEFAN.

Puis nous nous rendîmes dans le secteur de Plouha pour évoquer cette fois l'histoire de Robert OSSENDORF, dont nous avons parlé dans notre précédente lettre d'information à l'occasion de l'hommage rendu à Eugène MOULIN. « Bob » OSSENDORF fut l'un des 135 aviateurs alliés qui, en 1944, passèrent par la plage de Plouha, aidés par le réseau Shelburn, pour retourner en Angleterre.

Hommage aux aviateurs Tchèques

Par Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos des auteurs)



Jimmy TUAL raconte au journaliste Tchèque Martin BALUCHA la formidable histoire du réseau Shelburn devant la stèle commémorative de Plouha.

Après s'être rendus à la stèle érigée en hommage au réseau Shelburn, nous reprîmes la voiture pour nous rendre ensuite sur les vestiges de la fameuse « Maison d'Alphonse ». Nous expliquâmes à Martin BALUCHA



Les vestiges de la « maison d'Alphonse » : un simple morceau de mur subsiste (cerclé de jaune) et une stèle commémorative rappelle que les aviateurs furent rassemblés dans cette maison avant d'embarquer pour l'Angleterre.

que c'était là l'ultime étape pour les aviateurs en partance pour l'Angleterre. Nous lui montrâmes à proximité le petit sentier qu'empruntaient à l'époque les aviateurs et les résistants pour rejoindre la plage.



Le sentier à proximité de la « maison d'Alphonse » qu'empruntaient les aviateurs vers la plage de Plouha, guidés par les résistants du réseau Shelburn.

Sur place, nous eûmes le plaisir de rencontrer notre ami Claude BENECH, grand spécialiste de l'histoire du réseau Shelburn ; ce dernier raconta notamment à Martin BALUCHA comment les époux GICQUEL et leur bébé, propriétaires de cette maison, échappèrent de justesse à leur arrestation dans la nuit du 23 au 24 juillet 1944, avant que les Allemands ne mettent le feu à la maison.



Claude BENECH, spécialiste du réseau Shelburn, raconte à Martin BALUCHA l'histoire de Jean et Marie GICQUEL, propriétaires de la maison d'Alphonse.

Puis nous allâmes sur la plage Bonaparte, dernière étape de notre périple. Martin BALUCHA fut impressionné par le passage qu'empruntèrent en 1944 les résistants et aviateurs pour rejoindre le bateau anglais venu les récupérer. Ce passage est malheureusement aujourd'hui en partie éboulé.



De gauche à droite : Jean-Michel MARTIN, Martin BALUCHA et Jimmy TUAL sur la plage de Plouha, devant le passage (pointillés) emprunté par les aviateurs et résistants du réseau Shelburn.

Alors que nous étions sur la plage, nous eûmes la surprise de voir passer en vol bas et à petite vitesse un Rafale, ce qui fut l'occasion de plaisanter en expliquant à Martin que nous avions organisé ce passage en son honneur.

Hommage aux aviateurs Tchèques

Par Jimmy Tual, Jean-Michel Martin & Benoît Paquet (photos des auteurs)

Vendredi 24 février et samedi 25 février

Vendredi 24 février, Martin Balucha fut accueilli par Jean-Michel Martin et son épouse chez eux, à Quévert. L'occasion pour Jean-Michel et Martin de revenir plus en détail sur l'histoire de ces aviateurs Tchèques et sur le réseau Shelburn.

Samedi 25 février, Martin Balucha rejoignit Jimmy Tual pour effectuer une partie du périple effectué en 1944 par Robert Ossendorf. Mais laissons plutôt la parole à notre ami Jimmy :

« Le samedi matin, Martin m'a rejoint près de Lamballe et nous sommes partis en direction du Mené. Comme convenu, nous avons retrouvé Léon et Denise Poilvert au Beaujaune à Saint-Jacut-du-Mené. C'est là que les parents de Léon (Simone et Francis Poilvert) et son grand-père (Joseph Rouxel) ont caché Robert Ossendorf pendant les premiers jours avant son transfert à Moncontour par la résistance locale. Léon a pu raconter ses souvenirs encore précis de cet accueil. Denise, Léon et leurs filles ont tenu à nous inviter à manger chez eux à Merdrignac. Nous les remercions encore pour leur accueil chaleureux.



Martin Balucha, Denise et Léon Poilvert, Jimmy Tual au Beaujaune.

Après le repas, j'ai guidé Martin sur les lieux de l'atterrissage réalisé le long du Ninian par Robert Ossendorf. C'est toujours aussi impressionnant de se rendre compte sur place de la manœuvre périlleuse réalisée ce jour-là .



Robert Ossendorf est parvenu à se poser dans le fond de cette pente, le long du Ninian.

Nous sommes ensuite partis vers Moncontour où Robert Ossendorf a vécu avec les résistants du groupe OR14 de Félix Veillet-Deslandelles. Après une évacuation manquée vers Saint-Marcel (passage dans la ferme des Moulin à Saint-Vran), Robert revient sur Moncontour et est blessé par balle lors d'une escarmouche avec des soldats allemands à l'enseigne à Trédaniel.

Malgré sa blessure, il accompagne les résistants poursuivis par la police allemande qui décrochent vers le manoir de Bréfeillac à Pommeret. Robert y est opéré par le docteur Darcel de Plessala avant d'être évacué sur Plouha. ■



Le passage au manoir de Bréfeillac à Pommeret.

L'hommage des écoliers aux aviateurs

Par **Benoît Paquet** avec la contribution active de **Jean-Michel Martin** et **Pascal Lhermitte** (association au « Fil des Champs »)

Nous le savons, il n'est pas toujours facile d'intéresser les plus jeunes à l'histoire et au devoir de mémoire. Alors quand Pascal Lhermitte, de l'association « Au Fil des Champs », a organisé une visite d'écoliers au cimetière de Saint-James (50), il nous paraissait primordial de saluer cette magnifique initiative.



Les enfants des écoles des Champs-Géraux (22) et de Plesder (35) autour de la tombe du pilote du B-17 « Man O War », le 1st Lt Merle E. Brown. Photo © JF Botrel

Mardi 11 avril 2023, à l'initiative de **Pascal Lhermitte**, dont l'association prépare activement la commémoration de la chute du B-17 « Snafu » aux Champs-Géraux (22) les 27 et 28 mai prochains, une cinquantaine d'enfants des écoles des Champs-Géraux (22) et de Plesder (35) se sont rendus au cimetière militaire américain de St-James (50) pour rendre hommage aux équipages de deux B-17 du 94th BG - 410th BS tombés le 29 mai 1943 :

- **le B-17F « SNAFU » #42-29476** (code GL-M) tombé aux Champs-Géraux (22). 11 hommes étaient à bord ce jour-là et un seul a survécu (il fut capturé). Parmi les 10 aviateurs tués, 6 sont inhumés à Saint-James (Major Randolph C. Barthold, 1st Lt Max Hecox, 2nd Lt Roland V. Vanderhook, S/Sgt George T. Coates, S/Sgt Fred G. Snell et S/Sgt Eugene McCoy).



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

- **le B-17F « MAN O WAR » #42-29692** (code GL-R) tombé au Mont-Dol (35) peu après 15h, de retour de la mission sur Rennes : 10 hommes étaient à bord ce jour-là et un seul a survécu (capturé). Parmi les tués, 5 aviateurs sont également à Saint-James.

Jean-Michel Martin, de l'ABSA 39-45, était du voyage. Il raconte : « Nous avons guidé les enfants vers les tombes de ces malheureux aviateurs. C'est à chaque fois avec beaucoup d'émotion et de recueillement que ces jeunes enfants déposèrent quelques fleurs sur chacune des tombes. Cinq petites filles ont d'ailleurs chanté la Marseillaise ».

Pour l'occasion, **Daniel Guichard**, sonneur au sein du **Auld Alliance Pipe Band Normandy**, accompagnait le groupe avec sa cornemuse en jouant un magnifique « Amazing grace ».



Jean-Michel évoque également quelques anecdotes : « J'avais souhaité que l'on rende également hommage à **David L. Gross**, aviateur américain ayant participé à la libération de Dinan, tué le 6 août 1944. Gross étant de religion israélite, la tradition voulait que l'on dépose une pierre sur sa tombe plutôt que des fleurs. Toutefois, une petite fille insista avec beaucoup de tendresse pour déposer ses fleurs sur la tombe, ce que nous laissons faire bien entendu (**photo ci-dessous**). De même, une autre petite fille demanda si les aviateurs étaient enterrés sous les croix. Face à notre réponse positive, elle indiqua alors que dans ce cas elle ne marcherait pas sur les tombes mais qu'elle les contournerait ».



Une petite fille dépose des fleurs sur la tombe du Captain David L. Gross sous les yeux bienveillants de Jean-Michel Martin. Photo © Jean-Paul Guérin

L'aéronavale britannique honorée le 8 mai 2023

Par **Frédéric Hénoff** (photos famille Morio sauf mention contraire)

Le 8 mai 2023 à Plaudren (Morbihan), l'ABSA 39-45 était l'invitée des frères Morio¹ pour l'inauguration d'une place du village en mémoire d'un pilote anglais, Peter Arthur Meakin, dont l'avion s'était posé en catastrophe sur le territoire de la commune en mai 1944.



Dominique Godde et Frédéric Hénoff représentaient l'association, entourés d'un beau parterre de personnalités, à savoir Mme la Maire, Nathalie Le Luherne, le Capitaine Philip J. Wills, attaché naval auprès de l'Ambassade Britannique à Paris, le Capitaine de Frégate Benoît Plaisier, Commandant de la flottille 21F de Lann-Bihoué représentant le Capitaine de Vaisseau Pierre Marcellin, Commandant de la Base Aéronavale de Lann-Bihoué, empêché, et l'Adjudant-Chef Benoît Cancelier, représentant le 3ème Régiment d'Infanterie de Marine de Vannes. **Elaine** et **Janice Meakin**, fille et belle-fille du pilote ainsi que quelques autres membres de leurs familles étaient également présents.

Lors d'une belle cérémonie menée de main de maître par Christian et Gwenaël Morio, qui ont raconté la vie et la dernière mission du Lt Peter Arthur Meakin (lire ci-après), une plaque de rue et de place à son nom étaient dévoilées.



Les autorités militaires rendent hommage au Lt Peter Arthur Meakin. De gauche à droite : Capitaine de Frégate Benoît Plaisier, Captain Philip J. Wills et Adjudant-Chef Benoît Cancelier.



Inauguration de la place Peter Arthur Meakin par Janice et Elaine Meakin et Madame Nathalie Le Luherne, maire de Plaudren.
Photo Frédéric Hénoff - ABSA 39-45



Le Lieutenant Peter Arthur Meakin appartenait à la R.N.V.R. (Royal Navy Volunteer Reserve).



Devant le panneau inauguré en hommage à Peter Arthur Meakin : Christian Morio **1**, Gwenaël Morio **2**, Jean-Marc Denis **3** (adjoint à la communication de la mairie), Elaine Meakin **4**, Janice Meakin **5**, Frédéric Hénoff **6**, Marcel Peltier **7** (10 ans à l'époque), Dominique Godde **8** et Jean Le Ray **9** (historien).

L'aéronavale britannique honorée le 8 mai 2023

Par Frédéric Hénoff (photos famille Morio sauf mention contraire)



Peter Arthur Meakin, pilote du Squadron 894 de la Fleet Air Arm
Photo famille Meakin

[...] Dans les mois précédents le jour J toutes les forces aériennes alliées disponibles sont mises à contribution, et quelques unités de l'aéronautique navale britannique en attente d'embarquement sont de la partie. Ce 9 mai 1944, quatre Seafire du 894 Naval Air Squadron et quatre autres du 887 Naval Air Squadron, qui ont décollé de la base RAF de Culmhead (Somerset), sont en mission de type "Rodeo"² avec pour cible trois aérodromes situés en Bretagne : Kerlin-Bastard (aujourd'hui Lann-Bihoué), Vannes-Meucon et Gaël à l'Ouest de Rennes. Vers 18h30, lorsque les "marins" attaquent des structures de dispersion d'avions à Meucon - la base abrite alors la 2./ZG 1, une Staffel dotée de Junkers Ju-88 - l'un des Seafire est touché par des tirs de Flak. Les équipiers du Lt Peter A. Meakin aperçoivent son avion planer vers le sol en dégageant une forte fumée, l'avion semblant sous contrôle du pilote. Trop bas pour sauter en parachute, Meakin décide de se poser sur le ventre dans une parcelle de lande située au nord de Pont-Bihan sur la commune de Plaudren... le choc est rude.

Plusieurs habitants, dont Joseph Morio³, témoins des difficultés de l'avion, se rendent immédiatement sur les lieux du crash et découvrent le pilote, vivant mais blessé à la tête et aux jambes. Le pilote est allongé sur le sol, à une quinzaine de mètres de l'avion, le visage couvert de sang, souffrant des jambes et de son bras gauche. Meakin ne parle pas français mais par signes il demande aux témoins de l'éloigner de l'avion car il craint une explosion. Une infirmière, soeur Joseph, est appelée pour immobiliser son bras et poser une attelle. Résigné, le pilote montre alors la poche de sa combinaison et fait signe à Joseph Morio de lui donner une cigarette tirée du paquet qui s'y trouve. Les soldats allemands, stationnés au camp de Meucon très proche, arrivent rapidement sur les lieux, interrogent les témoins et demandent à une jeune fille d'aller chercher de l'eau de vie à la ferme de Kervran toute proche, puis en donnent une gorgée au blessé. Ces derniers embarquent ensuite l'infortuné pilote pour qui la guerre est terminée et qui va d'abord être soigné à Vannes puis être envoyé dans un camp de prisonniers en Allemagne - au Stalag Luft III - où il va rester jusqu'à sa libération le 9 mai 1945.[...] ■



Un Supermarine Seafire Mk III similaire à celui piloté par le Lt Peter Arthur Meakin.

Photo Imperial War Museum © [IWM A 25493](https://www.iwm.org.uk/collections/item.do?imgId=IWM.A.25493)

¹ Frédéric Hénoff, membre de l'association ABSA 39-45 (Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45) découvre en 2016 le message laissé par mon frère et moi déposé sur internet, un peu comme une bouteille à la mer. Grâce à son ami Jonathan Ives au Royaume-Uni, Frédéric parvient à entrer en contact avec Janice Meakin, qui est l'épouse de David décédé à l'âge de 49 ans. Janice nous met ensuite en relation avec sa belle-sœur, Elaine, avec qui nous pouvons alors connaître la vie de Peter et organiser cet hommage.

² chasse libre au-dessus du territoire ennemi

³ père de Christian et Gwenaëlle

Sam et Ben

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Accueillir des familles d'aviateurs dans notre région, sur les traces de leurs aïeux est pour notre association toujours un immense honneur et un grand plaisir. Mais quand un très jeune homme décide de se lancer sur les traces de son arrière grand-père, c'est alors du pur bonheur et beaucoup d'émotion.

12 juin 1944, aux alentours de Rennes.

6 jours après le débarquement, les alliés bombardent l'arrière-pays pour empêcher les mouvements de troupes allemandes vers le front de Normandie. Vers 10h30 ce 12 juin 1944, des bombardiers B-24 du 448th Bomb Group / 712th Bomb Squadron s'attaquent à des cibles diverses autour de Rennes, protégés par des Mustang P-51 du 352th Fighter Group/328th Fighter Squadron. Sur le chemin du retour, des chasseurs allemands de la 5./JG 53 s'attaquent aux B-24. Helmut Rosenbaum, à bord du Messerschmitt Bf 109 G6 codé « 6 noir » (W.Nr. 412388) s'apprête à mitrailler un aviateur américain, le 2nd Lt Benjamin C. Isgrig, suspendu à son parachute après avoir évacué son B-24 en perdition, le « Squat'n Droppit » (s/n 41-28710) qui tomba à Bonnemain (35). Mais heureusement, Rosenbaum est



Le B-24H Liberator s/n 41-28710 « SQUAT'N DROPPIT » du 448th BG / 712th BS, abattu le 12 juin 1944 au lieu-dit « La Gaudinai » à Bonnemain (35). Photo American Air Museum - UPL 23111

abattu à son tour par l'as américain, le Major George Preddy avant d'avoir touché « Ben » Isgrig. Preddy pilotait ce jour-là son P-51B-10NA « Cripes A' Mighty » code « HO-P » (s/n 42-106451).

Le 2nd Lt Benjamin C. Isgrig témoigne

[...] Me balançant sous mon parachute, j'ai commencé à jeter un coup d'œil autour de moi et j'ai aperçu trois avions de chasse au-dessus de ma position, en



L'équipage de l'avion (à l'époque à l'entraînement sur le B-24D #41-11909) : 2nd Lt William J. Bailey Jr (pilote), 2nd Lt George D. Cooksey Jr (co-pilote), I. Stanley (absent durant la mission), **2nd Lt Benjamin C Isgrig** (bombardier - **flèche**), F/O. Victor Fleishman (navigateur - absent de la photo), Sgt Kenneth A Zierdt (opérateur radio) et les mitrailleurs S/Sgt Leslie E. Fischer , S/Sgt Vladimir Kovalchick, Sgt Ollie N. Van Horssen et Sgt Robert E. Buck.
Ne pas tenir compte de l'emplacement des membres de l'équipage sur la photo.

pensant immédiatement qu'ils étaient allemands. Celui qui était le plus proche a pointé son nez dans ma direction et a commencé à piquer vers moi. Je pensais qu'il allait me mitrailler et avec ferveur j'ai prié Dieu de m'aider et j'ai tiré sur les suspentes de mon parachute pour commencer à me balancer, car c'était l'unique moyen que j'avais de me défendre. Après une seconde, l'avion a tourné légèrement sur ma gauche et j'ai vu que c'était un Bf-109 et que les autres étaient des P-51. L'un d'entre eux tournait paresseusement au-dessus de moi tandis que l'autre poursuivait l'avion allemand. L'Allemand a coupé à ma gauche, passant à moins de cinquante mètres de moi, et a commencé à remonter. Le Mustang était juste derrière lui, et je n'ai jamais autant voulu de ma vie qu'il tue cet allemand qui nous avait descendus. Je suppose que j'étais un peu hystérique à ce moment-là ; j'ai crié et maudit l'Allemand lorsqu'il est passé et j'ai salué et adressé tout mon soutien moral à l'américain qui le suivait. L'Allemand n'avait aucune chance et en moins de dix secondes son appareil a commencé à perdre des morceaux et à brûler. Le pilote allemand a sauté et après que son parachute se soit ouvert, il a flotté à environ trois cents mètres de moi.[...].



Benjamin C. Isgrig, bombardier sur le B-24 Liberator « SQUAT'N DROPPIT »
Photo de la famille

Sam et Ben

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

7 mai 2023, sur les traces de Ben C. Isgrig.

Presque 80 ans après cette triste journée de juin 1944, **Sam Straessle**, l'arrière petit-fils de Benjamin C. Isgrig, sur les bons conseils de sa grand-mère, décida de venir en France découvrir les principaux endroits où son aïeul passa en 1944. L'ABSA 39-45 ne pouvait pas faire autrement que d'accueillir avec beaucoup de plaisir ce jeune homme accompagné de sa petite amie, **Ali McClellan**.



Sam Straessle, arrière petit-fils de Ben Isgrig, et son amie Ali McClellan.

Tout commença début avril 2023 par un contact entre Frédéric Hénoff, qui fut par le passé en contact avec la fille de Ben Isgrig (Kathleen McQueen, la grand-mère de Sam) et Sam Straessle. Sam nous informait de sa visite et de son souhait de refaire ce parcours. Tout s'enchaîna donc très vite et Pierre Mahé, qui lui aussi a beaucoup travaillé sur la chute des avions autour de Rennes ce 12 juin 1944, s'empressa de ressortir ses nombreux documents et photos rassemblées au fil des années. En outre, Pierre connaissait précisant le parcours suivi par Ben Isgrig. Pour que la visite d'Ali et Sam soit réussie, Pierre fit même le parcours seul quelques jours auparavant afin de valider les temps de déplacement, car nos jeunes américains ne disposaient que d'une seule journée.

Et c'est ainsi que ce 7 mai 2023, à 9h précise, Pierre et moi étions dans le centre de Rennes, à la porte du logement où nous retrouvâmes nos deux jeunes américains. Nous prîmes la direction des Brieux, près de Romillé, où Ben Isgrig avait atterri en parachute. A noter qu'à l'ouverture de son parachute, Ben avait perdu une de ses bottes, les bottes de l'USAAF étant assez courtes. Arrivé au sol, non loin d'un bâtiment de



Sam Straessle et Ali McClellan devant le champ où Ben C. Isgrig atterrit ce 12 juin 1944, à quelques dizaines de mètres derrière nos deux jeunes américains.

ferme en feu sur lequel était tombé un morceau d'un autre B-24 abattu (#42-94859 « Do Jim Don »), notre aviateur tenta de rejoindre une ferme pour demander de l'aide mais sans succès. Il revint à son point de chute où il fut repéré par des civils qui décidèrent de le prendre en charge. Parmi ces derniers, Monsieur Gatel, boulanger, qui lui donna ses habits et ses chaussures. C'est aux Brieux que nous retrouvâmes avec plaisir Guy Castel, journaliste Ouest-France pour le secteur de Romillé, auteur deux jours plus tard d'un bel article relatant notre journée avec Sam Straessle. Signalons que Guy Castel, en plus d'être journaliste, est également un passionné qui a beaucoup travaillé sur la chute de ces B-24.

Mais revenons en à Ben Isgrig ce 12 juin 1944 ; après son atterrissage aux Brieux, il fut pris en charge par des membres de la Résistance du secteur de Romillé, dont l'instituteur Alexis Le Huede et sa fille Michèle qui parlait anglais, il fut conduit à pied à travers champs, avec deux autres membres de l'équipage de son avion, Victor Fleishman (navigateur) et Ollie Van Horsen (mitrailleur) chez Albert Guinard, aux Couëts, près de Romillé, à quelques dizaines de kilomètres de son point de chute. Il y restèrent cachés une quinzaine de jours. Dans la journée, les aviateurs se cachaient dans un bois proche, pour ne pas être surpris dans la maison, et revenaient la nuit pour dormir dans le grenier.

C'est précisément aux Couëts que nous fûmes chaleureusement accueillis par les actuels propriétaires de la maison, Laurence et Olivier Quenehen.



Benoît Paquet, Pierre Mahé, Sam Straessle, Ali McClellan, Laurence et Olivier Quenehen aux Couëts, devant la maison où furent cachés Ben Isgrig et deux autres membres d'équipage. Cette maison appartenait à l'époque à Albert Guinard.

Sam et Ben

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)



50 ans séparent ces deux photos, prises toutes les deux devant la porte de la maison actuelle de M. et Mme Quenehen, autrefois maison de M. Guignard. Sur la photo de gauche, Ben Isgrig (à droite) en 1973 lors de sa visite en Bretagne. Sur la photo de droite, en 2023, Ali McClellan et Sam Straessle, l'arrière petit-fils de Ben Isgrig. La porte en bois a changé, mais Olivier Quenehen a réutilisé la vieille porte en bois pour en faire une porte d'intérieur (ci-dessous). (Photo de gauche : famille Isgrig)



Sam Straessle devant la porte coulissante intérieure qui fut autrefois la porte extérieure de la maison d'Alfred Guignard.

Après un sympathique café accompagné de savoureux gâteaux bretons, nous prîmes la route pour la seconde cache des aviateurs, à « La ville És Cutté », dans les Côtes d'Armor, à une quinzaine de kilomètres. Cette étape fut la plus émouvante : nous y fûmes accueillis très chaleureusement, autour d'un bon café, par Michel et Raymonde Guillot.

Michel Guillot, 7 ans, escortait les aviateurs en 1944

Michel Guillot avait 7 ans en 1944. Par sécurité, il fut décidé que les aviateurs américains soient hébergés la nuit dans une maison proche de celle des Guillot, et qu'ils se cachent le jour dans un bois voisin ou qu'ils aident aux champs. Ils venaient chaque midi et chaque soir chez les Guillot prendre leurs repas. Michel était chargé par ses parents d'aller chercher les aviateurs quand on estimait que le hameau était « sans danger » : une femme « collaboratrice » habitait non loin de la maison des Guillot. C'était la mère de Michel, Hélène Guillot, qui préparait les repas.

C'est donc avec beaucoup d'émotion, et quelques larmes, que Michel raconta à Sam et Ali cette période durant laquelle il passa près de deux mois avec ses « amis » aviateurs. Nous passâmes également un long moment à regarder les photos de Ben Isgrig lorsqu'il visita la famille Guillot en 1973.



Ali McClellan, Sam Straessle, Michel Guillot (qui avait 7 ans en 1944), Pierre Mahé et Benoît Paquet devant l'entrée de la cuisine où les aviateurs cachés venaient déjeuner et dîner chaque jour. La cuisine était préparée par Hélène Guillot, mère de Michel.



En 1973, Benjamin C. Isgrig retrouve avec émotion Hélène Guillot qui lui faisait la cuisine en 1944, dans le dos des allemands.

Après avoir quitté Michel Guillot et son épouse, nous marquâmes un arrêt quelques centaines de mètres plus loin pour montrer à Sam et Ali la maison où Ben Isgrig était caché la nuit avec ses camarades.



Mme et M. Guillot, Sam et Ali devant la maison de la famille Guillot

Sam et Ben

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

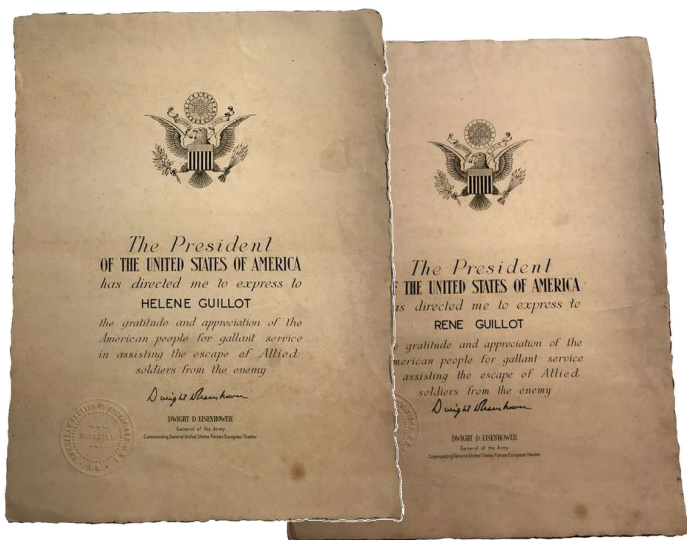


Sam et Ali devant la maison et le grenier où dormaient Ben Isgrig, Victor Fleishman et Ollie Van Horssen (flèche) en 1944.

Puis nous filâmes à Bonnemain (35), sur les lieux du crash de l'avion. L'occasion d'une nouvelle photo avec nos deux jeunes américains.



Sam, Benoît et Ali devant le champ où s'écrasa le B-24 Liberator «SQUAT'N DROPPIT»



Les parents de Michel, René et Hélène Guillot, reçurent après guerre un diplôme de remerciement du Général Eisenhower, devenu alors Président des Etats-Unis. Hélène Guillot fut nommée citoyenne d'honneur de la ville de Little Rock (Arkansas), d'où était originaire Ben C. Isgrig. Elle reçut également la médaille de la reconnaissance décernée par l'Association des Réfractaires et Maquisards de France.

La journée se termina par la présentation à nos hôtes du moteur du Messerschmitt Bf 109 G6 d'Helmut Rosenbaum, découvert en 1982 par Pierre Mahé et son père, l'année où Benjamin C. Isgrig décéda. C'est Rosenbaum qui avait tenté d'abattre Ben Isgrig suspendu sans défense à son parachute. La boucle était ainsi bouclée.



Sam et Ali devant le moteur du Messerschmitt Bf 109 G6 d'Helmut Rosenbaum, le pilote allemand qui tenta d'abattre Ben Isgrig suspendu à son parachute.

Quelques jours plus tard, Sam nous envoya un message, promettant une future visite à Rennes avec sa mère et sa grand-mère !



Les 80 ans de la chute du SNAFU aux Champs Géraux

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Pascal Lhermitte et l'association « Au fil des Champs », décidément très dynamiques, après avoir emmené les enfants des Champs-Géraux au cimetière de Saint-James (voir article page 6), ont organisé avec brio un magnifique week-end de commémoration en l'honneur de l'équipage du Boeing B-17 « SNAFU » #42-29476 (code GL-M) tombé aux Champs-Géraux (22) le 29 mai 1943. C'est donc avec grand plaisir que nous avons accepté l'invitation de Pascal pour exposer à cette manifestation.

Des animations riches et variées.

Tout était prévu ce week-end du 27 et 28 mai 2023 autour de la salle des fêtes des Champs-Géraux : un camp militaire US, des défilés de véhicules, des expositions, des animations musicales d'époque, un livre dédié co-écrit par Yves Genachte Le Bail et Pascal Lhermitte, et bien sûr des moments forts de commémoration en présence de descendants d'aviateurs, de Madame Elisabeth Webster, Consul des Etats-Unis pour la région Ouest et de nombreux élus locaux.

Commençons tout d'abord par le magnifique travail mené par les enfants de CE2, CM1 et CM2 qui, suite à leur visite au cimetière de Saint-James, ont réalisé divers dessins et compositions pour honorer les membres d'équipage disparus.



Compositions originales créées par les enfants pour honorer les membres d'équipage du « SNAFU » disparu le 29 mai 1943 : des montages composés d'une moitié de photo complétée par un dessin.

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

SNAFU 2023

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

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

MADEESON & CO
Bal époque 1944

Accès libre et gratuit, restauration sur place.
Inscriptions camp : dzbalaine.50@orange.fr / Organisation: aulfildeschamps23@gmail.com - 09 18 66 15 16

39 45
ASSOCIATION BRETONNE DU SOUVENIR AERIEN

SNAFU 2023 Au fil des Champs

Affiche créée par l'association « Au Fil des Champs » (les Champs-Géraux)



Ci-dessus et ci-dessous, des dessins et un arbre de la liberté créés par les enfants en hommage à l'équipage du « SNAFU ».



Les 80 ans de la chute du SNAFU aux Champs Géraux

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Un camp militaire américain.



Le camp militaire américain aux Champs-Géraux (22).
Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45

L'attraction principale fut sans nul doute le camp militaire américain avec de nombreux véhicules qui, pour l'occasion, effectuèrent de nombreux défilés, redonnant ainsi à la commune un véritable air de « libération ».

Parmi ces véhicules, des jeeps évidemment, mais également des camions, des motos et une traction avant Citroën aux couleurs des FFI.



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



La célèbre jeep américaine et ses G.I. !



Le « scooter » utilisé par les parachutistes américains en 1944.



Une véritable Harley Davidson !

Les 80 ans de la chute du SNAFU aux Champs Géraux

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

L'hommage aux aviateurs.

Le week-end fut rythmée par différents hommages mais nul doute que le plus émouvant fut celui rendu à la stèle commémorative des Champs-Géraux, en présence de **Louise** et **Richard Tashjian**, la nièce et le neveu du **Sgt Joseph Sarkis Tashjian**, mitrailleur de queue du B-17 « SNAFU », disparu le 29 mai 1943. Ils étaient accompagnés, entre autre, d'Elisabeth Webster, consul des Etats-Unis pour l'Ouest de la France. Caroline Haycox, adjointe aux affaires sociales à la Mairie des Champs Géraux et secrétaire de l'association « Au Fil des Champs », assura les traductions tout le week-end pour la famille Tashjian.



Elisabeth Webster (4), Consul des Etats-Unis pour l'Ouest de la France, vient de déposer une gerbe de fleurs à la stèle commémorative des Champs-Géraux, en présence de Louise et Richard Tashjian (1 et 2), nièce et neveu du mitrailleur de queue du SNAFU, sous l'œil bienveillant de Pascal Lhermitte (3), véritable chef d'orchestre de ce week-end, et de Sandrine Juhel, maire des Champs-Géraux (5). Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45



La famille Tashjian, descendants du mitrailleur de queue, le Sgt Joseph Sarkis Tashjian, derrière la plaque qu'ils ont financé, rappelant que des arbres de la mémoire ont été plantés à côté de la stèle commémorative. A leur côté (à droite), Elisabeth Webster, Consul des Etats-Unis pour l'Ouest de la France. Photo © Bruno Rat - ABSA 39-45

Nicolas Guillou présente le film « Le réseau Shelburn »

Le samedi soir fut projeté le film « le réseau Shelburn » en présence de son réalisateur **Nicolas Guillou**. Ce dernier salua la présence dans la salle de quelques figurants du film ainsi que les associations (comme l'ABSA 39-45) ayant contribué à sa réalisation.



Nicolas Guillou relate la grande aventure du film « le réseau Shelburn » au côté de Pascal Lhermitte, chef d'orchestre du week-end de commémoration aux Champs-Géraux.

De nouveaux jeunes porte-drapeaux

Un hommage fut rendu le dimanche aux morts des deux guerres mondiales sur la place de la mairie. A l'issue de quelques discours officiels, quatre jeunes gens de la commune furent intronisés pour l'occasion porte-drapeaux ; le devoir de mémoire se perpétue pour notre plus grand plaisir.



Sandrine Juhel, maire des Champs-Géraux, rend hommage aux morts des deux guerres mondiales sur la place de la mairie.



Quatre jeunes garçons, Diwen Lelun, Esteban Ribet, Lucas De Arujo Lobo et Clément Juhel, furent intronisés porte-drapeaux ; des gants blancs leur furent remis pour l'occasion.

Les 80 ans de la chute du SNAFU aux Champs Géraux

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Un stand ABSA 39-45 très visité !

Pour l'occasion, nous exposons quelques pièces d'avions et présentons sur grand écran les différents aspects de nos activités ; les vidéos eurent un véritable succès ! Pierre Mahé et moi-même étions présents, et Bruno Rat, récent adhérent à qui nous devons quelques-unes des photos illustrant cet article, nous rendit visite avec son épouse.



Beaucoup de monde au stand ABSA 39-45 sous l'œil bienveillant de Pierre Mahé.



Le mannequin de Pierre Mahé eut beaucoup de succès comme ici, avec les filles de notre ami Loïc Lemarchand (association « Drop Zone Baleine ») en costume traditionnel breton.



Les visiteurs, toujours très curieux, posèrent de nombreuses questions pour notre plus grand plaisir.



Nous eûmes l'immense honneur d'avoir la visite de **Louise** et **Richard Tashjian**, nièce et neveu du mitrailleur de queue du SNAFU, le **Sgt Joseph Sarkis Tashjian**, disparu le 29 mai 1943.
Photo © Caroline Haycox, association « Au Fil Des Champs »



Pierre Mahé et Benoît Paquet

Benoît Paquet et Bruno Rat

Nous ne pourrions pas terminer cet article sans saluer de nouveau cette magnifique initiative de Pascal Lhermitte et l'association « Au Fil Des Champs », organisateurs de ce mémorable week-end commémoratif.

Au nom de tous les adhérents de l'ABSA 39-45, nous les remercions chaleureusement de nous avoir donné l'opportunité d'y participer. ■

Les pièces du Mosquito de Combrit (29)

Par Benoit Paquet avec la contribution d'Alain Jacob, membre de l'ARDHAN (photo Benoit Paquet sauf mention contraire)

Vendredi 30 juin 1944

Ce jour là, des Bristol Beaufighters, escortés par une vingtaine de Mosquitos, attaquent des navires allemands dans la baie de la Forêt, au large de Concarneau. Lors de cette attaque, le **Mosquito FB VI HR134** est touché par des tirs anti-aériens. L'équipage, le Pilot Officer **Walter TONGE** (pilote) et le Flight Sergeant **Richard RIGBY** (navigateur) décident d'effectuer un amerrissage au large P/O. **Walter TONGE** et F/Sgt **Richard RIGBY** de Combrit. Les deux aviateurs se hissèrent à bord de leur dinghy.



Photo Frédéric Hénoff - ABSA 39-45

Les allemands maintiennent le pilote sous l'eau

Cherchant à se diriger vers la côte, ils furent rejoints par un bateau de la Gast (douane militaire allemande). Malheureusement, des témoins racontèrent que les allemands tirèrent sur les aviateurs. Rigby fut tué, et Tonge plongea pour échapper à ses agresseurs ; mais ces derniers le maintinrent sous l'eau à l'aide d'une gaffe et le malheureux pilote se noya.



Les tombes des aviateurs Richard Rigby et Walter Tonge au cimetière de Combrit (29).

Dimanche 16 avril 2023

Dans les années 80, **Alain Jacob** (photo ►), ancien de l'aéronavale, passionné d'aviation et membre de l'ARDHAN (Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale) retrouva sur la plage de Combrit trois pièces de métal, dont une tôle



Photo A. Jacob



Les trois pièces du Mosquito de Combrit (29).

(a priori de la partie moteur), visiblement composé d'un aluminium caractéristique des avions de l'époque. En mesurant sur la tôle les espaces entre les trous (emplacement de rivets), Alain Jacob constata que la mesure était un nombre entier en pouces.

Ces pièces ne pouvaient que provenir de l'avion de Rigby et Tonge. Également membre de l'ARDHAN, j'avais rencontré Alain Jacob en 2015 lors d'une assemblée générale de cette association qui se tenait à Lann-Bihoué. Il m'avait parlé à cette époque de ces pièces de Mosquito en sa possession. Huit ans plus tard (!!!), ayant eu l'occasion de visiter le cimetière de Combrit où reposent les aviateurs Rigby et Tonge, je repensais à ces pièces d'aviation et je pris contact avec Alain Jacob. Et c'est comme ça qu'en avril 2023, sous un beau soleil à Benodet, je retrouvais Alain Jacob ; ce dernier décida très généreusement de nous faire don de ces trois pièces en hommage à nos deux aviateurs. Ces pièces d'avions rejoignent ainsi la collection déjà riche de notre association, dans l'attente un jour d'un espace exposition adapté qui permettra à l'ABSA 39-45 de mettre en valeur ce patrimoine historique.

Nous en profitons donc pour remercier chaleureusement Alain Jacob pour son don. ■

Un Typhoon mystérieux

par **Benoît Paquet**

Il arrive de plus en plus souvent que l'ABSA 39-45 soit sollicitée pour identifier un document ou une photo. Il y a quelques mois, nous avons mené l'enquête pour identifier un avion à partir d'une simple photo de quelques personnes debout sur une épave. Et c'est grâce à la perspicacité d'un ami de l'ABSA 39-45 que l'énigme fut résolue.

Une photo mystère

Durant l'été 2022, Cédric Tréhorel nous contacta par le biais de notre site internet pour nous soumettre une photo de son grand-oncle, debout avec quelques autres personnes sur les restes d'un avion. Il ne savait ni où, ni quand cette photo avait été prise, et encore moins de quel avion il s'agissait. Un seul indice, le grand-oncle était originaire d'Hillion, dans les Côtes d'Armor.

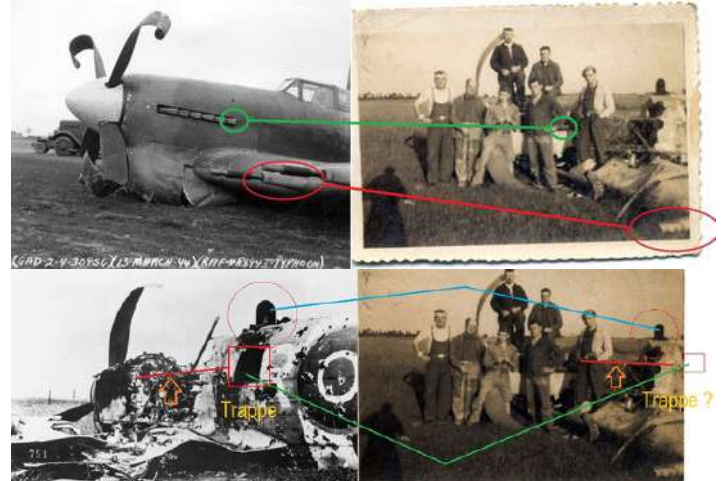


La photo envoyée par Cédric Tréhorel pour identification.
Photo © famille Tréhorel

Ni une ni deux, nous lançâmes les recherches auprès de quelques membres de l'association mais également de quelques « experts » amis de l'ABSA 39-45. Des indices commencèrent rapidement à être rassemblés par plusieurs « enquêteurs » ; un rapide coup d'œil sur la photo nous indiquait qu'il s'agissait d'un avion monomoteur tripale. C'était toutefois bien maigre !

Puis, en y regardant de plus près, on pouvait noter une structure de fuselage en croisillons et des pipes d'échappement en position supérieure. Ensuite, l'arme sur l'aile gauche ressemblait fort à un canon plutôt répandu à l'époque sur les Spitfire, Hurricane et autres Typhoon.

Quelques investigations plus tard, les recherches se resserrèrent sur le Hawker Typhoon après des études comparatives de **photos (colonne de droite, en haut)** mettant en évidence de fortes similitudes avec notre photo mystère.



Nous pensâmes alors à l'un des 7 Typhoon tombés en Bretagne, et plus précisément celui tombé le 11 janvier 1943 à Plélo (voir [site](#)), situé non loin de Hillion. Mais en procédant par élimination (3 sont tombés en mer, d'autres se sont crashés après que le pilote ait sauté en parachute...), nous en arrivâmes à la conclusion que ce Typhoon n'était pas tombé en Côtes d'Armor, et sans doute pas en Bretagne.

Puis ce fût la révélation : Laurent Viton, ami de l'ABSA 39-45, entreprit de chercher plus large, et notamment vers la Normandie. Il retrouva alors à la page 142 du livre consacré au 2nd Tactical Air Force (volume 1) une photo qui ne laissa planer aucun doute : notre avion mystère était le Hawker Typhoon MN377, code MR-B, du 245 RAF Squadron, abattu par la Flak le 7 juin 1944. Son pilote, le Flying Officer K.J.A. Dickie avait réussi à poser son avion sur le ventre à Cesny-Bois-Halbout (14), à 21 km au sud de Caen.



La photo du Typhoon MN377 du 245 RAF Squadron, abattu le 7 juin 44 non loin de Caen. La photo est prise sous le même angle que notre photo mystère et on reconnaît aisément l'avion (forme des découpes dans le fuselage, plaque de blindage, canon...). A noter que le canon avait été retiré sur notre photo.
Photo « 2nd Tactical Air Force, Vol. 1 - Christopher Shores, Chris Tomas.

Voici donc l'exemple d'un beau travail de recherche collective au sein et en dehors de l'ABSA 39-45. Merci à tous ceux qui ont contribué aux investigations avec une mention spéciale pour Laurent Viton. ■

Le tract du 15 mai 1944

Par Jean-Michel Martin (document de l'auteur)

Il y a 10 -12 ans environ, je ne me souviens plus précisément, faisant des recherches sur le coin de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine, un habitant de Saint-Guinoux (35, sud Saint-Malo) m'offrait un exemplaire authentique de ce tract largué par avion anglais sur les bourgs et villages de la région en ce mercredi 15 mai 1944 en fin de matinée. Il en avait récupéré plusieurs et les avaient parfaitement conservés chez lui. Il avait assisté à ce largage par beau temps, me dit-il. Pour lui, c'était un chasseur monomoteur de la

RAF (cocarde) qui, à basse altitude et à grande vitesse, laissait échapper des boîtes en carton dans lesquelles étaient contenus les tracts. Certaines boîtes, s'ouvrant, libéraient leur contenu dans le ciel, d'autres arrivaient au sol non ouvertes. Ils étaient généreux les anglais, me dit-il « Il y en avait partout dans le bourg, bien sûr, mais aussi dans la campagne, portés par le vent. Les gosses s'amusaient à en ramasser le plus possible. Il y eut d'autres largages, mais je n'avais pas eu l'occasion d'y assister. »



LE COURRIER DE L'AIR



APPORTE PAR AVION

LONDRES, LE 11 MAI 1944

L'assaut aérien continue sans répit

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

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

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

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

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

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

Aveux de Goebbels

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

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

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

Le 8 mai, les Américains

R.A.F. UBER ALLES

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

"Tiens, Herrmann, comment vas-tu ?"

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

LA R.A.F. EST PASSEE PAR LA

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



attaquèrent de nouveau Berlin. En plus d'une *flak* intense, des meutes de chasseurs ennemis firent l'impossible pour intercepter les forces puissantes de bombardiers et chasseurs alliés.

Pertes allemandes

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

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

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

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

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

La France clame : "EN AVANT !"

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

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

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

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

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

"C'est ici que les soldats appartenant à deux fractions de l'armée française que les efforts de la trahison avaient tenté de diviser, se rejoignirent et se reconnurent

pour ce qu'ils étaient, je veux dire pour de bons et braves soldats français.

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

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

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

Suite à la page 2

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

DECLARATION DE M. ANTHONY EDEN

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

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

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

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

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

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

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

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

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

De Gaulle évoque l'unité française

SUITE DE LA PAGE I

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

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

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

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

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

Ni doutes ni craintes

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

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

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

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

LES FRANÇAIS PARLENT AUX FRANÇAIS

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

"Des événements capitaux se préparent."

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

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

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

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

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

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

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

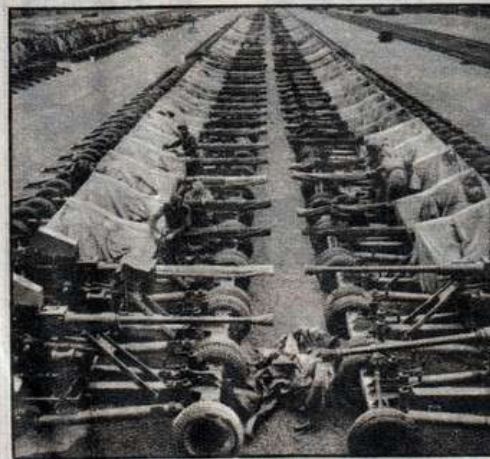
par tous, et le Comité Français de la Libération Nationale, la liaison se fit plus étroite et plus intime."

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

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

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

MATERIEL DANS UN DES ARSENAUX ANGLAIS



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

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

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

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

A l'Assemblée Consultative

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

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

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

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

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

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

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

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

Tunis célèbre l'anniversaire de la victoire alliée

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

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

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

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

Citations à l'Ordre de l'O.N.

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

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

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

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

(Pierre Dac à la B.B.C.)

Kollaboration

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

Radio-Zeesen 14.10.42

Par Jean-Michel Martin (document de l'auteur)

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

Sébastopol enlevée par les Russes

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

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

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

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

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

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

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

Sur le reste du front, rien à signaler.

Insubordination

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

Ley 20.10.41

Aveu candide

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

Völkischer Beobachter

20.10.42

MIRAGES

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

Goebbels 18.10.42

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

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

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

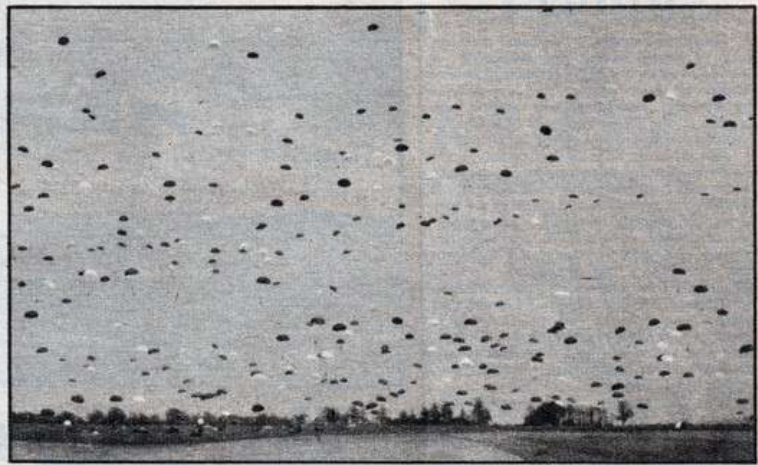
Le barrage de la Pescara, l'une des principales sources d'énergie hydro-électrique de l'Italie orientale, est situé à 20 kms. au sud-est de Chiete et à un peu plus de 30 kms. d'Ortona. Il alimentait en énergie électrique la ville de Rome, ainsi que des usines de guerre et des chemins de fer au service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

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

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

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

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



Descente massée de parachutistes au cours de manœuvres en Angleterre

L'INFANTERIE DE L'AIR ALLIÉE EN GRANDES MANŒUVRES

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

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

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

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

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

parachutistes et de troupes aéroportées.

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

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

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

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

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

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

Grenoble à l'honneur

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

LA VOLONTÉ DE L'ALSACE ET DE LA LORRAINE

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

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

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

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

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

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

Par Jean-Michel Martin (document de l'auteur)

LONDRES, LE 11 MAI 1944

LE COURRIER DE L'AIR

LE COURRIER DE L'AIR

Quatre années

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Une vedette lance-torpilles des forces navales françaises



En patrouille dans la Manche

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

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

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

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

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

Aux aguets

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

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

Quelques vedettes seulement allaient appareiller. Les moteurs, lancés, tournaient rond; les hommes, à leur poste de manœuvre, attendaient les ordres; les commandants, sur leurs passerelles minuscules, fixaient leur chef de groupe. "Parés?" demanda-t-il au porte-voix.

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

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

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

Fausse alerte

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

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

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

Nous reprenons donc la route, en

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

Pas de chance

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

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

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

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

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

Le jargon des cadets de l'aviation américaine

Par Frédéric Hénoff

Les plus passionnés d'entre nous sont parfois amenés à lire des livres d'aviation en anglais. Il y retrouvent de temps à autre des termes et expressions qu'il est difficile de comprendre sans un lexique adapté. Vous lirez ci-après les expressions tirées du dictionnaire « d'Air Cadet » :

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



En bref

par **Benoît Paquet** (photos de l'auteur sauf mention contraire)

• La bourse militaria de Saint Marcel, 30 avril 2023

Une fois n'est pas coutume, nous avons eu le plaisir d'exposer à une bourse militaria organisée par l'ARCN (Association de Reconstitution du Camp de la Nouette) de Saint Marcel (56), lieu emblématique connu pour son célèbre maquis de Résistance. Cette manifestation nous avait été recommandée par notre ami Loïc Lemarchand, président de l'Association Drop Zone Baleine qui, à l'occasion de ses 20 ans, organisait ce même week-end la désormais traditionnelle « Marche des SAS », rendant ainsi hommage aux combattants de la France Libre et aux parachutistes qui combattirent au cœur du maquis de Saint-Marcel.



« La marche des SAS » organisée à Saint-Marcel le samedi 29 avril 2023 - photo © Loïc Lemarchand - Drop Zone Baleine

Sur notre stand ABSA 39-45, on ne trouvait pas d'armement à vendre ou à échanger mais diverses pièces d'avions recueillies au fil du temps par notre association :

- une mitrailleuse et une pâle d'hélice du **Armstrong Whitworth Albemarle Mk I** tombé le 9 août 1944 au Val d'Izé (35) lors de la mission de ravitaillement de la Résistance. Tout l'équipage, appartenant au 296 SQN de la RAF fut tué (Warrant Officer Bruce STENNING (pilote, RAAF), 27 ans - Flight Sergeant Edwin Raymond ABELL (RAF) - Flight Sergeant Alan Francis ELWOOD, 24 ans (RAF) - Flight Sergeant Charles Alfred HAMMOND, 27 ans (RAF) - Flight Sergeant Frederick Norman MANTON, 30 ans (RAF) - Sergeant Ralph COWHAM (radio, mitrailleur), 23 ans (RAF).

- une bombonne à oxygène du **Mustang P-51D** du 4th FG - 336th FS, tombé le 18 juin 1944 à Baguer Morvan (35), dont le pilote, le 2nd Lt Harvie J. Arnold, fut tué à l'âge de 19 ans.

- la plaque de blindage et la radio du **Messerschmitt Bf 109 G-6** d'Harti Schmiedel, de la 4./JG 53, tué le 12 juin 1944 au Rheu (35) à l'âge de 22 ans.

- un réservoir supplémentaire de Messerschmitt Bf-109.

Notre objectif était bien entendu de faire connaître un peu plus notre association, objectif atteint puisque nous avons eu le plaisir d'échanger avec de très nombreux visiteurs. Certains d'entre eux ont d'ailleurs immédiatement repris contact avec nous suite à l'exposition afin de nous fournir de précieuses informations ou photos sur des avions tombés en Bretagne.

Cette exposition fut également l'occasion de présenter pour la 1^{ère} fois la magnifique vitrine réalisée et offerte par notre ami maquettiste (et adhérent de l'ABSA 39-45), **Dominique Renaud**. Nous y présentâmes le Me 109 d'Harti Schmiedel, réalisé par un autre maquettiste, **Fabrice Dumont**.



Nous avons la chance, ce dimanche 30 avril 2023, d'être nombreux sur le stand : Frédéric Hénoff, Mathieu Fromage, Pierre Mahé, Bernard Gislard et moi-même (photo ▼).



Nous remercions chaleureusement l'ARCN et son président, **Denis Possémé** de nous avoir accueilli ainsi que **Loïc Lemarchand** de nous avoir informé. ■

par **Benoît Paquet**

• **Jean Demozay, alias « Morlaix »**

Ayant acquis un lot de documents, parmi lesquels un numéro des « Ailes françaises » de janvier 1945, j'y découvre un article consacré au Colonel « Morlaix », pilote Nantais, nommé au poste de directeur de la Fédération Nationale des Sports Aériens.

Jean Demozay est né à Nantes le 21 mars 1915. D'abord réformé pour inaptitude physique en 1936, il parvient à se faire incorporer au début de la guerre comme interprète auprès de la RAF, grâce à sa maîtrise de la langue anglaise. Détaché au No 1 Squadron de la RAF, il commence par piloter un Miles Magister. En juin 1940, n'acceptant pas la défaite, il parvient tant bien que mal à rejoindre l'Angleterre à bord d'un bimoteur en emportant seize hommes de la RAF. Après une période de formation, Demozay, alias « Morlaix », sera affecté successivement aux No 1, No 242 et No 91 Squadrons de la RAF.

Il pilotera des Hurricane et des Spitfire.

En janvier 1943, il est nommé Wing Commander puis rejoindra le commandement des FAFL au Moyen-Orient. En 1944, il crée le Groupe Aérien « Patrie » pour soutenir les forces FFI qui combattent les allemands en France.

Et c'est donc en janvier 1945 qu'il est nommé Directeur de la Fédération Nationale des Sports Aériens, son statut d'as aux 21 victoires devant inspirer les jeunes à, je cite, « s'orienter vers la voie aérienne ». Malheureusement le 19 décembre 1945, après avoir combattu toute la guerre, Jean Demozay se tue à Buc (Yvelines) dans l'accident de l'avion de transport qui le ramenait d'une mission à Londres. ■



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



Sur le front de la production

S.10

UN NOUVEL UNION D'ENTRAÎNEMENT

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

LE COMITÉ DIRECTEUR DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES SPORTS AÉRIENS

Président : Colonel Morlaix.
Vice-présidents : MM. Donné Robert, Général Plagne, Costes Alfred, Daymon Jean, Joannès Marcel.
Secrétaire général : M. Lagaisse Abel.
Secrétaire adjoints : M. Maréchal Fortuné, Mme Sentès Germaine.
Trésorier général : M. Clément Joseph.
Trésorier adjoint : M. Brabant Gaston.
Assesseurs : MM. Chabay Marcel, Mouisson Paul, Lambrault Georges, Lafarge Georges, Caupell Henri, Servoz Pierre, Sidou François, Poupon Lucien, Touron Delphin, Jeanquartier Fred.



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945
 Mairie de Châteaubriant (44146)
 Association reconnue d'intérêt général
 info.absa.3945@gmail.com



Bienvenue à ...

par **Benoît Paquet**

• Jean-Philippe Moreau (Locoal Mendon, 56)

Mon intérêt pour l'aviation date de ma plus jeune enfance. Je me suis initié au vol par le modélisme, d'abord en vol libre puis avec des modèles radiocommandés, moteur et surtout planeur. J'ai pratiqué longtemps sur toutes sortes de modèles et possède de nombreuses connaissances techniques sur la mécanique de vol des avions.



C'est vers 16 ans que j'ai commencé à pratiquer le vol réel au travers du planeur, à Beynes en région parisienne. J'avais remporté un concours départemental me permettant une formation gratuite. J'ai été lâché et breveté, malheureusement mon brevet n'a pu être maintenu par le manque de pratique lié à mes études.

Passé 30 ans, mon métier d'ingénieur m'a permis d'être en contact et de devenir ami du dernier constructeur français d'aviation légère (Issoire aviation, qui avait pris la suite de Wassmer aviation), Philippe Moniot, un personnage bien connu dans le milieu, il est désormais remplacé par son fils. Nous avons volé souvent ensemble sur plusieurs avions et planeurs. Je n'ai pas été breveté mais comme il était instructeur j'ai très souvent piloté en place gauche. Je l'ai aidé dans la conception d'un motoplaneur à moteur en pylône, activé à l'air comprimé, qui n'a finalement jamais été commercialisé.

J'ai continué le vol en pratiquant le parachutisme en chute libre (600 sauts, Brevet D), j'ai fait beaucoup de vidéo chute, était chef d'avion et j'ai de nombreux sauts en combinaison ailée (Wingsuit) y compris du vol de proximité en montagne.

La seconde guerre est une époque qui a beaucoup marqué ma vie, comme par exemple la préparation du débarquement, notamment l'opération FORTITUDE narrée par Larry Collins. Le débarquement a été pour moi un grand étonnement et un sujet de passion, j'ai toujours voulu en savoir plus. Qu'est ce qui a poussé de jeunes américains de 20 ans à venir combattre en Europe, alors qu'aux Etats unis ils étaient relativement à l'abri de l'Allemagne et du Japon...

Participer à l'ABSA 39-45 me permettrait de rassembler ces deux intérêts. Très technique, parlant l'anglais, aussi un peu l'allemand je pourrais aider dans plusieurs domaines.

• Véronique Le Sergent (Bubry, 56)

Mon service au sein de l'Education Nationale en tant que professeur d'anglais en lycée et en faculté vient de s'achever. En dehors de ces fonctions purement professionnelles, j'ai effectué, le plus souvent à titre bénévole, des travaux de traduction dans des domaines variés (histoire, technique, droit, art...).



Depuis fort longtemps je considère que la deuxième Guerre Mondiale est une période historique capitale et à ce titre j'ai grand plaisir à rejoindre les rangs de l'ABSA 39-45 pour y apporter ma modeste contribution.

Il y a quelques années, j'avais traduit en anglais une plaquette de présentation pour l'ABSA 39-45 intitulée : *Les Passeurs de Mémoire*. Ce titre évocateur traduit à merveille l'esprit d'équipe de l'association où chaque membre offre ses compétences, techniques, historiques ou autres pour œuvrer afin que la mémoire soit transmise par delà les frontières, par delà les époques.

Enfin l'aviation est un domaine qui m'est cher puisque mon père était Officier de Poste Opérationnel dans l'armée française et que mon grand-oncle a combattu dans l'aviation américaine pendant la deuxième guerre mondiale.

• Pierre Eladari (Paris, 75)

A l'issue de la commémoration du 11 novembre 2022 à Nivillac (56), consacrée aux aviateurs Rollier et Détrait, Pierre Eladari, petit-fils du Sous-Lieutenant René Détrait, a souhaité soutenir notre association en adhérant à celle-ci. Nous l'en remercions vivement et lui souhaitons la bienvenue.



Bienvenue à ...

par **Benoît Paquet**

C'est toujours avec plaisir que nous accueillons au sein de l'ABSA 39-45 de nouveaux adhérents. Nous souhaitons la bienvenue à ...

• Lionel Le Scornec (Nantes, 44)



En 1956 Mon père décède à la suite d'un accident aérien à Ernée. Il est enterré à Binic (son surnom pendant la guerre), j'allais fêter mes 8 ans.

Après de nombreuses activités dans les arts plastiques, la sculpture, un retour breton à Nantes et l'île aux Moines, un brevet et quelques périodes de pilotage où j'ai pu apprécier les plaisirs de l'air, je n'imaginai pas trouver d'explications aux dizaines de photos muettes que mon Père avait laissées concernant ses années de guerre .

Ces clichés illustraient ses débuts de jeune mécanicien hydravion à Cherbourg, puis son arrivée à Londres avec la France libre en 1940.

Un parcours africain, Brazzaville, Douala, le Tchad, Koufra, jusqu'au groupe Vendée en 1944, où pendant la poche de St Nazaire en mission de reconnaissance avec son pilote Guérin, leur Douglas A 24 a été atteint par la DCA Allemande au dessus de Pontchâteau le 22 octobre 1944...

Il a poursuivi avec le groupe de transport 3/15 Maine jusqu'en 1947, un court passage à Air Algérie puis il s'en suivit une activité sédentaire de mécanique automobile à St Nazaire où ma Mère créait une pharmacie .

Après avoir passé une photo il y a 2 ans, via Face Book sur le groupe "Aviation Française 1935, « j'ai eu le plaisir de recevoir une réponse et d'entrer en contact avec Cyril Defever qui m'a généreusement partagé une partie de son savoir en répondant à quelques unes de mes interrogations.

L'invitation à me rendre à Nivillac , l'hommage à Joseph Rollier, ce 11 Novembre 2022, l'exposition et de nombreuses rencontres, dont celle de M. Détrait - cousin d'un ami - m'ont évidemment donné envie d'en savoir plus. Je suis persuadé que l'ABSA 39-45 en renouvellera l'occasion. ■

Merci à ...

• Michel MONTFORT

Fin 2022, Jean-Michel MARTIN nous informait que son ami anglais David TYE faisait don de livres sur l'aviation à notre association. Peu de temps après, Jean-Michel nous informait qu'un autre de ses amis, **Monsieur Michel MONFORT (photo)**, nous faisait également don de nombreux livres dont certains issus de la collection « j'ai lu leur aventure », une collection bien connue des passionnés d'aviation.

Nous travaillons actuellement à la mise en place d'une bibliothèque afin de permettre aux adhérents de l'ABSA 39-45 d'emprunter ces livres pour leurs recherches ou tout simplement pour leur plaisir.

En tout cas nous profitons de cette lettre d'information pour adresser tous nos remerciements à Monsieur Michel MONFORT. ■



Michel Monfort, donateur d'un lot de livres. (ci-dessous)
Photo famille Monfort



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 : 10 €
- frais de port : 4 €



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

24 pages - Format 21 x 29,7 cm

L'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.

Prix :

- tarif adhérent ABSA 39-45 : 7 €
- tarif non adhérent : 10 €
- 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 : 20 €
- frais de port : 6 €



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



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