



Septembre  
2023

24

INFO



## Edito

Chères lectrices, chers lecteurs,  
L'été se termine et ces derniers mois ont été pour l'ABSA 39-45 synonymes d'activité intense. Des expos, bien sûr, mais aussi l'accueil de familles sur les traces de parents aviateurs, des moments toujours riches en émotion.

Je souhaite saluer tout particulièrement la contribution de nombreux passionnés pour la rédaction de cette lettre d'information ; c'est à chaque fois pour nous l'occasion de découvrir de nouvelles histoires et de nouveaux héros oubliés. Saluons enfin la perspicacité de nos historiens, qui, à partir d'une petite pièce d'avion, reconstituent une passionnante histoire.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Benoît Paquet



# Au sommaire

3

**8 mai 2023, cérémonie à Brec'h (56)  
27 mai 2023, cérémonie à Crac'h (56)**

Deux hommages rendus à deux équipages de B-17  
*Par Frank Bernard*



7

**24 et 25 juin, hommage aux P-61 de Vannes-Meucon**

L'ABSA 39-45 expose avec Bunker Archéo 56  
*Par Frédéric Hénoff*



8

**Une semaine avec Patty !**

Patty Ashley sur les traces de son père, William Anderson Jones  
*Par Benoît Paquet, Robert Le Chantoux, Jimmy Tual, Dominique Le Morzadec et Jean-Christophe Dumont*



17

**Week-end du 14 juillet à Lannilis (29)**

Un camp militaire US au cœur du Finistère  
*Par Dominique Godde*



20

**Kate Fargher sur les traces de son père**

Visite de la fille d'un pilote anglais tombé en juillet 1944  
*Par Jean-Michel Martin*



21

**Une pièce d'avion mystérieuse !**

L'identification d'un avion Italien à partir d'une pièce  
*Par Frédéric Hénoff*



24

**Guy Boëringer, un héros issu de l'EEP n°25 de St-Brieuc**

L'histoire d'un aviateur, résistant, mort pour la France  
*Par Jimmy Tual*



25

**René Manuel d'Oliveira, autre héros issu de l'EEP n°25**

L'histoire d'un aviateur des FAFL devenu pilote d'essai  
*Par Jacques Daniel*



27

**Le drame de l'exfiltration de la famille du Général de Gaulle**

18 juin 1940 : une histoire méconnue  
*Par Dominique Godde*



30

**En bref**

- « Tous nos vœux de bonheur ! »
- Daniel Béchenec : Breton ... et illustrateur de talent !
- Des idées de sortie pour les 16 et 17 septembre 2023
- Soutenez l'ABSA 39-45

# 8 mai 2023, cérémonie à Brec'h (56)

Frank Bernard, président Air Mémorial (photos et documents Air Mémorial sauf mention contraire)

## 13 octobre 2001

La plaque commémorative située à Brec'h rend hommage à l'équipage du bombardier B-17 # 42-5219 de l'USAAF appartenant au 305<sup>th</sup> Bomb Group/364<sup>th</sup> Bomb Squadron qui s'est écrasé à Kerivallan le 17 mai 1943. Ce monument a été érigé en 2001 à l'initiative de François Cadic et de Claude Hélias, membres de l'association du Conservatoire Aéronautique de Cornouailles, de la municipalité de Brech associés au Souvenir Français.

En effet François et Claude qui sont en contact depuis quelques années avec Joseph B. Boyle, survivant du crash, ont convaincu les élus du bien fondé de projet. L'inauguration a lieu le 13 octobre 2001 en présence de Joe Boyle, de son épouse Nancy et de sa fille Leslie Ship. M. Paul Bodic, Maire de Brech à l'époque, préside la cérémonie à laquelle assistent environ 150 personnes.



13 octobre 2001, Joe Boyle (à gauche) vient de dévoiler la stèle en mémoire de son B-17 tombé le 17 mai 1943.

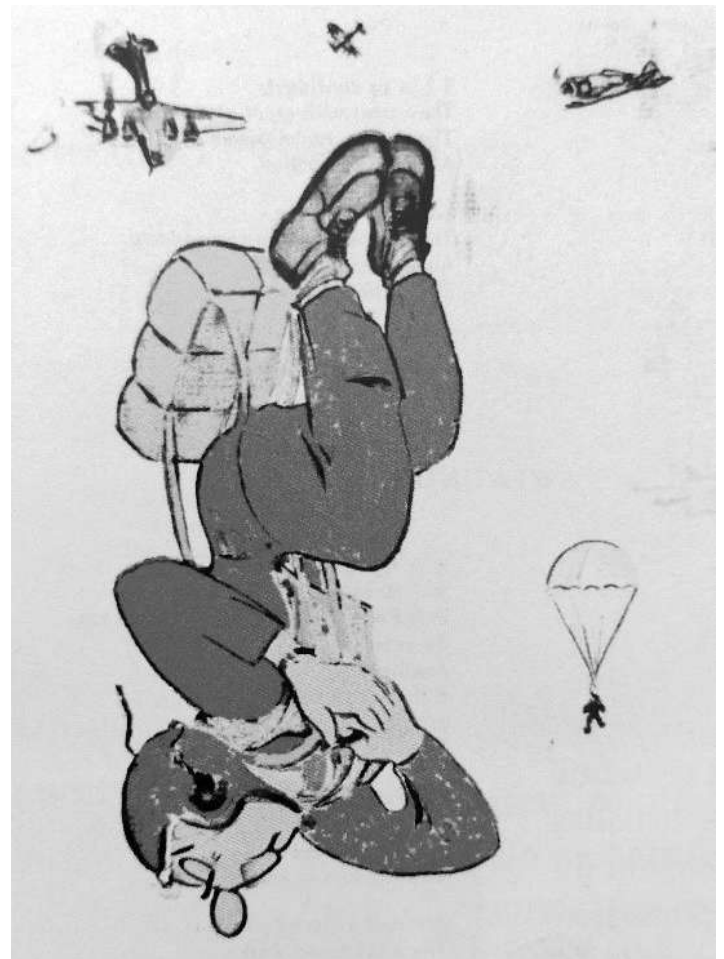
## 17 mai 1943

L'avion est piloté par le 2<sup>nd</sup> Lt. Harry W. Indiere qui étrenne sa première mission en tant que pilote. Il est secondé par le 2<sup>nd</sup> Lt. Joseph B. Boyle, copilote. Ce n'est pas l'équipage régulier de l'appareil ; en effet Boyle ne connaît à bord que Harry Indiere et le mitrailleur de queue Henry Mitchell. Pour Boyle il s'agit de sa quinzième mission depuis son arrivée en Europe en octobre 1942.

Les objectifs du jour sont la base sous-marine de Lorient, ainsi que l'usine électrique située non loin. 159 appareils de l'USAAF doivent s'en charger. 118 B-17 atteignent la cible et 290 tonnes de bombes sont larguées sur la ville et les environs. 6 appareils améri-

cains sont abattus dont 4 du 305<sup>th</sup> Bomb Group. A Lorient on dénombre 4 morts et 5 blessés. Dès le départ, le B-17 d'Indiere rencontre des ennuis moteur au-dessus de la Manche ; le pilote doit se résoudre à mettre une hélice en drapeau. L'appareil parvient néanmoins à atteindre sa cible et à larguer son chargement de bombes, mais aussitôt il est pris à partie par la chasse allemande ; les moteurs restants sont atteints et lâchent les uns après les autres...

L'interphone ne fonctionne plus, l'avion est envahi de fumée et dans le cockpit, les 2 hommes ignorent ce qui se passe à l'arrière. L'équipage est-il indemne ou des hommes sont-ils blessés, voire tués ? Le B-17 perd de la vitesse ; alors Harry Indiere décide de donner l'ordre d'évacuation. Dans les instants qui suivent le B-17 se brise en deux et tombe sur la commune de Brech. La partie avant à Kerivallan et la partie arrière à Kerbellec. Au final six aviateurs sont morts et 2 sont faits prisonniers, Joseph B. Boyle et Harry W. Indiere. Les 2 derniers, le bombardier James S. Wilschke et le radio Robert G. Neil réussiront à s'évader et à regagner l'Angleterre.



L'évacuation du B-17 : Dessin de Joe Boyle réalisé lors de sa détention au Stalag Luft III.

# 8 mai 2023, cérémonie à Brec'h (56)

Frank Bernard, président Air Mémorial (photos et documents Air Mémorial sauf mention contraire)

8 mai 2023

Le Souvenir Français est à l'origine de la cérémonie commémorative célébrant le 80<sup>ème</sup> anniversaire du crash qui s'est déroulé le 8 mai dernier à la stèle de Kérivallan, en présence de Leslie Ship, la fille de Joseph B. Boyle et de Larry son mari. Jean-Yves Reynaud accompagné de Jean-François et de Claudine Juille, de l'association Air Mémorial, forment un piquet d'honneur en tenue d'époque.



8 mai 2023 : Leslie Ship, fille du copilote Joseph B. Boyle, exprime ses remerciements et son émotion à l'occasion de cette commémoration.

La cérémonie est présidée par Didier Roze Président du Comité du Souvenir Français Auray-Pluvigner et par Monsieur Fabrice Robelet Maire de Brech, chacun d'entre eux prenant la parole.

Leslie Ship à son tour évoque le 13 octobre 2001, le souvenir de son père et l'émotion profonde qu'elle ressent aujourd'hui en ce jour de commémoration. Elle souligne l'attachement particulier qu'elle ressent envers la France.



Jean-Yves Reynaud, Jean-François et Claudine Juille de l'association Air Mémorial forment un piquet d'honneur.



Monsieur Fabrice Robelet, Maire de Brec'h, rend hommage aux aviateurs.

Pour conclure ce moment solennel, un vin d'honneur est offert par la municipalité au Bar Breton. Le public et les participants sont invités pour partager un moment d'échange.

La convivialité est de mise autour du verre de l'amitié ! Pas de doute, l'amitié franco-américaine est toujours une réalité en 2023.

La matinée se terminera à la pizzeria La Barcarella à Pluvigner où Leslie et Larry Ship sont invités à déjeuner par les membres d'Air Mémorial. ■



Au bar Breton : Leslie Ship et Larry devant l'uniforme de Joe Boyle offert à Jean-Yves Reynaud (Air Mémorial) en mémoire de son père et de son équipage.

# 27 mai 2023, cérémonie à Crac'h (56)

Frank Bernard, président Air Mémorial (photos et documents Air Mémorial sauf mention contraire)

## 29 mai 1943

Le 29 mai 1943, 8 Bomb Groups de l'USAAF comprenant un total de 169 bombardiers B-17 décollent d'Angleterre avec pour objectif la base sous-marine de Saint-Nazaire. Parmi eux, le 379<sup>th</sup> Bomb Group dont c'est la première mission sur l'Europe, déploie 24 appareils.

Au-dessus de l'île de Guernesey l'un de ses appareils, le B-17 # 42-29773 « Up and at them », piloté par le Lt. Willard S. Thomas, est la cible de tirs de Flak. Le moteur intérieur gauche est atteint et mis hors service ; néanmoins le pilote décide de poursuivre la mission sur trois moteurs seulement. Willard S. Thomas raconte « Il fallait voler bien droit pendant une minute pour que le bombardier puisse viser et larguer ses bombes. Nous avons lâché nos bombes sur la base sous-marine et j'ai changé mon cap de 45° pendant une minute puis je suis revenu sur l'objectif afin de prendre des photos. A ce moment, l'appareil a été touché par la Flak, le fuselage a presque été coupé en deux. Les câbles de commandes ont été sectionnés, je n'arrivais plus à contrôler le B-17 ».



Le pilote du B-17 #42-29773, le Lt. Willard S. Thomas, ici en 1942.  
Photo Conservatoire Aéronautique de Cornouailles

Plusieurs membres de l'équipage sont tués et le pilote ordonne l'évacuation de l'appareil. Le bombardier s'écrase dans un champ à Kerdavid, à Crac'h, et termine sa course contre un arbre ; deux moteurs sont projetés à plusieurs dizaines de mètres et l'un tombe sur une remise qui s'enflamme. Heureusement, le crash ne fait aucune victime au sol. Les allemands trouvent les restes de 5 membres de l'équipage dans le débris et le corps d'un sixième homme aux alentours. Les victimes sont inhumées au cimetière de Guidel par l'occupant.

## 3 mai 1997

Dans le milieu des années 90, François Cadic et Claude Hélias, du « Conservatoire Aéronautique de Cornouailles », investiguent sur ce crash et retrouvent la trace du pilote Willard S. Thomas. Le but de l'association, créée en 1994, est d'effectuer des recherches sur la guerre aérienne en Bretagne pendant la seconde guerre mondiale et notamment, entre autres objectifs, d'organiser des expositions et des cérémonies commémoratives en l'honneur des aviateurs alliés qui ont combattu dans le ciel breton.

Tout naturellement un projet de stèle commémorative prend forme dans l'esprit de Claude et François. Ces derniers contactent la Mairie de Crac'h qui est partante. De son côté Willard S. Thomas envisage sérieusement de venir en France. Une magnifique pierre droite de près de 3 mètres de hauteur est érigée par les services municipaux. Une plaque de marbre financée par la municipalité sur laquelle figurent les noms des 10 aviateurs, est ensuite posée. La date de la cérémonie est arrêtée au samedi 3 mai 1997.

Le jour venu l'inauguration du monument américain se déroule en présence de Willard S. Thomas et de ses 3 fils, Randy, Stan et Tommy. De nombreux témoins de l'époque sont également présents. Willard les yeux remplis de larmes prononcera alors ces mots : « Je n'ai pas de mots pour exprimer la joie qui envahit mon cœur et ce que je ressens vis-à-vis de vous tous. Je ne suis pas un héros, je suis juste un paysan du Texas ».



Crac'h, le 3 mai 1997 : Willard S. Thomas et le Lt. Eve Douglas de l'USAF, détachée par l'Ambassade des Etats-Unis à Paris dévoilent la plaque commémorative. Photo Conservatoire Aéronautique de Cornouailles

## 27 mai 2023, cérémonie à Crac'h (56)

Frank Bernard, président Air Mémorial (photos et documents Air Mémorial sauf mention contraire)

27 mai 2023

En début d'année la mairie de Crac'h reçoit un mail de Mme Amy Thomas Graves, petite fille de Willard S. Thomas, annonçant la visite à Crac'h de 17 membres de la famille courant mai. De leur côté, François Cadic et Claude Hélias sont également sollicités par la famille Thomas. La Municipalité décide d'organiser une cérémonie du souvenir et convie naturellement le Conservatoire Aéronautique de Cornouailles à s'y joindre.

**Une semaine américaine** est organisée du 22 au 27 mai avec toute une série de manifestations autour du thème des Etats-Unis, l'idée étant d'impliquer la population et les commerçants de Crac'h. Le restaurant scolaire propose un menu américain dans la semaine, A l'accueil de loisirs et périscolaire, fabrication de statues de la liberté et d'un grand totem, et pour le goûter confection de muffins ! Les 2 écoles primaires organisent des activités manuelles d'art plastique, une initiation au Flag Ball et à la danse country, et un goûter américain.

De leur côté Claude Hélias et François Cadic interviennent le 5 mai dans les deux établissements pour évoquer la journée et le crash du 29 mai 1943. La médiathèque met en avant des auteurs américains, des animateurs prévoient de leur côté des activités américaines sur le temps périscolaire. Les commerçants participent chacun à leur façon en décorant les vitrines ou en proposant des produits américains.



Samedi 27 mai 2023, la cérémonie à Crac'h

Le samedi 27 mai, Stan Thomas, le fils de Willard, accompagné de ses filles, ses gendres et de ses petits enfants, sont réunis à Crac'h à 11 heures pour une cérémonie commémorative en mémoire de l'équipage en présence d'environ 200 personnes. Sont présents également Mme Elisabeth Webster, Consul des Etats-Unis à Rennes, un Officier représentant le 3<sup>ème</sup> RIMA de Vannes et les associations d'anciens combattants UNC et UNACITA.

A midi la famille américaine monte à bord de 4 Tractions Avant Citroën accompagnées de 2 jeeps de l'association Les Alliés à l'Assaut du Bégo pour se diriger sur le lieu du crash où un **dépôt de gerbes** est effectué (photo ►).

Puis à 13 h, un vin d'honneur est proposé par la Municipalité à l'Espace Les Chênes, suivi d'un buffet froid en présence d'invités et de la famille Thomas.

Après un échange de cadeaux, bouteilles de Jack Daniel offertes par les américains et médailles de la ville par la ville de Crac'h, Stan Thomas offre à Claude et François un blouson et une casquette d'un vétéran de la 5<sup>th</sup> Air Force.



A l'Espace Les Chênes, Stan Thomas offre à Claude et François le blouson et la casquette d'un vétéran américain

A noter enfin la présence exceptionnelle de France 3 qui réalise un reportage diffusé le soir même aux infos de France 3 Bretagne.

Au final une très belle journée remplie d'émotions, passée en compagnie de la famille Thomas. En fin d'après-midi une visite improvisée des installations de Morbihan Aéro Musée par les américains est effectuée à l'aérodrome de Vannes, là où s'étaient déjà rendus Stan et son père Willard en mai 1997.

L'association Air Mémorial a eu l'honneur d'être conviée à cette journée par la Mairie de Crac'h et le Conservatoire Aéronautique de Cornouailles qu'elle remercie chaleureusement. ■

# 24 et 25 juin, hommage aux P-61 de Vannes-Meucon

Frédéric Hénoff - ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Les 24 et 25 juin derniers sur l'aérodrome de Vannes-Meucon, à l'occasion d'une exposition de l'association Bunker Archéo 56 au sein de son Bunker réhabilité et consacrée à ses recherches sur la perte à l'été 1944 vers Saint-Avé d'un Northrop P-61 "Black Widow" du 425<sup>th</sup> Night Fighter Squadron, l'ABSA 39-45 avait été invitée à "planter" son stand lors de ces deux journées. Près de nous, Isabelle et Philippe Guillermic tenaient également un stand d'exposition, pour la toute première sortie de leur nouvelle association historique.



Les P-61 Black Widow, avions à double-queue, ont beaucoup servi dans le Pacifique. Peu de gens le savent, mais quelques rares unités équipées de P-61 ont servi en Europe, parmi lesquelles le 425<sup>th</sup> Night Fighter Squadron (escadre de chasse de nuit) qui stationna à Vannes-Meucon du 18 août au 10 septembre 1944. Ici le P-61 s/n 42-5569, revêtu des bandes d'invasion pour le Jour J.  
Photo USAAF - domaine public

De notre côté, quelques pièces d'avions, les bâches de présentation (kakémonos), des maquettes, d'informations sur divers crashes ainsi qu'un diaporama ayant pour thème l'histoire de l'aérodrome de Meucon durant son occupation par les forces américaines, ont attiré de nombreux visiteurs, remplis de questions, toujours curieux et surpris par nos recherches.



Le stand ABSA 39-45, accolé au bunker de Bunker Archéo 56.

Cette sortie a aussi permis de vendre de nombreux livrets de la collection ABSA 39-45, notamment ceux dédiés au Lt. Harti Schmiedel, disparu dans le ciel rennais le 12 juin 1944 mais qui – souvenons nous – avait décollé de Meucon. Il y a eu comme d'habitude de belles rencontres et une belle surprise, la visite inattendue de **Lionel Le Scornec** – membre de l'ABSA 39-45 – venu en voisin et dont le papa a vécu sur l'aérodrome un temps quand son unité - le Groupement Patrie – utilisait le terrain pour ses missions sur les poches de Lorient et Saint-Nazaire.



Frédéric Hénoff et Lionel Le Scornec sur le stand ABSA 39-45

Il faut féliciter l'organisation sans faille de Bunker Archeo 56 qui, en plus de toute la logistique, a assuré le ravitaillement et le repas tout au long du week-end.

**Merci Mathieu !**

Et un clin d'oeil à Isabelle et son excellent gâteau breton qui accompagnait le café de fin de repas ! ■



# Une semaine avec Patty !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45

Accueillir des familles d'aviateurs tombés en Bretagne est pour l'ABSA 39-45 toujours un grand plaisir. Patty Ashley, fille du major Jones, pilote américain tombé le 24 mai 1944 à Pordic (22), nous a rendu visite pendant toute une semaine du 21 au 27 juin dernier afin de s'élaner sur les traces du son père, évadé par le réseau Shelburn. Cette visite fut l'occasion de mobiliser de nombreux passionnés, de l'ABSA 39-45 mais également en dehors de l'association ; un grand moment de partage, d'émotion et de solidarité.

## Mercredi 24 mai 1944

Mercredi 24 mai 1944, vers 16h 45 le Major William Anderson Jones (367<sup>th</sup> FG, 393<sup>rd</sup> FS, 9<sup>th</sup> Air Force) décolle avec 15 coéquipiers de la base RAF Stoney Cross dans le Hampshire dans le sud de l'Angleterre. Il pilote le P-38 Lightning J « Laura Lee » (s/n 42-104277, code 8L - ?). Le P-38 est un avion très caractéristique, équipé de deux moteurs et d'un double fuselage arrière. Il est armé de deux bombes de 250 kilos, placées sous chaque aile, de 4 mitrailleuses Browning M2 de calibre 50 et d'un canon de 20 mm.



Le Major William Anderson Jones. Photo famille Ashley - Jones



Un Lockheed P-38 J Lightning du 367<sup>th</sup> FG, 393<sup>rd</sup> FS en 1944.  
[Photo American Air Museum - UPL 24711](#)

Destination, la Bretagne nord, plus précisément l'aérodrome de Ploufragan, département des Côtes du nord à l'époque. La cible est le terrain d'aviation occupé par la Luftwaffe. La météo est bonne, propice pour une attaque à la bombe ; la traversée de la Manche se passe au mieux. La chasse allemande est absente. Le point de repère pour la cible est le clocher de Ploufragan que les pilotes devront aborder par le sud de manière à amorcer le retour une fois les bombes larguées. Une zone nuageuse à envahi la région en milieu d'après midi et les pilotes vont devoir redoubler de vigilance car la FlaK, défense contre avions, est installée en périphérie de l'aérodrome.

Le bombardement commence et tout va très vite ; les allemands déclenchent un feu terrible. Le Major Jones est positionné en avant dernier rang. Il largue ses deux bombes sur l'objectif et amorce immédiatement sa remontée pour échapper aux tirs, quand soudain son moteur gauche prend feu, touché par un projectile. Très vite son cockpit est envahi par une fumée dense, il s'éjecte au plus vite. Le parachute se déploie et la lente descente de Jones commence, orientée vers le nord. Le P-38 fume de partout laissant échapper une traînée noire, opaque. Il conserve sa trajectoire, faisant quelques soubresauts et vient se "planter" au village de "Malbrousse" en Pordic, dans une propriété privée, n'occasionnant heureusement aucun dégât.

Il est 18 heures 15. La mission s'achève pour le major qui voit sans doute s'éloigner sur la mer tous ses pilotes. Le Major William Anderson Jones arrivera au sol dans la vallée près des mines de Trémuson.



# Une semaine avec Patty !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45

Rosalie Boulet (née Jérôme) rencontre l'aviateur à la sortie d'un chemin. Elle l'emmène à La Boulaie chez ses parents. Il est caché un petit moment dans le cabanon qui sert de poulailler. Puis le major Jones aurait été caché dans la famille Eouzan. Puis il part à travers champs et arrive le soir du 25 mai chez les Bourel, à Monvoisin, où il est caché, dans un grenier. Ensuite, un résistant aurait accompagné William Jones au presbytère de Pordic où il aurait été caché quelques jours.

## Un périple dans les maquis Bretons

Puis il est confié au réseau de Résistance Gallia-Kasanga d'Alfred Millet. Ce dernier, accompagné de Julie Méheust, traversera Saint-Brieuc pour cacher le Major Jones dans un appartement. Il sera ensuite conduit au maquis du Peudu à Plédran par Jean Métairie fils, du mouvement *Défense de la France*.



Marie-Antoinette Piriou en 1943, une canne à la main  
Photo Jean-Pierre Bogard

De là, William Jones est emmené à la base Samwest de Duault, formée par des S.A.S. parachutés à l'aube du 6 juin 1944. Puis, Jones est recueilli par **Marie-Antoinette Piriou**, institutrice et résistante. Celle-ci le conduira au capitaine **Henri Deplante**, lieutenant SAS du Stick 2 du groupe Dingson. Deplante les garde tous les deux, elle comme agent de liaison et lui comme aide radio. De Plouray ils vont cheminer vers Guern en passant par Langoëlan et Séglien. Le 11 juillet Cary Elwes arrive au camp Deplante, à Guern, et repart le 12 vers Gouarec. C'est donc ce jour-là que le Major Jones quitte Deplante avec Elwes et retrouvera Ogden Smith à Plouha. Le 20 juillet 1944, Lucien Dumais et François Le Cornec, du réseau Shelburn, se



Le capitaine Henri Deplante.  
Photo Dominique Le Morzadec



Marie Krebs (devenue Chamming's à la libération), Henri Deplante et Marie-Antoinette Piriou. Photo probablement prise en août 1944 à Pontivy après le départ des Allemands.  
Photo Jean-Pierre Bogard

rendent au maquis de Coat-Mallouen pour y récupérer, entre-autres, le major Jones. Le 22 juillet, le petit groupe ainsi constitué se rend à Plouha pour opérer une évacuation par la mer. Jones se retrouve ainsi à la maison d'Alphonse, chez M. et Mme Gicquel, avec l'aviateur britannique Thomas Philipp Fargher et trois SAS. L'évacuation est prévue pour la nuit du 23 au 24 juillet. Vers 23h ce 22 juillet, l'opération se complique quand des soldats allemands se présentent à la maison d'Alphonse. L'un d'eux tire par mégarde sur un des soldats allemands. Jean Gicquel est alors contraint de trouver chez un voisin une charrette pour évacuer le blessé. Les soldats allemands repartent. Tout le monde quitte alors la maison. L'évacuation est toutefois maintenue et Jones quitte la France via l'Anse Cochat à bord du MGB (Motor Gun Boat) commandé par le Commandant Mike Marshall et le navigateur David Birkin, père de la chanteuse et actrice récemment disparue, Jane Birkin.



Un MGB (Motor Gun Boat) similaire à celui qui évacua Jones.  
Photo Imperial War Museum HU 53260 - domaine public

# Une semaine avec Patty !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (photos de l'auteur)

**Mercredi 21 juin 2023**

Contacté par Patty Ashley, fille du pilote américain le Major William Anderson tombé le 24 mai 1944 à Pordic, Robert Le Chantoux, bénévole au Musée de la Résistance en Argoat à Saint-Connan, nous sollicita pour organiser avec lui la visite de Patty qui souhaitait revenir sur les traces de son père. Il s'agissait alors pour nous de mobiliser nos troupes au sein de nos organisations respectives mais également en dehors, en sollicitant divers passionnés et experts de cette période de 1944.



Robert Le Chantoux, Patty Ashley, Jean-Michel Martin et Benoît Paquet au cœur du Musée de la Résistance en Argoat.

C'est donc en ce mercredi 21 juin 2023 que nous retrouvâmes Patty Ashley, tout sourire, aux portes du Musée de la Résistance en Argoat, à Saint-Connan (22). Son père ayant côtoyé les résistants et SAS en 1944, elle avait émis le souhait de visiter ce sympathique musée. Nous y fûmes très chaleureusement accueillis par toute l'équipe de cet espace exposition passionnant. Un point presse fut également organisé, à l'initiative de Robert, avec Ouest-France, le Télégramme et L'Echo de l'Armor et l'Argoat. Puis, après avoir fait une halte au **monument érigé à la mémoire des résistants tombés dans le maquis de Saint-Connan (photo ►)**, nous prîmes la direction du site du crash du Spitfire du Flight Sergeant Thomas Philip Fargher à Saint-Gildas (caché puis évacué avec le Major Jones). Après une petite marche à travers



champs, Jean-Michel Martin, membre de l'ABSA 39-45, qui avait beaucoup travaillé sur ce crash, nous en narra les circonstances.



Jimmy Tual, Robert Le Chantoux, Patty Ashley et Jean-Michel Martin à proximité du site du crash de Thomas Philip Fargher. L'avion était tombé à l'époque près du bosquet au fond à gauche (flèche). Il n'y avait pas de poteau électrique à l'époque.

Nous reprîmes les voitures, direction le site du crash du Lightning P-38 du Major Jones à Pordic. Le terrain étant privé, nous ne pûmes que rester à quelques dizaines de mètres du site. Sur le chemin du retour, à la demande de Patty, nous nous arrê tâmes à l'église de Saint-Pever, où le Major Jones aurait possiblement été caché. Une belle et longue journée, très riche en émotions. ■



Patty Ashley et Jimmy Tual devant le site où est tombé le P-38 du Major Jones, à Pordic. L'avion est tombé précisément derrière les arbres en arrière plan.

# Une semaine avec Patty !

Robert Le Chantoux, membre du [Musée de la Résistance en Argoat](#) (L'Étang Neuf, St-Connan) (photos Jean-François Bothorel)

**Jeudi 22 juin 2023**

Nous avons récupéré Madame Ashley à son hôtel à Guingamp et avons ensuite rejoint Duault. Jean-François Bothorel, moi-même, tous deux bénévoles du musée de St Connan et Michel Piéto, très bon connaisseur des combats de la libération dans les Côtes du Nord, l'accompagnons.

Michel Piéto nous a amené sur le lieu où se situait la ferme de Kerhamon, en lisière de la forêt de Duault. Connaissant très bien le terrain et le déroulement des opérations autour de la base Samwest, il a expliqué et donné à Patty Ashley tous les détails possibles sur le déroulement des opérations, et ceci depuis les premiers sauts (nuit du 5/6 juin), l'arrivée du reste des paras, les contacts avec les maquisards (Georges Ollitraulat entre autres) puis les combats et la dispersion de la base.



Patty Ashley, Michel Piéto et Robert Le Chantoux devant le monument en lisière de la forêt de Duault, proche du site de la ferme Kerhamon, brûlée par les Allemands en juin 1944.

D'après Mme Ashley il apparaît que son père, le Major William Anderson Jones, était intégré au groupe de commandement du Capitaine Leblond. Jones maîtrisait l'utilisation de la radio et bien que pilote, il avait une certaine formation tactique. Il pouvait donc être utile au niveau groupe de commandement. Le Major Jones aurait été surpris et un peu confus par le nombre de chefs de maquis !

Le paragraphe ci-dessus reprend des réflexions de Patty Ashley venant des quelques informations données par son père. Elles sont donc à prendre pour ce qu'elles sont.

Après déjeuner, nous avons rejoint Guingamp, visité la **basilique**, la prison, puis nous sommes allés au **monument en lisière de la forêt de Malaunay**. Michel



Plaque à l'entrée de la basilique de Guingamp rendant hommage aux résistants ayant contribué à la libération de Guingamp le 7 août 1944.

Piéto a expliqué qui étaient l'abbé Fleury, le père et le fils Métairie et dans quelles circonstances tous avaient été exécutés par des parachutistes allemands et non le SD<sup>1</sup>, la découverte des corps par des ouvriers forestiers, leur mise à nouveau dans la fosse avant leur exhumation et identification après la libération.

D'une manière générale, Patty Ashley avait bien préparé sa visite. Elle a beaucoup lu sur le sujet de la libération dans les Côtes du Nord. Ce parcours, très émouvant pour elle, lui a permis de mettre des paysages, des lieux sur ce qu'elle a lu et lui a donné une bien meilleure appréciation du terrain, des distances et, au travers des musées, sur la vie en France sous l'occupation.



Michel Piéto, Patty Ashley et Robert Le Chantoux devant le monument en bordure de la forêt de Malaunay.

Patty Ashley a été chaque fois très émue en voyant le monument et les noms des tués, sachant ce que ces hommes et ces femmes avaient fait pour son père, et que ce dernier avait pu connaître certains d'entre eux et avait partagé avec certains quelques moments de leur vie. ■

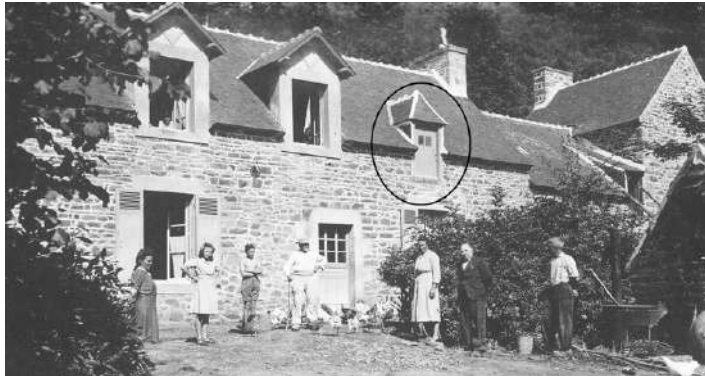
<sup>1</sup> Le « Sicherheitsdienst », le service de maintien de l'ordre des SS

# Une semaine avec Patty !

Jimmy Tual, membre ABSA 39-45 et président de l'AFMD 22 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

## Vendredi 23 juin 2023

J'ai retrouvé Patty Ashley à Saint-Brieuc pour l'accompagner sur les traces du passage de son père William Jones dans la région briochine. Parti de Malbrousse à travers champs, il longe le Gouët et arrive le lendemain au moulin de Monvoisin à Ploufragan (aujourd'hui recouvert par le lac de retenue du barrage Saint-Barthélémy). La famille Bourel l'aide, lui fournit des vêtements civils.



Le moulin de Monvoisin, William Jones était caché dans le grenier.

Il est ensuite pris en charge par les Résistants du Réseau Gallia-Kasanga d'**Alfred Millet** (1913-1944), alias Erlini, du Mouvement de Libération Nationale (M.L.N.). Ce dernier demande à mademoiselle Julie Méheust (1899-1999), infirmière et responsable fondatrice du foyer des prisonniers de guerre libérés, de trouver un local pour héberger le pilote. Ils le conduisent dans une maison de la rue du port à Saint-Michel à Saint-Brieuc. Le docteur René Despas (1899-1981), membre du M.L.N., vient pour soigner le genou de l'aviateur.



Alfred Millet (1913-1944)

Le ravitaillement est assuré par **Jean Métairie** (1887-1944), responsable du mouvement Défense de la France et de l'Armée Secrète (A.S.) à Saint-Brieuc, et l'abbé **Eugène Fleury** (1903-1944) alias Victor, respon-



Jean Métairie père (1887-1944)



Eugène Fleury (1903-1944)

sable départemental du mouvement Défense de la France, de l'A.S. et de l'Organisation Civile et Militaire (O.C.M.). On lui fournit une nouvelle tenue grâce à l'aide du couturier-tailleur Joseph Morin (1889-1975) installé au 3 rue du maréchal Foch.

Des imprudences entraînent une perquisition de la police allemande chez les Morin mais l'aviateur n'y est pas à ce moment-là. Il est transféré chez les Cahn rue du Légué. William Jones est ensuite envoyé par Jean Métairie fils (1926-1944) au maquis du Peudu à Plédran formé le 9 juin par le Front National de lutte pour la libération et l'indépendance de la France. Avant le 12 juin, William Jones est emmené à la base Samwest de Duault formée par des S.A.S. parachutés à l'aube du 6 juin 1944.



Patty avec Jean-Yves Le Moal de la paroisse de Saint-Brieuc à l'église Saint-Michel.

Avec Patty, nous avons notamment pu visiter l'église Saint-Michel et sa sacristie, lieu des réunions clandestines, accompagnés par Jean-Yves Le Moal, de la paroisse de Saint-Brieuc. Nous sommes également passés devant plusieurs lieux de répression (siège de la Sipo-SD, de la Feldgendarmarie, de l'ancien commissariat, la prison) et de mémoire (plaques, tombes des Métairie au cimetière Saint-Michel). Plusieurs des Résistants briochins qui ont aidé William JONES ont en effet été arrêtés par la Sipo-SD, torturés et exécutés (Jean Métairie père et fils, Eugène Fleury le 10 juillet 1944 au bois de Malaunay, Alfred Millet le 24 juillet à La Harmoye).



Plaque commémorative située au 8 rue du docteur Rochard à Saint-Brieuc.

# Une semaine avec Patty !

*Dominique Le Morzadec, président de l'association Grog (photos de l'auteur)*

**Samedi 24 juin 2023**

C'est avec une grande émotion que le samedi 24 juin, nous avons accueilli Patty ASHLEY à Plouray. Le petit comité d'accueil était composé de Jean Pierre BOGARD, M. et Mme LE SCOUARNEC, de Gourin, **Matthew RIELLEY (photo ►)**, de Pontivy, et moi-même, Dominique LE MORZADEC, de Séglien et président de l'association Grog. Avec Matthew, américain de l'État Idaho, enseignant l'anglais à l'université et traducteur pour l'occasion, nous avons fait de notre mieux pour répondre aux attentes et souhaits de Patty. Sans la présence de Matthew, que je remercie chaleureusement, il aurait été difficile de connaître ses attentes.



*Sous le sapin de la chapelle de Quelven, Jean-Pierre BOGARD, Mme et M. LE SCOUARNEC entourant Patty. Cette chapelle servait de tour d'observation pour les allemands, jusqu'au jour de l'attaque par un groupe de FTP tuant les occupants*

Jean-Pierre a débuté la visite des différents lieux de Plouray fréquentés par le Major Jones en juin 1944. A l'évocation des premières anecdotes, j'ai constaté quelques larmes d'émotions couler sur le visage de Patty. L'école publique maternelle, la cantine, un lieu de couchage, puis les hameaux de Guifoss, St-Maudé, Kerlapin, Coët er Bigot (en St Thugdual), St Noay, furent des points de passages, accompagné par la dévouée Mme Antoinette PIRIOU, institutrice en 1944.

Ensuite, je pris le relais de Jean Pierre pour compléter et faire découvrir à Patty, les routes et chemins utilisés réellement par son père, désormais intégré au stick des S.A.S. de **DEPLANTE**. La ferme de mon grand-père, Alain LE MORZADEC, dans le hameau de Coët Rivalain en Séglien, lieu du P.C. pendant quelques jours avec, vue de l'extérieur, le grenier au-dessus de la maison réservé aux officiers, et le grenier réservé aux non officiers au-dessus de l'étable ! Nous avons fait la visite du site de la bataille de Kergoët en Langoëlan, pour prouver à Patty que le risque d'entrer en contact avec l'ennemi pouvait s'avérer au détour d'un chemin lors d'un déplacement du stick DEPLANTE.

Son père a cheminé dans la campagne de Pordic à Plouha en passant par la base Grog du Morbihan, pendant 2 mois sans se faire prendre, grâce en partie à la stratégie du Capitaine DEPLANTE qui exigeait que tous les déplacements s'effectuent uniquement à pied, mais aussi grâce à la bienveillance des bretonnes et bretons de l'époque. La visite s'est achevée à 18h, devant la chapelle de Quelven en Guern (servant de tour d'observation), la dernière commune que le Major à fréquenté avant son départ vers Plouha.

A notre mesure, nous avons tenté d'apporter à Patty ces mêmes attentions, presque 80 ans plus tard, même si j'ai un regret, celui de ne pas avoir réussi à lui faire visiter l'intégralité des lieux que son père a fréquenté ; mais en 8 heures, c'était mission impossible. J'ai trouvé la démarche de Patty très audacieuse, car aucun acteur de cette époque ne pouvait me donner d'informations sur ce jeune officier ; à mon tour de lui être reconnaissant d'avoir effectué le déplacement des Etats-Unis, me permettant de lever le doute, mais surtout d'élucider l'énigme du Major William Anderson Jones, cet homme venu de si loin, ayant contribué au risque de sa vie à améliorer celle des gens soumis au joug nazi de l'époque. ■



*Un des multiples PC éphémères DEPLANTE de la base Grog, en 1944 (à gauche) et aujourd'hui (à droite).*

# Une semaine avec Patty !

Lieutenant-Colonel Jean-Christophe Dumont (photos du Musée de la Résistance en Bretagne sauf mention contraire)

Dimanche 25 juin 2023



L'entrée du musée de la Résistance en Bretagne à Saint-Marcel. En vignette, Jean-Christophe Dumont et Patty Ashley.

Patty est arrivée comme convenu à 14h00 au musée de la résistance en Bretagne, à Saint Marcel (56). Le but de cette rencontre aux abords du poste de commandement du maquis de Saint Marcel en juin 1944 était d'expliquer à Patty ce qui s'était passé ici entre les résistants du Morbihan (et des autres départements de la région) et les parachutistes SAS de la France libre.

En effet, il semblait à Patty que son père avait pu se retrouver à la Nouette en compagnie de certains officiers SAS avec lesquels il avait participé aux combats de l'opération SAMWEST dans les Côtes du Nord autour du 12 juin.



La carte des maquis de Bretagne, présentée par Jean-Christophe Dumont à Patty Ashley. Photo Patty Ashley

Nous avons donc essayé ensemble de discerner le vrai du faux ensemble lors de cet après-midi mémorable, où j'ai pu lui faire découvrir l'ensemble des opérations de guérilla menées par les SAS en Bretagne, aidés la plupart du temps par les résistants qu'ils ont encadrés dans les maquis.

Nous avons terminé l'après-midi par un devoir de mémoire assez émouvant au pied du monument du maquis, sur la commune de Sérent à proximité immédiate du poste de commandement de la ferme de la Nouette.

Cette rencontre restera pour moi un moment inoubliable, hors du temps, à converser en anglais sur le parcours très atypique d'un pilote américain qui aura combattu bien malgré lui lors des combats de la libération de la Bretagne !

Et quelque chose me dit qu'il n'est pas le seul ! ■



Les véhicules d'époques exposés au Musée de Saint-Marcel.

# Une semaine avec Patty !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (photos de l'auteur)

**Lundi 26 juin 2023**

L'ultime étape en France du Major Jones fut son retour vers l'Angleterre via Plouha avec l'aide du réseau Shelburn. Après avoir récupéré Patty à son hôtel à Plœrmel ce 26 juin, nous prîmes donc la direction de Plouha pour y retrouver Jimmy Tual, de l'ABSA 39-45, et Claude Benech, fin connaisseur de l'histoire du réseau Shelburn. Bien qu'ayant informé très tardivement la mairie de notre visite, nous y fûmes reçus très chaleureusement par **Monsieur Xavier Compain**, maire de Plouha et son équipe. Les échanges furent



De g. à d. : Jimmy Tual, Claude Benech, Patty Ashley, Monsieur le maire de Plouha, Xavier Compain et Benoît Paquet

riches et émouvants entre Xavier Compain et notre amie américaine. Il est vrai que la fibre du maire de Plouha pour le devoir de mémoire n'est plus à démontrer.

Claude, artiste peintre à ses heures perdues, en profita pour offrir à Patty une reproduction du **MGB 502** qui embarqua le Major Jones dans la nuit du 23 au 24 juillet 1944 (photo ►).



Puis nous nous dirigeâmes successivement vers les lieux emblématiques de Plouha sur les traces du Major Jones : la stèle érigée en mémoire du fameux réseau Shelburn, la plage Bonaparte, la maison d'Alphonse et enfin la maison de Marie-Térèse Le Calvez.

Cette visite clôtura donc cette longue semaine de « tourisme mémoriel ». Patty Ashley, éreintée, n'en était pas moins enchantée et vivement émue. ■



Jimmy Tual (ABSA 39-45), Patty Ashley et Claude Benech au pied de la stèle érigée près de la plage Bonaparte à la mémoire du réseau Shelburn.



Claude Benech, Patty Ashley et Jimmy Tual sur la plage Bonaparte. Derrière eux (partie éboulée), le passage par où passaient les aviateurs pour rejoindre le bateau les ramenant en Angleterre. Les touristes qui se baignent savent-ils que presque 80 ans plus tôt, de courageux résistants arpentaient ces falaises avec des aviateurs alliés au nez et à la barbe de l'occupant ?



Patty Ashley et Claude Benech en plein échange, devant les vestiges de la maison d'Alphonse, où fut caché le Major Jones juste avant que la maison ne soit brûlée par les Allemands.

# Une semaine avec Patty !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (illustration de Jean-Marie-Guillou)

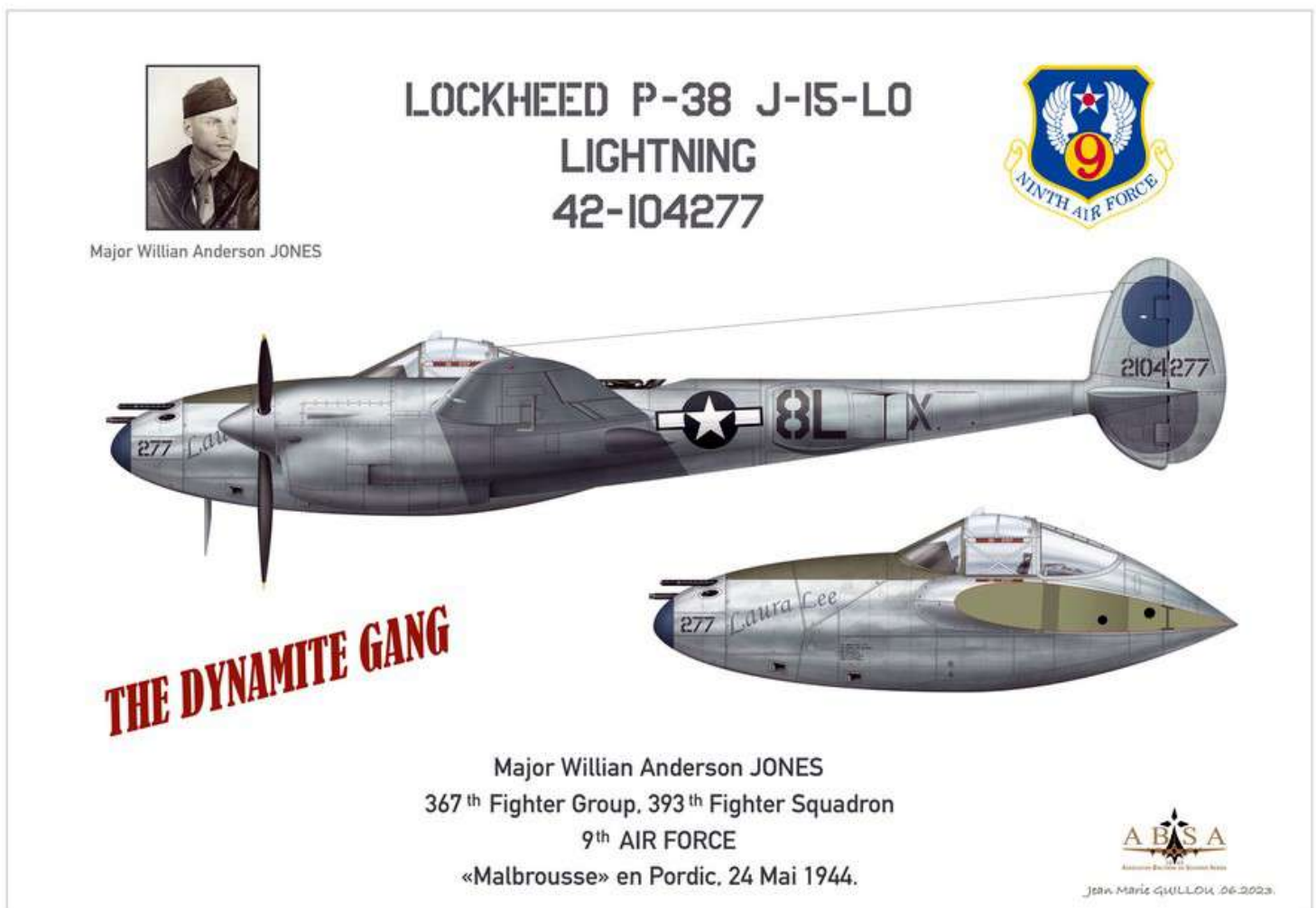
Au-delà de la joie de ces bons moments partagés entre nous et avec Patty Ashley, je tiens à apporter un sentiment personnel : le plus surprenant lors de cette semaine de visite, c'est que tout un groupe de personnes, qui ne se connaissaient pas toutes les unes les autres, se sont mobilisées pour accompagner Patty sur le parcours de son père. Si l'on occulte bien sûr le fait que nous ne sommes pas dans une terrible période de guerre et d'occupation, donc sans aucun danger, j'ai retrouvé le sentiment de retrouver un peu cet engagement spontané qu'eurent à l'époque les résistants et membres du réseau Shelburn à vouloir accompagner le Major Jones. Bref, un grand moment d'émotion.

Je tiens à remercier les nombreuses personnes qui, par le temps qu'elles ont consacré à l'accueil de Patty, ont indubitablement contribué au succès de cette semaine de visite, mais aussi à la joie et à l'émotion ressentie par Patty Ashley, qui reprit l'avion pour la Californie, la tête remplie de souvenirs « bretons ».

Un grand merci à :

- Virginie Picaut
- Robert Le Chantoux
- Jean-Michel Martin
- Jimmy Tual
- Michel Pioto
- Jean-François Bothorel
- Jean-Yves Le Moal
- Jean-Pierre Bogard
- Monsieur et Madame Le Scouarnec
- Matthew Rielly
- Dominique Le Morzadec
- Le Lieutenant-Colonel Jean-Christophe Dumont
- Monsieur le Maire Xavier Compain et son équipe
- Claude Benech

Sans oublier notre illustrateur fétiche, Jean-Marie Guillou, qui réalisa en tirage limité le profil du Lockheed P-38 Lightning du Major William Anderson Jones que vous pouvez découvrir ci-dessous. Cette illustration fut offerte à Patty Ashley. ■





# Week-end du 14 juillet à Lannilis (29)

Dominique Godde - ABSA 39-45 (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

## Un camp militaire américain

Comme nous vous l'avions annoncé dans nos mails, l'association s'est rendue au camp américain de Lannilis les 14, 15 et 16 juillet dernier. Cet événement était organisé par la mairie et l'UNC Lannilis Tréglonou.



Un campement US dans « le bois du maire » à Lannilis avec des membres de l'association Brest 44.

L'association **Brest 44**, présidée par Gildas Priol, organisait le camp américain sous le « bois du maire » et l'**ABSA 39-45** avait à disposition le préau de l'école maternelle Kergroas juste à côté. La salle de motricité à l'intérieur de l'école était réservée pour l'association **Gerfaut 29** (représentée par Christian Moignez et Fabrice Miry), association spécialisée sur les fortifications allemandes et françaises dans le Finistère, ainsi que pour **Edouard Lebastard** (UNC) et **William Gautier**, tous deux présentant une impressionnante collection d'uniformes et d'objets divers datant de la seconde guerre mondiale. Notre association était représentée par Benoît Paquet, Frédéric Henoff, Pierre Mahé et moi-même. Mes trois amis étaient venus de Chateaubriant avec le moteur du **Messerschmitt 109 d'Harti Schmiedel**, deux mannequins de la collection de



Beaucoup de monde sur le stand ABSA 39-45, sous le préau de l'école maternelle Kergroas.



Le moteur du Me 109 d'Harti Schmiedel excite toujours la curiosité des visiteurs sur le stand ABSA 39-45.

Pierre, des maquettes etc..... Je les ai rejoints le 14 en fin de matinée sous une pluie battante et des rafales de vent. Le camp américain portait le nom d'un hôpital de campagne installé non loin de là pendant la



La « dream team » de l'ABSA 39-45 : nos 2 Finistériens, Dominique Godde et Frédéric Hénoff, puis Pierre Mahé et Benoît Paquet.

reprise de Brest par les alliés. Il y avait une trentaine de véhicules (Jeep, Dodge, GMC...), des tentes, un **canon de DCA Bofors** et bien d'autres artefacts.



Le canon Bofors de 40 mm présenté par l'association Brest 44.

# Week-end du 14 juillet à Lannilis (29)

Dominique Godde - ABSA 39-45 (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)



L'impressionnante collection d'uniformes et d'équipements divers présentée par Edouard Lebastard et William Gautier (en vignette) dans la salle de motricité de l'école Kergroas.



Christian Moignez (à gauche) et Fabrice Miry (à droite), sur le stand de l'association Gerfaut 29, présentent divers équipements retrouvés dans des fortifications de la poche de Brest.

L'ouverture du camp était prévue à 14h et nous avons eu quelques visiteurs sur notre stand malgré le temps plutôt maussade. Le lendemain 15 juillet, il n'était pas prévu d'ouvrir le matin, mais malgré cela nous avons vu passer de nombreuses personnes. Le temps de l'après midi étant plus clément, l'affluence a été plus importante.



Un camion GMC « radio » de l'association Brest 44.



Sur notre stand ABSA 39-45 fut exposée pour la toute première fois la nouvelle vitrine réalisée par notre ami et adhérent Dominique Renaud pour présenter la maquette au 1:32<sup>e</sup> du Mustang P-51 de Glennon Moran, ce pilote américain du 487<sup>th</sup> Fighter Squadron, 352<sup>nd</sup> Fighter Group, vainqueur d'Harti Schmiedel le 12 juin 1944. Cette maquette fut une véritable attraction pour les grands ... et les plus petits.



La maquette du Mustang P-51 de Glennon Moran fabriquée par Claude Sidou et son profil réalisé par Jean-Marie Guillou.

# Week-end du 14 juillet à Lannilis (29)

Dominique Godde - ABSA 39-45 (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

Le 16 juillet il faisait un beau soleil sur le nord Finistère. Le matin était prévu un défilé des véhicules dans le bourg. Beaucoup de personnes avaient revêtu des costumes d'époque. A l'issue, il y eut les discours aux-



Le défilé de véhicules d'époque réalisé par Brest 44 donnait à Lannilis, en ce matin du 15 juillet, un air de libération.

quels notre président a participé. Puis un dépôt de gerbes fut effectué : d'abord par Madame la députée Graziella Melchior et Monsieur Jean-François Treguer, Maire de Lannilis, puis par l'association Brest 44 et enfin la gerbe de notre association que j'ai eu l'honneur d'effectuer avec Benoît.



Jean-Louis Morvan, président de l'UNC Lannilis Tréglonou, rend un vibrant hommage aux victimes de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale devant une foule nombreuse au devant de laquelle Mme députée Graziella Melchior, Jean-François Treguer, visiblement émus.

Les gerbes déposées place du général Leclerc pour rendre hommage aux victimes de la guerre. ►



A l'issue de la cérémonie nous avons repris la gerbe pour aller la déposer sur la tombe des 7 aviateurs anglais inhumés à Lannilis :

- les 4 membres d'équipage d'un Bristol Beaufort du 217<sup>ème</sup> Squadron de la R.A.F abattu lors d'une mission sur Brest le 15 février 1941 :
  - Flying Officer Ronald William GAIR
  - Sergeant William Noel ABBOTT
  - Sergeant Arthur William Richard BEEDEN
  - Sergeant Joseph Ronald Holmes WEBSTER
- 3 membres de l'équipage d'un Handley Page Hampden abattu le 1<sup>er</sup> avril 1941 (le 4<sup>e</sup> membre de l'équipage, le Pilot Officer William Charles HARTOP, ne fut pas tué et fut capturé).
  - Sergeant Fred Hugh SYKES
  - Sergeant Jack RILEY
  - Flight Sergeant Robert George Lester LAMBOURNE



Les tombes des 7 aviateurs inhumés à Lannilis. Curieusement, les tombes ne sont pas groupées par équipage.

Pendant l'après midi du 16, notre stand a reçu la visite de nombreuses personnes. Lors de ce week-end, très intéressant pour moi, car c'était ma première expo, nous avons pu également échanger avec bon nombre d'autres passionnés de cette période sombre. ■

# Kate Fargher sur les traces de son père

Jean-Michel Martin - ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

## Jeudi 24 Août 2023 à Saint-Gildas (22), visite de Madame Kate FARGHER et Monsieur Rob KENT.

Un rendez vous était fixé en début d'après midi place de la Mairie à Saint Gildas, commune proche de Quintin (Côtes d'Armor). Madame Kate FARGHER souhaitait se rendre sur le site du crash de son père sur le Tertre de PEMPOULEZY (altitude 286 Mètres). Son père, pilote de la Royal Air Force pendant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, était en début d'après midi en mission sur Morlaix le Mardi 11 Juillet 1944 quand son avion fut touché par des obus antiaériens allemands. Les commandes ne répondant plus, le Spitfire pris la



Le Supermarine Spitfire Mk Vb AA973 (code AZ-?) du F/Sgt Thomas Phillip FARGHER. Profil Jean-Marie Guillou

direction de l'est. Le sergent pilote **Thomas Philipp FARGHER** dut se résoudre à quitter son appareil voyant qu'il ne pouvait plus rien faire. Après avoir ouvert sa verrière, libéré de ses sangles, il sauta en parachute. L'avion, de haute altitude, commença sa chute, pris feu subitement et vint se figer verticalement dans un champ sur le sommet du Tertre. L'ensemble de l'avion s'embrasa et une fumée noire et dense s'élevait haut dans le ciel, vue par de nombreux témoins dans la région et aussi par les allemands qui arrivaient en nombre de la direction de Quintin où ils étaient cantonnés.



Le F/Sgt Thomas Phillip Fargher en conversation avec le Chief Marshall Sir Trafford Leigh Mallory sur l'aérodrome de Bazenville  
Photo Imperial War Museum, licence achat Image Number CL 129 © [www.cl129.com](http://www.cl129.com)

Secouru par des jeunes gens, dont Mademoiselle Eveillard Joséphine, 17 ans ; celle-ci prit l'initiative de le protéger et permit que l'aviateur fut caché dans une ferme quelques jours avant d'être pris en charge par la résistance très active dans la région. Son périple d'évasion dura 13 jours avant qu'il ne rejoigne l'Angleterre via le réseau d'évasion SHELburn à Plouha Côtes d'Armor dans la nuit du 23 au 24 Juillet 1944<sup>1</sup>.



Kate FARGHER, Rob KENT et Jean-Michel MARTIN (ABSA 39-45) sur les pas de Thomas Philipp FARGHER, père de Kate.

Cette rencontre fut chaleureuse et remplie d'émotions. J'eus l'occasion de remettre à Mme FARGHER quelques reliques de l'avion de son père. Ces pièces, retrouvées sur le site du crash m'avaient été confiées par un agriculteur il y a 11 ans. Il m'avait dit « on ne sait jamais si vous rencontrez un membre de sa famille ». Ce Monsieur est aujourd'hui décédé. La sonde Pitot<sup>2</sup>, marquée du sigle de l'Air Ministry, brisée en trois morceaux, fut remise à Madame FARGHER. ■



Kate FARGHER, visiblement émue, avec la sonde Pitot du Spitfire de son père que vient de lui remettre Jean-Michel MARTIN.

<sup>1</sup> A noter que Fargher s'évada par Plouha avec le Major William A. Jones dont la fille nous rendit visite en juin dernier ; lire à ce sujet dans cette lettre d'information l'article « Une semaine avec Patty ».

<sup>2</sup> La sonde Pitot, par mesure de la pression totale, permet de déterminer la vitesse en vol d'un appareil par rapport à l'air environnant.

# Une pièce d'avion mystérieuse !

Frédéric Hénoff - ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Une fois n'est pas coutume, nous allons parler d'un avion civil et ce parce-que dans nos collections de pièces diverses, roues, pales, moyeux et moteurs d'avions de la seconde guerre mondiale nous avons une petite pièce – une sorte de souvenir - qui se distingue des autres par son aspect. Elle est faite de bois, comporte des motifs de marqueterie et porte une plaque d'alliage avec les mentions suivantes :

AERO-PASSAGEROS-ITALIA SAUVE-PAR-LE-PT SERGENT

I-AFER 23-9-1926

MER-EGEE

Mtre d'Equipage Commessie Commandant Beslé



La pièce d'avion retrouvée dans le stock de l'ABSA 39-45

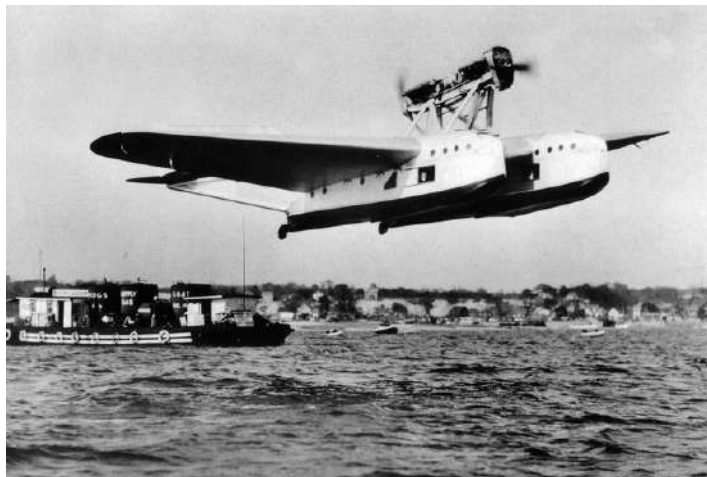
J'ai hérité de ce bout de bois en décembre dernier, à l'occasion d'un rangement de notre dépôt de pièces, afin de découvrir à quel aéronef appartenait cet élément et grâce à son immatriculation – gravée fort à propos sur la plaque - j'ai très vite retrouvé son ancien propriétaire.

Il s'agit bien d'un avion, plus précisément d'un hydravion Savoia Marchetti S.55C, numéro de série 10504, et appartenant à la compagnie Aero Espresso Italiana / Brindisi.



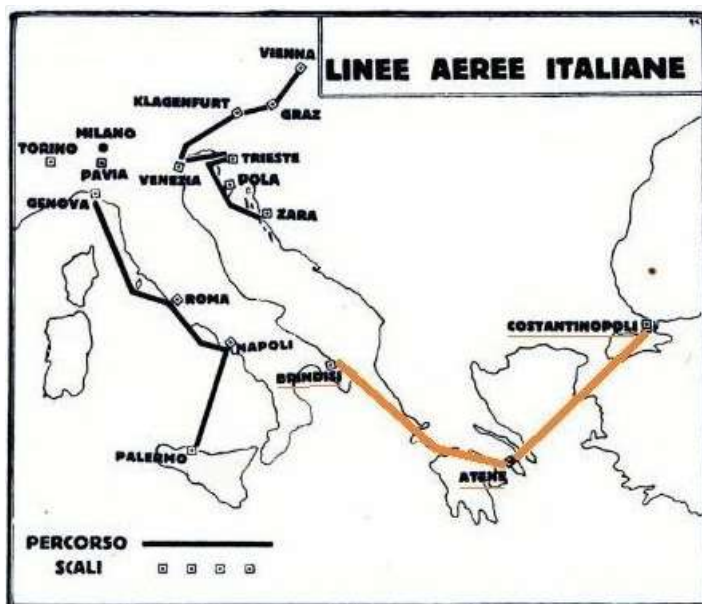
Les inscriptions sur la pièce d'avion, point de départ de l'enquête.

Connaitre les circonstances dans lesquelles cet hydravion a disparu s'avère plus compliqué et mes recherches à ce sujet se poursuivent – notamment avec des amis italiens. En attendant de vous apporter d'autres détails je peux déjà vous donner quelques informations sur la société aérienne qui utilisait l'appareil ainsi que les caractéristiques techniques de celui-ci (extraits tirés de L'AERONAUTIQUE, revue mensuelle illustrée / No.93 – Février 1927 - No.94 – Mars 1927) :



Un Savoia Marchetti S.55 décolle de la baie de Manhasset en 1929. Photo site www.finn.it - domaine public

[...] Le Gouvernement italien a passé avec la Societa anonima « Aero Espresso » Italiana des conventions, sanctionnées par une loi, pour l'établissement d'une ligne aérienne reliant l'Italie, la Grèce et la Turquie.



Carte publiée dans la revue italienne « L'ALA D'ITALIA » de janvier 1927 représentant la ligne aérienne de la société Aero Espresso reliant l'Italie, la Grèce et la Turquie .

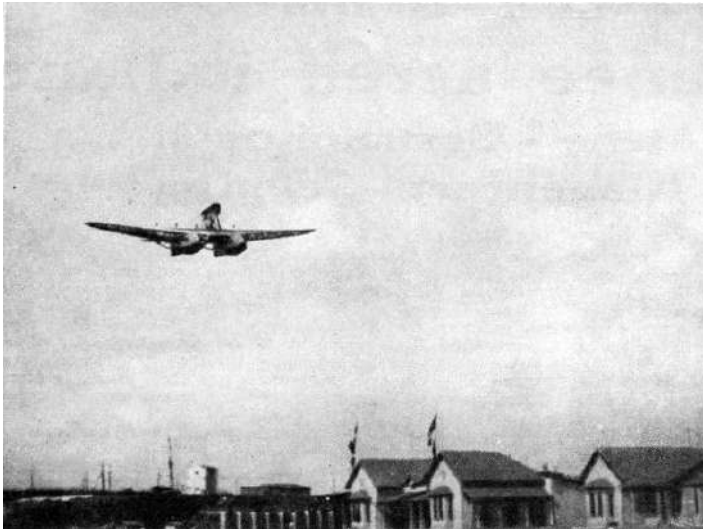
L'Aero Espresso s'engage à posséder au moins 5 appareils pour le service hebdomadaire, 7 pour le service trihebdomadaire, 12 pour le service quotidien, avec rechanges et moteurs nécessaires.

La ligne Brindisi-Constantinople a été inaugurée le 1er août (1926), avec des hydravions Savoia S.55, bimoteurs Lorraine. L'exploitation s'est poursuivie d'une façon assez irrégulière ; les passagers ont été admis depuis octobre. Le service est suspendu depuis plusieurs semaines.

# Une pièce d'avion mystérieuse !

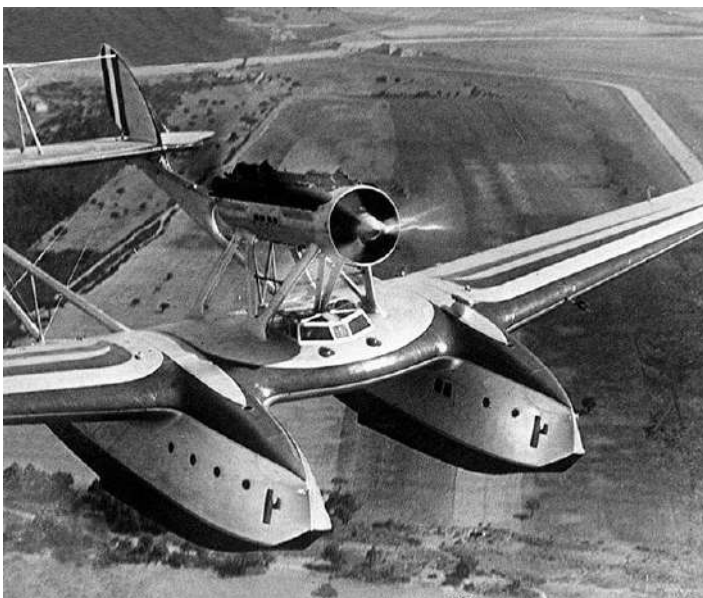
Frédéric Hénoff - ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

En principe, le voyage comporte l'horaire : départ Brindisi 8h00, arrivée Athènes 14h30. Le lendemain, départ Athènes 7h00, arrivée Constantinople 14h30. En sens inverse on voyage de 8h00 à 15h30 et de 7h00 à 11h30. Le tarif Brindisi-Athènes ou Athènes-Constantinople est de 350 Lires-or ; le trajet complet de 700 Lires-or et l'aller-retour de 1400 Lires-or.



Un Savoia Marchetti quitte Brindisi pour Constantinople.  
Photo publiée dans la revue italienne « L'ALA D'ITALIA » de janvier 1927

Le S.55, conçu et établi par M. Marchetti, se compose essentiellement de deux coques en catamaran, contenant les réservoirs. Ces coques n'ont une quille que dans la partie antérieure, et ne sont pas amorties dans la partie la plus active.



Les coques en catamaran du Savoia Marchetti.  
Source photo [www.facebook.com/Regia.Aeronautica.1923.46/photos](https://www.facebook.com/Regia.Aeronautica.1923.46/photos) (domaine public)

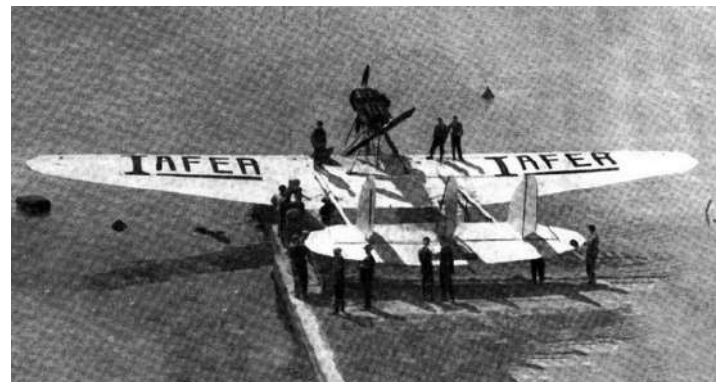
Les coques sont reliées entre elles par la partie centrale de l'aile. Elles sont en bois : longerons, membrures, lisses en frêne, silver-spruce et contreplaqué ; parois en bordé de contreplaqué, avec fonds et parois sous la flottaison doublées en bordé d'acajou. Ce deuxième bordé est séparé du premier par une toile et des enduits étanches.

L'aile est en trois parties, démontables aisément. Le centre est relié aux deux coques par quelques boulons, ce qui rend également le démontage très facile. Les deux ailes sont reliées à la partie centrale par deux boulons coniques à chaque longeron.

La partie centrale porte en outre, dans son épaisseur, le poste de pilotage à deux sièges côte à côte avec double commande, et, sur le dessus, le bâti-moteur amovible.

Le V des ailes les éloigne de l'eau tout en contribuant à la stabilité. Ces ailes sont en bois et comportent trois longerons, avec les membrures transversales en contreplaqué et recouvrement entièrement en contreplaqué. Le double caisson constitué par les ailes est divisé en 18 compartiments étanches. Ailerons à cadre métallique, à l'extrémité des ailes.

Bâti-moteur à mâts en N, avec moteurs en tandem, séparés par le réservoir d'huile. Les longerons du bâti forment des cases pour le logement des outils et petites pièces de rechange, ainsi à portée des moteurs. Deux poutres triangulaires réunissent la partie centrale et les coques avec l'empennage qui comprend un plan fixe, un large gouvernail de profondeur, deux dérives et trois gouvernails de direction. Le plan stabilisateur est réglable en vol. Cette queue est fixée par quatre boulons.[...]



Savoia Marchetti S.55C\_J-AFER. Embarquement de passagers.  
Photo publiée dans la revue italienne « L'ALA D'ITALIA » de janvier 1927

Voir la fiche page suivante pour les caractéristiques techniques du Savoia S.55 et à bientôt dans une prochaine newsletter pour vous raconter - je l'espère - comment, lors de l'automne 1926, a disparu cet hydravion. ■

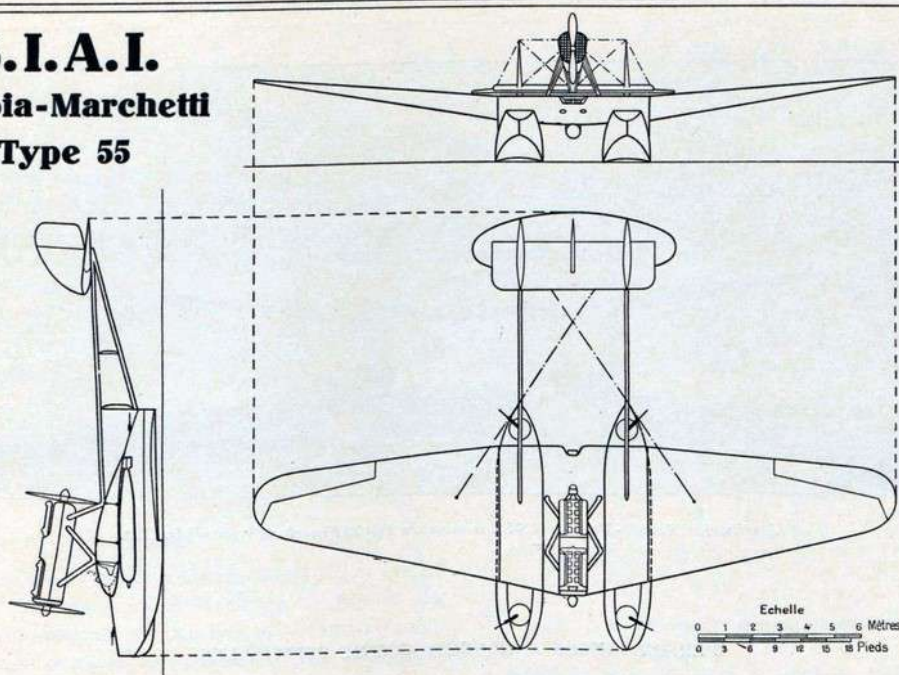
# Une pièce d'avion mystérieuse !

Frédéric Hénoff - ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

FICHE N° 10

Supplément au n° 94. — MARS 1927.

## S.I.A.I. Savoia-Marchetti Type 55



### DÉSIGNATION

Savoia S-55 ter.

Disposition de la voilure : monoplan sans haubans

2 moteurs de 500 HP *Isotta Fraschini* "Asso".  
1 hélice tractive et 1 hélice propulsive.

### DIMENSIONS

Envergure.... 24<sup>m</sup>

Longueur.... 16<sup>m</sup>,50

Hauteur... 5<sup>m</sup>

### Surfaces

Voilure : plan unique..... 93<sup>m</sup><sup>2</sup>  
Ailerons ..... 7<sup>m</sup><sup>2</sup>,20  
Plan fixe ..... 10<sup>m</sup><sup>2</sup>,30

Gouvernail de profondeur ..... 7<sup>m</sup><sup>2</sup>,50  
Gouvernail de direction ..... 4<sup>m</sup><sup>2</sup>,20  
Dérive ..... 3<sup>m</sup><sup>2</sup>,70

### Répartition des poids

(cas des moteurs *Isotta-Fraschini* 500 HP).

	Poids	Indices
Planeur.....	1450 <sup>kg</sup>	0,173
Groupe-moteur (parties amovibles) ...	1250 <sup>kg</sup>	0,134
Poids à vide (avec eau et instruments) ..	4600 <sup>kg</sup>	0,568
Charge utile maxima.....	3300 <sup>kg</sup>	0,432
Poids maximum en ordre de vol.....	8100 <sup>kg</sup>	1,000
Charge normale.....	2000 <sup>kg</sup>	
Poids total normal.....	6600 <sup>kg</sup>	

Poids par HP	normal.....	6 <sup>kg</sup> ,6
	maximum.....	8 <sup>kg</sup> ,1
Poids par mètre carré	normal.....	71 <sup>kg</sup>
	maximum ..	88 <sup>kg</sup>
HP par mètre carré.....		1,07

### Particularités

Le groupe-moteur comprend les deux "Asso" établis en tandem avec un seul radiateur frontal. Le groupe est monté sur une poutre indépendante fixée sur un bâti qui prend appui sur la voilure entre les deux coques et est facilement démontable.

L'adaptation a été faite successivement pour plusieurs types de moteurs, dont le *Lorraine* 450 HP et 600 HP. Actuellement les moteurs employés sont des *Isotta Fraschini* "Asso" de 500 HP.

Poste de pilotage dans l'épaisseur centrale de l'aile. Parties fixes de l'empennage réglables en vol.

### Construction

Deux coques en bois, placées en catamaran et non amorties, reliées par une aile en bois, couverte de contreplaqué. Empennage relié aux coques et à l'aile et porté par deux poutres triangulaires en bois. Ailerons de structure métallique.

### Destination.

Hydravion multiplace torpilleur ou de grand bombardement. Également équipé en hydravion de transport avec cabines de passagers dans les coques.

— 1 —

Tous droits de reproduction réservés

FICHES TECHNIQUES DE "L'AÉRONAUTIQUE"  
Revue mensuelle. — 55, Quai des Grands-Augustins, 55

# Guy Boëringer, un héros issu de l'EEP n°25 de St-Brieuc

Jimmy Tual, membre ABSA 39-45 et président de l'AFMD 22 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

## La jeunesse

**Guy Boëringer<sup>1</sup>** naît le 29 septembre 1921 à Suippes (51) d'où son père est originaire. Veuve en 1927, sa mère revient dans les Côtes-du-Nord. On les retrouve en 1936 au 29 rue du port à Saint-Brieuc. Guy est ensuite élève à l'École Pratique de Commerce et d'Industrie située dans le groupe scolaire Curie à Saint-Brieuc.

## L'aviation

Lorsque la France et le Royaume-Uni entrent en guerre contre l'Allemagne nazie, Guy Boëringer s'engage dans l'armée française. Le 30 septembre 1939, il arrive à l'**École Élémentaire de Pilotage n°25** du Bataillon de l'Air 118 basée à Saint-Brieuc et commandée par le capitaine Jacquemart. Guy Boëringer réalise différentes missions d'entraînement dont des vols seul. En juin 1940, On le retrouve à l'école d'aviation d'Avrillé près d'Angers (49). Son dernier vol mentionné est une mission de convoyage datée du 8 juin 1940. Il a réalisé au total 54h30 de vol et 150 atterrissages.



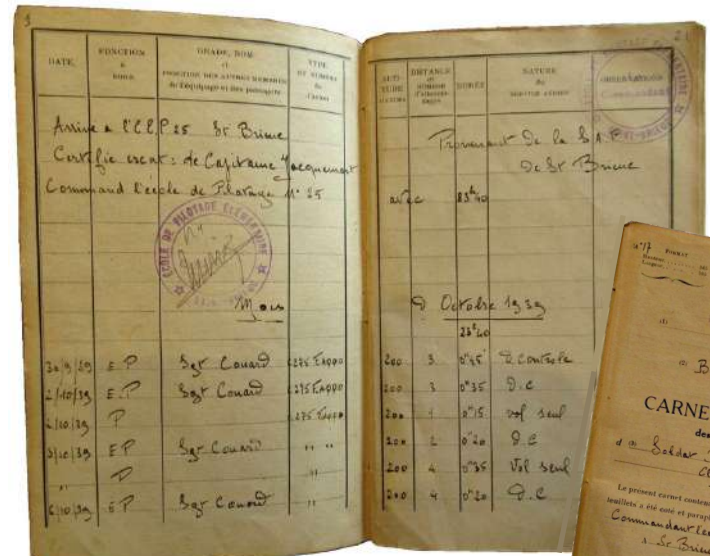
Guy Boëringer en tenue d'aviateur devant un Dewoitine D 520.  
Photo famille Boëringer

## Le drame du Buhara

Après la démobilisation, certains anciens membres de l'école élémentaire de pilotage n°25 du Bataillon de l'Air 118 décident de rejoindre la France Libre. Jean Magloire Dorange (1911-1941) et Pierre Devouassoud (1921-1941) organisent l'achat du cotre nommé le Buhara BM-401. Le 12 février 1941, quinze jeunes embarquent à Port-Nieux à Plévenon. Ils sont cependant interceptés le lendemain par un navire allemand au large de Guernesey. Ils sont emprisonnés le soir même à la prison maritime de Cherbourg (50) puis transférés le 3 mars à la prison de Saint-Lô (50). Ils sont jugés le jour même à Saint-Lô par une cour martiale qui demande la peine de mort pour les quinze prisonniers. Onze sont condamnés mais au final, seuls Jean Magloire Dorange et Pierre Devouassoud sont fusillés le 12 avril 1941 au champ de tir de l'abbaye de Montebourg (50). Les treize autres sont déportés dans les prisons et les camps nazis. Deux d'entre-eux décèdent en déportation.



Plaque commémorative inaugurée en 2001 à port-Nieux à Plévenon



Le carnet de vol de Guy Boëringer.

## La Résistance et le décès en service commandé

Guy Boëringer rejoint la Résistance en mars 1944 et passe au grade de sergent au mois de mai. Il exerce alors le métier de contrôleur du ravitaillement à Plouguenast. Il part ensuite à Lamballe où il rejoint le groupe du capitaine Ange Gouret alias « Marcel ». En juin 1944. Ce groupe est rattaché à l'intersecteur est des Côtes-du-Nord et assimilé aux F.T.P.F. Il participe aux combats de la Libération. Le 14 septembre 1944, Guy Boëringer décède accidentellement en service commandé au cours d'une garde dans un campement près du bois de Boudan à Plestan. Il est inhumé à Lamballe et est reconnu « Mort Pour la France ». Il laisse une veuve alors enceinte d'une petite fille. ■

<sup>1</sup> Boëringer se prononce « Bouéringier »



# René Manuel d'Oliveira, autre héros issu de l'EEP n°25

Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos de l'auteur sauf mention contraire)

## Les années trente jusqu'à la guerre

René Manuel d'Oliveira voit le jour le 10 février 1920 à Calais. A l'âge de 16 ans, après l'obtention de son brevet d'Enseignement Industriel puis de CAP d'ajusteur-tourneur, il effectue un an de préparation aux Arts et Métiers. En 1938, il habite à Tourlaville (Manche) et exerce le métier d'ajusteur-tourneur à l'Arsenal de Cherbourg. C'est la mer qui l'attire mais il présente finalement le concours d'Istres.

Quelques jours après la déclaration de guerre, il s'engage dans l'Armée de l'air en 1939 en rejoignant l'**Ecole Élémentaire de Pilotage n° 25 de Saint-Brieuc-Ploufragan** formant, au profit des armées, des élèves-pilotes. Breveté pilote militaire, il quitte l'école le 24 février 1940 et retourne dans ses foyers. Un mois à peine après l'armistice de juin 1940, il est fait prisonnier par les Allemands à Cherbourg mais réussi à s'évader le même jour. Dès lors, une seule idée va le hanter : rejoindre la terre anglaise. Il essaie en bateau, sans résultat. Une tentative de vol d'un avion sur l'aérodrome de Maupertuis échoue également.



René M. d'Oliveira aux commandes d'un De Havilland DH-82 C Tiger Moth - Photo collection Philippe d'Oliveira

Le 18 janvier 1941, il récidive à l'aide d'un hydravion allemand amarré en rade de Cherbourg, mais le moteur ne veut pas démarrer et il s'enfuit, poursuivi par l'occupant. Arrivé en zone libre, il est dénoncé. Les Allemands arrêtent sa mère et la déportent pour avoir facilité son évasion.

Peu après René d'Oliveira est arrêté à la frontière espagnole, mais relâché, il rallie Marseille et s'embarque sur le paquebot " S/S Asie " pour Konakry sans pouvoir rallier les Anglais. Maître mécanicien à bord du " S/S Winnipeg ", il part pour les Antilles françaises. Le bateau est arraisonné en cours de route par une corvette hollandaise qui rejoint l'Angleterre. Rapatrié sur la Martinique, René d'Oliveira est commissionné d'office officier-mécanicien de la Royal Navy. Pour ce ralliement, le gouvernement de Vichy le condamnera à mort ! Août 1941 : après trois mois de convoi dans l'Atlantique-Nord, il débarque du Winnipeg (torpillé au voyage suivant) et rejoint l'Angleterre pour s'engager dans les **Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL)**. Sa carrière d'aviateur va débuter au sein de la Royal Air Force (RAF) en suivant tout le cursus de formation de pilote de bombardier : pilotage élémentaire, perfectionnement, spécialisation multimoteurs et conversion opérationnelle.

Macaronné pilote en mars 1943, après un long périple de presque 31 mois en Angleterre et au Canada, le sergent d'Oliveira est affecté au **Groupe de bombardement " Lorraine "**, fin mars 1944. Aux commandes de **Douglas Boston** puis de **North American B-25 Mitchell**, il y effectue deux tours d'opérations entrecoupés d'une période de trois mois comme pilote de transport au groupe **GT 1/15 " Touraine "**.



René Manuel d'Oliveira devant un Airtspeed Oxford Mk II. [photo probablement prise en hiver, lorsqu'il était en Ecole de perfectionnement, au Canada, au SFTS (Service Flying Training School) n° 32 entre Novembre 1942 et Mai 1943].

# René Manuel d'Oliveira, autre héros issu de l'EEP n°25

Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos de l'auteur sauf mention contraire)



Douglas Boston III du Groupe de bombardement "Lorraine" -  
Photo domaine public (source [Musée de l'Ordre de la Libération](#) via  
Wikipedia)

Durant environ quinze mois, entre mars 1944 et mai 1945, il accumule 80 missions de guerre périlleuses : au-dessus de la France occupée, lors du débarquement des alliés en Normandie, au-dessus des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne. Démobilisé par erreur en juillet 1946, il devient pilote de transport public, entre à Air Transport, puis passe à la Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux (T.A.I.), alors la première et la plus importante des entreprises privées françaises où il fait les lignes Paris - Saïgon et Paris - Madagascar. En avril 1948, il est rappelé par l'Armée de l'air pour participer au pont aérien sur Berlin (entre juin et septembre), puis part effectuer 62 missions de guerre en Indochine sur Douglas C-47 Dakota avec le



René M. d'Oliveira devant un MD-452 Mystère II  
Photo collection Espace Patrimoine Safran

groupe de transport GT 2/64 "Anjou".

De retour en France, en mars 1950, il est affecté au Centre d'Essais en Vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge au moment où l'organisme étatique amorce l'ère des avions à réaction et des voilures tournantes. Commence alors la longue carrière de pilote d'essais de René d'Oliveira. Il participe d'abord à la mise au point des Dassault Ouragan, **Mystère II**, Mystère IV et fait partie des premiers à franchir le mur du son. On le nomme moniteur, puis directeur-adjoint à l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et Réception (EPNER).



René M. d'Oliveira devant un SNCASE SE-535 Mistral  
Photo collection Philippe d'Oliveira

Mis à la disposition de la SNECMA, il participe aux campagnes de mise au point des réacteurs de toute la famille Atar (101, 8 et 9) à la fois sur des appareils monoplaces monomoteurs - allant de la famille des Mystère au Mirage III - et des appareils multimoteurs, véritables laboratoires volants. Sur Mirage III A, il sera le premier aviateur français à faire Mach 2,19 en palier, à atteindre plus de 75 000 pieds (23 485 mètres) et voler à 790 kt (1 463 km/h) à basse altitude.

Chef-pilote du motoriste en 1960, sa carrière civile fut émaillée de très nombreux incidents : panne d'alimentation en oxygène à 12 000 mètres, atterrissages forcés dans des conditions jugées impossibles, perte d'une partie d'empennage à faible altitude, panne de circuits hydrauliques lors d'un vol fusée à 23 000 mètres et atterrissage avion intact ce qui l'a rendu aveugle de l'œil gauche, rétine déchirée...

Interdit de vol en mars 1962, il est nommé directeur de l'annexe SNECMA d'Istres. René d'Oliveira, capitaine, officier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre (6 citations), médaillé militaire, Croix de guerre T.O.E., American Air Medal, 142 missions de guerre, était titulaire de 6 500 heures de vol dont 2 000 sur chasseur sur 113 types d'aéronefs. ■

# Le drame de l'exfiltration de la famille du Général de Gaulle

**Dominique Godde** - (ABSA 39-45) avec la contribution de David J.B. Smith (photos David J.B. Smith sauf mention contraire)

Juin 1940, c'est la débâcle. L'opération « Dynamo<sup>1</sup> » à Dunkerque s'est terminée le 4 juin. Les Allemands entrent dans Paris le 14 juin. Le gouvernement de Pétain, qui a remplacé Raynaud démissionnaire, s'est réfugié à Bordeaux. Il appelle à cesser le combat et demande à signer un armistice.



Les troupes britanniques s'alignent sur la plage de Dunkerque pour attendre leur évacuation.

Photo Imperial War Museum NYP 68075 (domaine public)

Le Général De Gaulle, qui a déjà rencontré Churchill le 15 juin, décide de rejoindre Londres le 17 juin. Le Premier Ministre anglais a réussi à convaincre les membres de son cabinet de laisser le Général s'exprimer à la BBC. Churchill, craignant que la famille De Gaulle ne soit enlevée par les Allemands, ordonne à Edward Spears (Chef du Mi6 section « France ») de les trouver et de les évacuer.

Le 17 juin à 18h00, l'Admiral Martin Dunbar-Nasmith, Commander-in-chief de la zone maritime ouest en Angleterre, reçoit un coup de téléphone urgent de l'Amirauté. Il s'agit du représentant du directeur du service « Naval Intelligence ». Ce dernier a reçu l'ordre directement du cabinet du 1<sup>er</sup> Ministre, d'emmener immédiatement un passager de l'Amirauté pour une mission secrète **sur la côte nord de la Bretagne** depuis la base RAF de Mountbatten (Plymouth). Le passager indiquera à l'équipage l'endroit où il désire être déposé afin d'y récupérer des personnes et les ramener à l'avion en vue de leur exfiltration vers l'Angleterre. L'Admiral Dunbar-Nasmith envoya une demande spécifique à l'Officier commandant le 15<sup>th</sup> Group RAF Coastal Command. Un ordre d'opération fut envoyé au 10<sup>th</sup> Squadron :

<sup>1</sup> nom de code de l'opération qui consista à évacuer depuis les plages de Dunkerque quelques 200 000 soldats anglais, 140 000 français et 16 800 belges entre le 26 mai et le 4 juin 1940.

A réception de l'ordre, il est décidé d'utiliser un avion de liaison, un hydravion **Supermarine Walrus N° série L2312**. Il sera équipé d'une mitrailleuse Vickers.



Le Supermarine Walrus L2312

Un équipage est désigné il s'agit de :

- Flight Lieutenant **John Napier « Dinger » Bell**, pilote, RAAF
- Flight Sergeant **Charles William Harris**, navigateur, RAAF
- Corporal **Bernard Felix Nowell**, radio-mécanicien, RAF

Plus tard dans la soirée, le mystérieux passager arrive à Mountbatten RAF Base. C'est le **Captain Norman Edward Hope**, un membre du Secret Intelligence Service, section D, qui deviendra le très célèbre Special Operations Executive (SOE). Il informe l'équipage que leur destination est **la baie de Carantec en Bretagne**. Il ne connaît pas l'heure de leur retour car cela dépendra du temps qu'il mettra à trouver les personnes à exfiltrer. Il est habillé en civil et possède une grosse somme d'argent français en liquide.



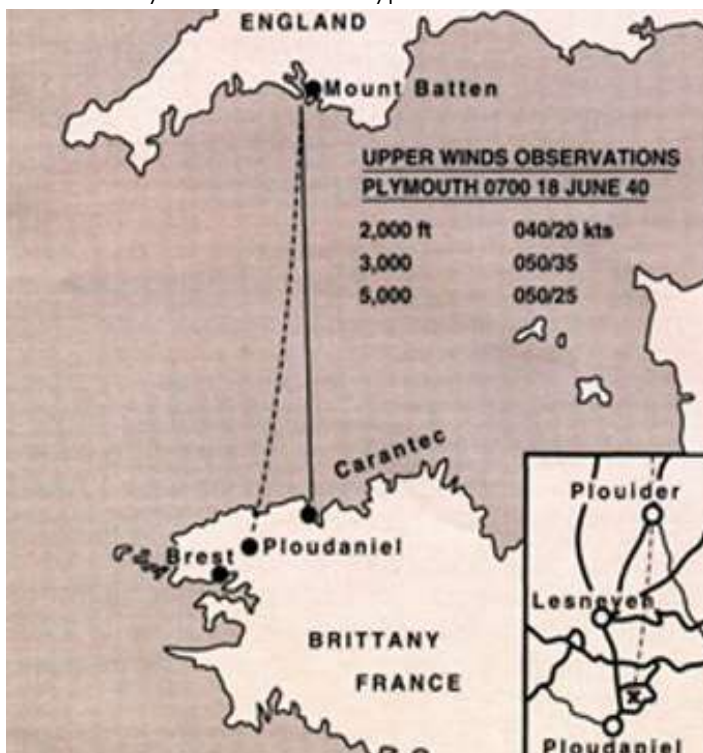
John N. Bell (devant l'avion, à droite), Charles W. Harris (en haut à droite) et Norman E. Hope (en bas à droite).

# Le drame de l'exfiltration de la famille du Général de Gaulle

Dominique Godde - (ABSA 39-45) avec la contribution de David J.B. Smith (photos David J.B. Smith sauf mention contraire)

Avant son départ de Londres, Hope a été informé de l'identité des personnes à exfiltrer. Il s'agit de la famille De Gaulle. Yvonne, l'épouse, accompagnée de ses enfants, les deux filles Anne (12 ans) et Elisabeth (16 ans) et le fils, Philippe (19 ans). Ils se sont réfugiés dans de la famille, à la « Villa d'Arvor », proche de la plage de la « Grève blanche » à Carantec. C'est dans cette baie que l'équipage et Hope ont choisi d'amerrir. L'équipage restera à bord le temps que Hope récupère les passagers à exfiltrer.

A 03:00 le 18 juin le Walrus prend son envol depuis la baie de Plymouth direction Carantec. Ce qui est arrivé au Walrus entre 03:00 et 04:40 le 18 juin 1940 reste un mystère. Plusieurs hypothèses ont été émises



Le vol théorique et supposé du Walrus L2312 qui finalement se crashe à « Kerbiquet » (Ploudaniel).

sans qu'aucune ne soit jamais confirmée. Ce matin là un épais brouillard recouvre le Finistère nord. Il est 4h40 du matin quand les habitants du lieu-dit « Kerbiquet » à Ploudaniel sont réveillés par le bruit du moteur d'un avion volant très bas. Kerbiquet est à 25 nautiques (46 Km) de Carantec. Pour des raisons inconnues le Walrus a dépassé la zone de posé prévue et continué de voler pendant environ 11 minutes.

Selon certains témoins, l'avion est soudain sorti du brouillard. Il semblait en feu et volait très bas. Le pilote a fait deux ou trois tours au dessus de Kerbiquet comme s'il cherchait un endroit pour atterrir.

A cette époque les champs étaient souvent traversés par des talus. Bell fit son approche finale vers un champ qui semblait assez grand et situé près de plusieurs habitations. A l'atterrissage l'avion heurte un de ses talus à grande vitesse et se brise en deux. Le moteur est projeté à 300m. L'appareil prend feu immédiatement.



La carcasse du Supermarine Walrus L2312 après le crash.

Dès qu'ils le peuvent les habitants de Kerbiquet s'approche du lieu du crash. Le fuselage est retourné et en deux parties. Ils arrivent à sortir 4 corps de la carcasse fumante. Il n'y a aucun survivant. Les dépouilles sont emmenées à Ploudaniel où, sous la supervision du Maire, M. Huguen, il est procédé à une fouille pour identification des victimes. Les 3 membres d'équipage sont identifiés grâce aux effets qu'ils ont sur eux. Seul Hope, qui était sans doute parti sans papier, est enregistré comme aviateur « X » dans les registres de la mairie.



Des petites pièces du Walrus L2312 retrouvées de nombreuses années après sur le site du crash par Gildas Saouzanet.  
Photo Gildas Saouzanet

# Le drame de l'exfiltration de la famille du Général de Gaulle

Dominique Godde - (ABSA 39-45) avec la contribution de David J.B. Smith (photos David J.B. Smith sauf mention contraire)

Les Allemands étant sur le point d'arriver à Ploudaniel, les corps sont enterrés à la hâte dans le cimetière de l'église St Yves. De nombreux habitants sont présents pour rendre hommage aux 4 aviateurs décédés. Les tombes sont simplement marquées d'une croix en bois avec le nom des aviateurs et Hope reste l'aviateur « X ». C'est après la guerre en 1946 que le « Commonwealth War Commission » érige des pierres tombales et que l'aviateur « X » est nommé correctement comme Captain Norman Hope.



Les tombes de l'équipage du Walrus L2312 aujourd'hui au cimetière de Ploudaniel.

Le 18 juin 2013, une stèle est érigée près du champ de Kerbiquet, à l'endroit où s'est produit le crash. Depuis chaque 18 juin une cérémonie a lieu devant cette stèle pour commémorer l'appel du Général De Gaulle et rendre hommage aux quatre occupants du Walrus. ■



## Remerciements

Nous tenons à remercier très chaleureusement pour leur contribution **David Smith, Gildas Saouzanet, Guillaume le Quément et Philippe Servel** (adjoint au maire de Ploudaniel et correspondant défense de la commune).

## Lannilis, du 14 au 16 juillet 2023

Lors de notre participation au camp américain de Lannilis (voir article dans cette même lettre d'information), nous avons diffusé une présentation sur écran relatant cette mission dont la fin fut dramatique.

Nous avons pu également exposer la maquette de l'avion ainsi que les 4 reproductions, dans un format graphique original et très artistique, des inscriptions sur les pierres tombales des aviateurs. Ces éléments ont été confectionnés et aimablement prêtés par Guillaume le Quément



# Tous nos vœux de bonheur !!!

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (photos Jean-Michel Martin)

Dans notre lettre d'information n° 22, nous avons évoqué le camp américain organisé à Plourhan (22), par Ronan et Gilles Martin, respectivement neveu et frère de notre ami Jean-Michel, en juillet 2022. Ronan et Gilles venaient alors de créer leur nouvelle association, « The Breizh Liberators ». Passionnés de véhicules militaires de la période 1939-1945, nos amis costarmoricains disposent aujourd'hui d'une belle collection. Et quand vous êtes passionné, vous êtes passionné ! Nous en savons quelque chose à l'ABSA 39-45.

C'est pourquoi il était tout « naturel » pour Ludivine et Ronan d'avoir à leur cérémonie de mariage, en ce mois d'août 2023, quelques « petits engins » discrètement parés de tulle blanc.

**C'est donc avec un immense plaisir qu'au nom de tous les membres de l'ABSA 39-45, nous souhaitons à Ludivine et Ronan tous nos vœux de bonheur.** Que leur passion l'un pour l'autre ... et pour le devoir de mémoire, soit éternelle !

Pour celles et ceux qui souhaitent en savoir plus sur « The Breizh Liberators » », vous pouvez les suivre sur leur page Facebook :

<https://www.facebook.com/TheBreizhLiberators/> ■



Ludivine et Ronan Martin (association « The Breizh Liberators »), à Trégueux (22) où ils viennent de se marier.



Magnifique M18 Hellcat, paré de blanc pour l'occasion. Ce chasseur de char américain fut engagé dans le conflit 39-45 à partir de 1944.



Ludivine et Ronan devant le M18 Hellcat.



Un véhicule de commandement Dodge WC-57 était également de la fête.

# Breton... et illustrateur de talent !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (illustrations, photo et documents de Daniel Béchenec)



Est-il besoin de présenter Daniel Béchenec aux passionnés d'aviation, qui plus est s'ils sont lecteurs du *Fana de l'aviation*. Cet illustrateur est avant tout un passionné d'aviation, « piqué » dès 1952, à l'âge de 3 ans à l'occasion d'un vol sur un Nord 1200 avec son père.

Dès les années 70, il réalisa des illustrations aéronautiques et ne s'est pour ainsi dire jamais arrêté. Certes les techniques ont évolué, allant de la gouache à l'ordinateur, en passant par l'aérographe, mais le talent, lui, fut toujours au rendez-vous.

Daniel Béchenec a commencé par une séquence BD avec *Mormoil*, *Fluide Glacial*, *Superdupont* ou *Métal Hurlant*. Il fit également un passage dans le monde de la publicité et pour le secteur de la Défense avec *Aérospatiale*, *Euromissile*, le *Giat* ou *Eurocopter* mais aussi pour la célèbre marque de maquette *Heller* pour laquelle il dessina de nombreuses couvertures de boîtes.

Mais son engagement le plus important fut sans aucun doute avec le *Fana de l'Aviation*, commencé en 1977 : les plus anciens d'entre nous se souviennent certainement de la couverture du numéro 96 avec des *Curtiss P-40 des Tigres volants* ou plus récemment le numéro 467 avec un *Messerschmitt Me 209* battant le record du monde de vitesse de 1939. Le point commun entre toutes les illustrations de Daniel, c'est cette impression de vitesse, de puissance et ce réalisme qui se dégage immanquablement.

## Une nouvelle couverture pour le livre consacré à Harti Schmiedel.

Aujourd'hui, notre association, l'Association **Bretonne** du Souvenir **Aérien** 39-45, a décidé de réécrire une nouvelle version du livre consacré à Harti Schmiedel ; nous disposons en effet de nouvelles informations sur ce pilote allemand, notamment sur son passage à la JG 53 (merci Jean-Louis Roba) ou sur son accident à Salerne, en Sicile. Pour illustrer la couverture de ce nouveau récit historique, il nous a paru naturel de solliciter Daniel Béchenec. Et c'est ainsi qu'après quelques échanges d'information et recherches (quelle météo le 12 juin 1944 ? Que voit-on à 4 000 mètres à la verticale de Rennes...), Daniel nous réalisa cette magnifique illustration que nous avons le plaisir de vous présenter ci-dessous en avant-première.



12 juin 1944, alors que des B-24 Liberator du 448th BG sont sur le chemin du retour après une mission de bombardement dans le secteur de Rennes, des Me 109 G de la JG 53 les attaquent. Parmi eux, le Lt Harti Schmiedel, qui est attaqué et abattu par Glennon Moran à bord de son Mustang P-51C « Little Ann ».  
Illustration Daniel Bechenec pour l'ABSA 39-45

# Breton... et illustrateur de talent !

**Benoît Paquet** - ABSA 39-45 (illustrations et documents de Daniel Béchenec)

## Un clin d'œil à Guilvinec

Daniel Bechenec a découvert *Le Grand Cirque et Feux du Ciel* de Clostermann dans les années 60 chez son grand-père à Guilvinec ; c'est sans doute une des raisons qui l'a conduit à réaliser à titre personnel et à nous faire partager en exclusivité ces deux magnifiques illustrations :



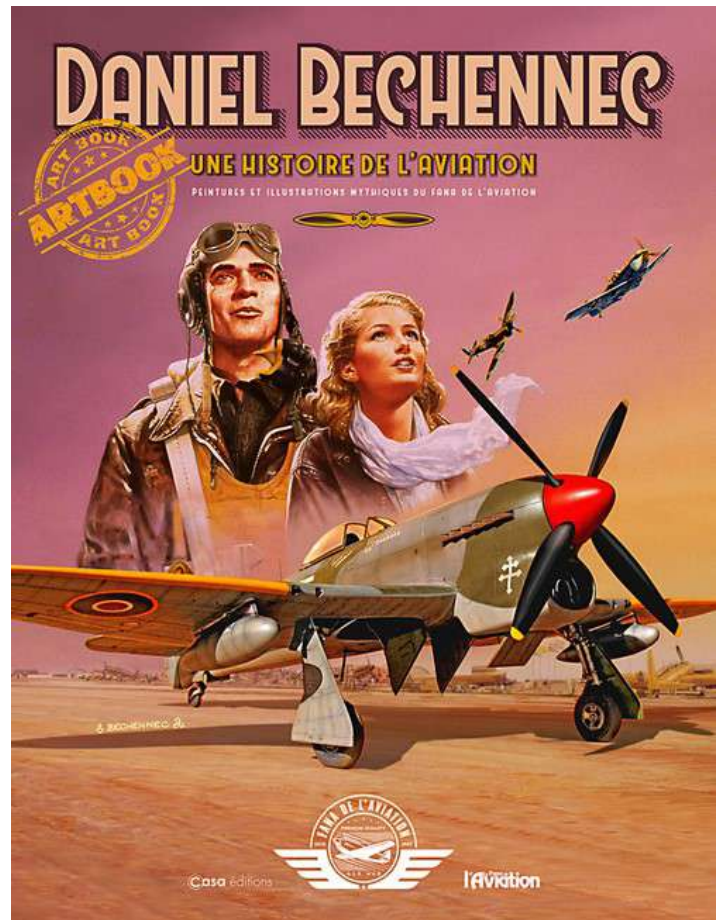
1918. Mamm-Goz (Grand-Mère) Marie-Louise Tirilly a vingt ans. Au printemps, au pied de "l'abri du marin", elle voit passer deux hydravions (probablement des **Donnet-Denhaut 200 CH** de l'île-Tudy) qui survolent le rocher "Menn-Crenn" (rocher rond) à très basse altitude dans le port de Guilvinec-Lechiagat, cap au nord-ouest...sans doute en route vers le C.A.M. de Camaret. Elle racontait la scène en riant : " tellement ils étaient bas qu'on pouvait voir leur mourou (moustaches) ".



19 juin 1940. Le premier maître Marcel Pierre Auguste Billien en plein piqué de nuit aux commandes d'un **Loire-Nieuport LN 411** sur un navire italien dans le port d'Imperia en Italie du Nord. Il sera descendu, vraisemblablement par la DCA. Il était né le 25 mai 1912 à Guilvinec. Ancien mousse, puis mécanicien à la pêche, il fut breveté quartier-maître pilote à 22 ans, maître-pilote sur hydravion Loire 130, puis pilote de chasse en 1939.

## Un livre souvenir

Pour celles et ceux qui aiment les belles illustrations d'aviation, et qui souhaitent en savoir plus sur les œuvres de notre ami Daniel Béchenec, ne cherchez plus ! Le livre « **Daniel Bechenec - une histoire de l'aviation** » est disponible un peu partout. Il rassemble de nombreuses illustrations réalisées sur plus de 45 ans pour illustrer, entre autres, le magazine *le Fana de l'aviation*.



Vous souhaitez vous procurer le livre :

- À la boutique des Editions Larivière : [lien](#)
- à la FNAC : [lien](#)
- chez CULTURA : [lien](#)
- chez Amazon : [lien](#)
- Chez Decitre : [lien](#)
- Chez Furet du Nord : [lien](#)

Mais vous pouvez aussi le commander chez votre libraire habituel. C'est un livre des éditions Casa.

Les œuvres de Daniel Bechenec :

[www.wingsartgallery.com](http://www.wingsartgallery.com)  
ou [www.danielbechenec.com](http://www.danielbechenec.com)



# Des idées de sortie pour les 16 et 17 septembre 2023

Benoît Paquet - ABSA 39-45

## • Journées du Patrimoine, Vannes-Meucon (56)

L'ABSA 39-45 sera présente aux journées du patrimoine les 16 et 17 septembre prochains à l'aérodrome de Vannes-Meucon. A l'invitation de notre partenaire **Bunker Archéo 56**, nous y exposerons quelques pièces d'avions, panneaux d'information etc... **Dominique Godde, Eric Le Gall** et moi-même vous y retrouverons avec grand plaisir.

Il y aura également un club de moto, **Makadam**, qui organisera des baptêmes motos au profit des enfants hospitalisés. De même, Bunker Archeo 56 organisera une collecte de jouets qui seront confiés à l'association Makadam. Seront également présents la toute nouvelle association **Archives Aéro 56** de nos amis Isabelle et Philippe Guillermic, un club de maquettes et une association de couturières qui créent des costumes anciens.

**Bref, un bien beau programme pour ce samedi 16 et dimanche 17 septembre, de 13h30 à 17h30, à l'aérodrome de Vannes-Meucon (56).**

*Journées du Patrimoine*  
16 et 17 septembre 2023 - 13h30 à 17h30

ABSA 39-45 sur l'aviation en Bretagne

Visites de bunkers gratuites

Archives Aero 56 - Exposition sur l'histoire de l'aérodrome

Passion costumes - Exposition de création de costumes historiques

Baptême de moto - 3€  
collecte de jouets neufs au profit d'enfants hospitalisés ou en IME

Exposition de maquettes

Buvette sur place

Aérodrome de Vannes-Meucon

Contact 0661503535

BUNKER ARCHEO 56

## • Meeting aérien Dinan 2023 (22)

Si vous aimez voir des avions de légende, nous vous incitons à vous rendre le dimanche 17 septembre à l'**aérodrome de Dinan-Tréllivan**. Vous y découvrirez, entre autres, un Boeing Stearman, un Pitts S1S mais aussi une patrouille de deux Hatz.

**L'entrée est gratuite, l'aérodrome ouvre dès 10h et les présentations débutent à 14h.**

Meeting aérien  
**Dinan 2023**  
AÉRODROME DE DINAN TRÉLIVAN

ENTRÉE GRATUITE  
RESTAURATION SUR PLACE

**DIMANCHE 17 SEPTEMBRE**  
meeting-aerien-dinan



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



## 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 303<sup>rd</sup> 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 détaillée de la collision entre deux B-26 Marauder au-dessus de la Manche, au retour 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 €



## NOUVEAU : DANS LE CIEL DE France Histoire de la JG 2 « RICHTOFEN »

par Erik Mombbeck et Jean-Louis Roba

[volume 1 : 1934-1940]

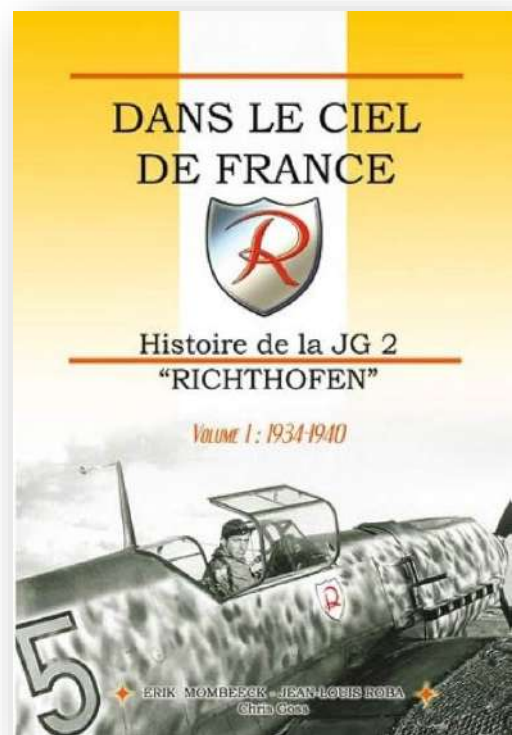
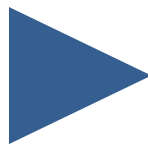
300 pages - Format 21 x 29,7 cm

Eric Mombbeck et Jean-Louis Roba sont des spécialistes incontestés et reconnus de la Luftwaffe. Ils ont écrit une série de livres consacrés à la fameuse JG 2 « Richtofen », fruit de leurs nombreuses années de recherche. Ils ont à plusieurs reprises apporté leur aide amicale à notre association lors de recherches de chutes d'avions en Bretagne.

Eric Mombbeck propose aujourd'hui un lot de livres *Dans le ciel de France - Histoire de la JG 2 « Richtofen »* (volume 1 : 1934-1940) à un prix préférentiel. Ce 1<sup>er</sup> volume relate l'histoire très détaillée de cette escadre, de sa création à la fin de 1940. La JG 2 fut engagée dans la bataille de France puis la bataille d'Angleterre au départ d'aérodromes en Normandie, Bretagne ou dans le Nord de la France. Les faits sont décrits avec minutie et s'appuient sur de nombreux témoignages et document. A lire de toute urgence !

### Prix :

- tarif adhérent ABSA 39-45 : 30 €
- tarif non adhérent : 35 €
- frais de port : Colissimo 10 € - Mondial Relay 7 €



Pour toute commande de livre ou brochure, merci de contacter Frédéric Hénoff : [frederic.henoff@free.fr](mailto:frederic.henoff@free.fr) - 06 03 59 85 72

ou envoyez directement un chèque à l'ordre de ABSA 39-45 à : **Frédéric HÉNOFF - 1 allée de la lande - 35131 PONT PEAN**

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

La cotisation annuelle est de 32 €.

Pour en savoir plus, contactez Benoit Paquet  
[b.paquet@orange.fr](mailto:b.paquet@orange.fr) - 06 82 86 03 91

Nicolas Guillou, réalisateur du film « **Le réseau Shelburn** », nous propose quelques DVD de son film au prix spécial de 10 € (+ 5 € de frais d'envoi). Pour le commander, contactez Benoit Paquet  
[b.paquet@orange.fr](mailto:b.paquet@orange.fr)  
06 82 86 03 91

