



Janvier
2024

25

INFO



Edito

Chères amies, chers amis,

Au nom de tous les membres de l'ABSA 39-45, je tiens tout d'abord à vous souhaiter une très belle année 2024.

Ce dernier trimestre 2023 fut très riche en événements divers et je remercie chaleureusement tous les contributeurs, toujours plus nombreux, pour leurs articles.

Des commémorations bien sûr, le projet Procraft toujours, les journées du patrimoine à Vannes, et de nombreux autres sujets que je vous invite maintenant à découvrir.

Bonne lecture !

Benôit Paquet

Au sommaire

3

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

Un séminaire consacré à l'archéologie aéronautique 39-45.

Par *Benoît Paquet*



8

Journées du patrimoine à Vannes-Meucon

L'ABSA 39-45, invitée par Bunker Archéo 56, expose !

Par *Dominique Godde*



11

L'équipage du Wellington BK343 honoré à Sauzon (56)

Un hommage aux aviateurs Canadiens et Anglais.

Par *René Brideau*



13

L'association Grog sur les traces du Lieutenant Deplante

Une association rend hommage aux maquis du Morbihan.

Par *Dominique Le Morzadec*



15

Une journée au laboratoire Arc'Antique avec des jeunes !

Des lycéens Nantais découvrent l'archéologie.

Par *Benoît Paquet*



16

Nouvelle expo au Musée de la Résistance de Châteaubriant (44)

Inauguration d'une exposition consacrée à la déportation.

Par *Benoît Paquet*



17

Hommage aux fusillés de Châteaubriant (44)

Une émouvante cérémonie à la « Sablière » !

Par *Benoît Paquet*



19

L'hommage à Jan Gert von Tangen à St-Méloir des Bois (22)

Un pilote Norvégien mis à l'honneur !

Par *Jean-Michel Martin*



21

Printemps 1943 - les yeux de la Nachtjagd dans l'Ouest

La chasse de nuit allemande en Bretagne.

Par *Frédéric Hénoff*



22

Le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran

La genèse d'un musée sur l'industrie aéronautique française.

Par *Jacques Daniel*



26

Un espace exposition pour Aéroscope Atlantique

Un avant goût d'un musée aéronautique à Nantes.

Par *Daniel Chateau*



28

En bref

- Un nouveau mannequin d'aviateur dans la collection de Pierre Mahé
- Nouvelles photos de la II./JG 77 à Brest-Guipavas
- Merci à
- Carnet rose
- Soutenez l'ABSA 39-45

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

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



Les participants du projet Procraft devant l'Université technique de Prague. Photo Université de Prague

Comme évoqué lors de précédentes lettres d'information, l'ABSA 39-45 est partenaire du projet européen de protection du patrimoine aéronautique de la seconde guerre mondiale, le projet Procraft. Lancé il y a trois ans, ce projet arrive aujourd'hui à son terme. Le séminaire de clôture se tenait les 11 et 12 septembre derniers à Prague. Les scientifiques et partenaires de ce vaste projet, originaires notamment de France, Italie et République Tchèque, présentèrent les conclusions de leurs études et recherches. Jean-François le Clerc, président de l'Aéroscope Atlantique (Nantes) et moi-même étions présents.

La 1^{ère} partie du séminaire fut consacrée aux causes de corrosion et dégradation des différents matériaux, peintures... composant les avions, épaves et pièces d'avions. Puis, une présentation fut faite sur les solutions de traitement de ces différents matériaux. Le laboratoire nantais Arc'Antique (Jane Echinard, Elodie Guilminot...), coordinateur du projet, mais aussi le Cemes de Toulouse, les Universités de Ferrara et Bologne (Italie), l'Université Technique de Prague (République Tchèque), présentèrent les résultats très détaillés de leurs études.

Quelques partenaires du projet présentèrent également différents sujets. Notre ami Gilles Collaveri ([Aerocherche Toulouse](#)) présenta un sujet intitulé : « La collection d'épaves : procédures, découverte et valorisation par une association » ; une thématique évidemment familière à l'ABSA 39-45. Gilles insista dans sa présentation sur le lien entre archéologie et histoire humaine. Il s'appuya sur l'émouvante histoire du pilote anglais Anthony John Willcock qui perdit la vie le 6 août 1943 à Plouigneau (29) aux commandes de son Mustang Mk I. 67 ans plus tard, Gilles fit la connaissance de Jean Denouël, témoin du crash à l'époque, il avait 16 ans.



Jean Denouël (à gauche), témoin du crash d'Anthony J. Willcock en 1943 et Gilles Collaveri, présentent une pièce de l'avion. A gauche, cette pièce, la montre de bord d'un Mustang P-51, de marque Pioneer. Photos collection Gilles Collaveri

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

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

Nous fûmes heureux également d'assister aux présentations de prestigieux musées parmi lesquels le RAF Museum (Hendon, UK), le Smithsonian Museum (Washington, USA), le National Museum Scotland (Edimbourg, Ecosse), le Deutsches Museum (Munich, Allemagne)...



Vue aérienne de Prague en fin de soirée depuis les toits de l'Université technique de Prague.

La journée se termina par une sympathique réception à l'Université Technique de Prague, organisée par nos hôtes Tchèques, en particulier Jaromir Fiser et toute son équipe.

Une journée au musée d'aviation de Prague

Le lendemain, une visite du musée d'aviation de Prague-Kbely fut organisée pour notre plus grand plaisir. Découvrez ci-après quelques uns de leurs plus beaux spécimens.



Morane Saulnier MS 230



Iliouchine Il-2 Šturmovik.



Messerschmitt Me 262B-1a Schwalbe.

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

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



Lavochkin La-7.



Piper L-4J Cub (Grasshopper).



Avia S-199 (version tchécoslovaque du Messerschmitt Bf 109 G/K).



Avia CS-199 (version d'entraînement du Me Bf 109 G/K).



Avia S-92 (version tchécoslovaque du Messerschmitt Me 262A).

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

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



Douglas DC-3 aux couleurs Tchèques.



Avia B-534.



Aero Ap-32 (variante de l'Aero A-32).



Aero C-3A (Siebel Si 204D).



Le tristement célèbre V1 (Fieseler Fi 103)



Avia B-33 (version tchécoslovaque du Iliouchine Il-10).

L'équipe du projet Procraft se déplace à Prague

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

Pour l'ABSA 39-45, ce fut un honneur d'être partie prenante dans ce projet dont les conclusions nous seront très utiles dans la durée. La conservation du patrimoine aéronautique, comme tout patrimoine archéologique, doit faire l'objet de beaucoup d'attention. Nous sommes heureux que le travail effectué par le laboratoire Arc'Antique, le Cemes et les Universités Tchèques et Italiennes aient conduit à l'identification de techniques probantes de nettoyage et de conservation, à l'aide de produits divers (dont certains à base de peau de tomate !).



Jane Echinard (Laboratoire Arc'Antique) présente l'histoire du Warrant Officer ATKINSON, jeune pilote australien disparu au large de Binic (22) le 1^{er} juin 1944. Un fragment de l'aile de son Spitfire a servi aux études et analyses dans le cadre du projet Procraft.

Nous sommes heureux également qu'un accent particulier ait été porté sur le jeune pilote Australien William James Atkinson, dont un fragment de l'aile de son Spitfire fut utilisé pour les différentes études et analyses. Atkinson disparut le 1^{er} juin 1944 au large de Binic. Son corps ne fut jamais retrouvé, il avait 21 ans (son histoire : [lien](#)).

Mais si les conclusions du projet Procraft ont été rendues, le projet ne s'arrête pas là. En effet, il s'agit maintenant de faire connaître au plus grand nombre le projet, sa genèse, son déroulement et ses perspectives. L'objectif est de rappeler l'importance de l'archéologie contemporaine, en particulier autour de l'aviation de la seconde guerre mondiale, mais



heureux : Jean-François le Clerc (Aéroscope Atlantique), Benoît Paquet (ABSA 39-45) et Gilles Collaveri (Aérocherche) tant dans la recherche scientifique qu'historique.

Une exposition itinérante en 2024

Pour faire connaître plus largement Procraft, une exposition présentant l'ensemble du projet est en préparation pour 2024. Jane Echinard et Cynthia Morin, du laboratoire Arc'Antique, sont à la manœuvre ; plusieurs réunions ont eu lieu avec différents acteurs du projet, parmi lesquels l'ABSA 39-45. Des panneaux d'information sont en cours de réalisation. Nous vous les présenterons dans quelques mois. Le point de départ de cette exposition sera d'avril à juin 2024, aux archives départementales de Nantes où seront visibles les différents panneaux, mais également le morceau d'aile du Spitfire d'Atkinson. Une conférence sera également effectuée par l'ABSA 39-45 le 4 juin 2024 sur le lieu de l'exposition. Ce concept d'exposition itinérante sera proposé aux communes de France à partir de juillet 2024. J'invite les communes qui seraient intéressées à me contacter (b.paquet@orange.fr).

*Je ne terminerai pas cet article sans remercier chaleureusement toute l'équipe du Laboratoire Arc'Antique, (en particulier **Jane Echinard** et **Elodie Guilminot**) qui nous a permis de vivre cette magnifique aventure autour de l'archéologie contemporaine. Merci également à **Jaromir Fiser** et toute son équipe pour leur chaleureux accueil à Prague.* ■

Journées du patrimoine à Vannes-Meucon

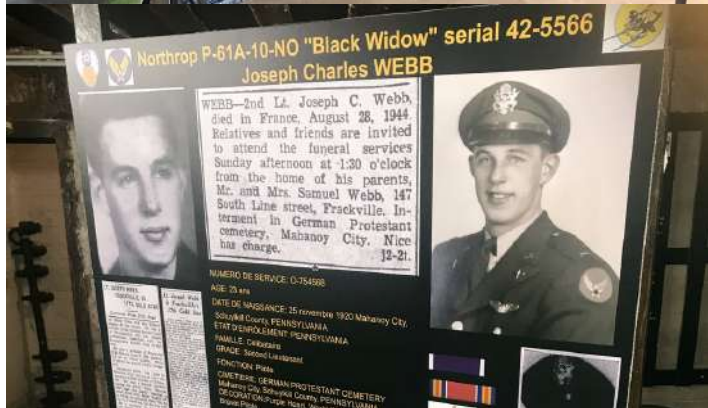
Par Dominique Godde - ABSA 39-45 (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

16 et 17 septembre 2023, Vannes-Meucon.

C'est sous un ciel plutôt chargé que je suis arrivé sur l'aérodrome de Vannes Meucon le 16 septembre pour y rejoindre notre Président Benoît Paquet. Vannes Meucon, aérodrome oh combien chargé d'histoire aéronautique durant la seconde guerre, aussi bien allemande qu'alliée. L'ABSA 39-45 avait été sollicitée par l'association Bunker Archéo 56 et son président Mathieu Fromage qui faisait visiter le bunker restauré par leurs soins.



Le bunker de l'association Bunker Archéo 56, visité par de nombreuses personnes lors des journées du patrimoine 2023.



A l'intérieur du bunker, une exposition consacrée, entre autres, à l'équipage du Northrop P-61 Black Widow tombé le 28 août 1944 à Saint-Avé (56) : les 2nd Lt Joseph C. Webb et Robert E. English.

Quand je suis arrivé un peu en retard, à cause d'un bouchon imprévu à Lorient, Benoît avait déjà bien avancé l'installation de notre stand. Nous avons tranquillement terminé la mise en place des différentes pièces amenées par notre Président avant l'ouverture au public (kakémono, maquette etc...). Parmi ces pièces, un réservoir supplémentaire de Messerschmitt Bf 109, une bombonne d'oxygène de Mustang P-51, une mitrailleuse d'Armstrong Whitworth Albemarle...



Toujours beaucoup de monde sur le stand de l'ABSA 39-45, sous l'œil vigilant de Dominique Godde (à droite).



Dominique Godde (à gauche) et Benoît Paquet (à droite) attendent les visiteurs sur le stand ABSA 39-45. Au sol, au pied du drapeau de la ville de Châteaubriant, un réservoir d'essence supplémentaire allemand de Messerschmitt Bf 109.

Journées du patrimoine à Vannes-Meucon

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

Tout près de nous, le stand de l'association **Passion Costumes** (créée en mai 2023 à Locmaria Grand-Champ, Morbihan), tenu par **Elodie Thévenet** et **Olivier Moussour**, un tandem de passionnés d'histoire, de costumes et de patrimoine, qui, pour l'occasion, avaient revêtu une tenue d'époque.



Olivier et Elodie sur le stand de l'association « Passion Costumes ». Photo association Passion Costumes



De magnifiques robes anciennes très hautes en couleur !

Pour les contacter : <https://passion-costumes.fr>, [Facebook](#) ou association.passioncostumes@gmail.com).

A nos côtés se tenait l'association « Archives Aéro 56 » de nos amis Isabelle et Philippe Guillermic, spécialistes de l'aviation de la 2^e guerre mondiale dans le Morbihan avec qui l'ABSA 39-45 échange régulièrement. « Archives Aéro 56 » présentait pour l'occasion une rétrospective du meeting aérien de Vannes en 1946 auquel participèrent des chasseurs Yakovlev du célèbre groupe de chasse Normandie-Niemen.



Archives Aéro 56 présente une rétrospective du meeting aérien de Vannes en 1946 avec des avions du Normandie-Niemen.

A noter également la présence de magnifiques maquettes et dioramas exposés par divers maquettistes.



Des dioramas très réalistes présentent des bunkers et une scène de débarquement.



Des maquettes de blindés magnifiquement réalisées à l'échelle 1:35.

Journées du patrimoine à Vannes-Meucon

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

Étaient également présents sur le site, les joyeux motards de l'association Makadam qui proposaient des baptêmes sur leur grosses cylindrées dont le bénéfice était destiné aux enfants malades et hospitalisés. Une bien belle initiative !



Les bénévoles de l'association Makadam proposent des baptêmes en moto au profit des enfants malades hospitalisés.

Retrouvez les sur [Facebook](#) ou bien contactez les par email à makadam.bzh@gmail.com ou par téléphone au 07 89 21 73 34.



C'est le départ pour un enfant sur la moto d'un bénévole de l'association Makadam.

Le samedi après-midi a été plutôt calme en raison d'une météo maussade. En revanche le dimanche après midi, le temps étant plus ensoleillé, le nombre de visiteurs a été beaucoup plus important. Les gens qui voulaient visiter le bunker faisait la queue devant notre stand. Cet événement a été une belle opportunité de nous faire connaître et de faire découvrir le patrimoine aéronautique 39-45.

Nous fîmes de belles rencontres, comme par exemple la nièce des trois sœurs Mallard, qui cachèrent des aviateurs pendant la guerre. Bref, un magnifique week-end pour l'ABSA 39-45. ■



Les exposants des journées du patrimoine 2023 à Vannes-Meucon, réunis par Mathieu Fromage (sur le toit) de Bunker Archéo 56.
Photo Bunker Archéo 56

L'équipage du Wellington BK343 honoré à Sauzon (56)

Par René Brideau (photos de l'auteur sauf mention contraire)

René Brideau est un lecteur de notre lettre d'information. Mais c'est aussi et surtout un passionné qui s'est intéressé très tôt à l'équipage du Wellington BK343 du No 427 Squadron de la RCAF tombé à Ster-Vraz, sur la commune de Sauzon, à Belle-Ile-en-Mer (56). C'est donc à son initiative et à celle du maire de la commune, **Monsieur Ronan Juhel**, que fut organisée le 30 septembre 2023 une cérémonie sur le lieu du crash. Il était légitime d'ouvrir notre lettre d'information à notre ami René.

Samedi 30 septembre 2023, Sauzon (56)

C'est sous un beau temps, au bord de la mer, que s'est déroulée une cérémonie d'hommage en mémoire des six aviateurs membres d'équipage du Vickers Wellington Mk III numéro BK343, tombé le 28 février 1943 à Ster-Vraz au retour d'une mission sur Saint-Nazaire. Cinq d'entre eux furent tués et le sixième fut capturé. Ces membres d'équipage étaient Canadiens et Anglais. Quatre des cinq aviateurs tués furent enterrés au cimetière du Commonwealth de Pornic (44), à quelques kilomètres de l'endroit où je suis né.

Pas moins de 19 membres des familles étaient venus du Canada, d'Angleterre et des Etats-Unis ; étaient présents les familles du navigateur, le Flight Sergeant James Kilpatrick (tué), de l'opérateur radio, le Sergeant Edward Allison (prisonnier) et du bombardier, le Flight Sergeant Donald Ferguson (tué).

En plus du Maire de Sauzon, divers élus de l'île ainsi que le Maire de Saint-Nazaire étaient également présents.



De gauche à droite : Allan Walters (association de la RAF en France), Major Luc Vermette (RCAF), Adjudant-Chef Mark Jones (RCAF) et Colonel Jonathan Edmondson (RAF).

Côté militaires, nous avons l'honneur d'avoir à nos côtés :

Pour la **Royal Canadian Air Force**, venus de la base du no 427 Squadron de la base Petawawa, Ontario, Canada :

- **Major Luc Vermette**, Chef d'état-major du Squadron
- **Adjudant-Chef Mark Jones**.

Pour la **Royal Air Force** :

- **Colonel Jonathan Edmondson**, Ambassade Britannique à Paris.

- **Allan Walters** de l'Association de la Royal Air Force en France.

Lors de la cérémonie, une stèle fut inaugurée en mémoire de l'équipage.



Les familles des aviateurs du Wellington BK343, entourées des officiels, autour de la stèle érigée en mémoire de l'équipage.

L'équipage du Wellington BK343 honoré à Sauzon (56)

Par René Brideau (photos de l'auteur sauf mention contraire)



Un Vickers Wellington Mk III du no 425 Sqn de la RCAF. Photo National Air and Space Museum—référence 1B46195

Dimanche 28 février 1943

Le soir du 28 février 1943, 437 avions décollèrent de diverses bases anglaises : leur mission, bombarder la base sous-marine de Saint-Nazaire. Parmi ces avions, le Wellington Mk III BK343, codé ZL-V, du no 427 (Lion) Squadron, décolla de la base de Croft, au sud de Darlington, dans le comté de Durham, en Angleterre. Son équipage était composé de :

- W/O William Douglas HARTNEY, pilote (RCAF), 21 ans.
- F/Sgt James Augustus KILPATRICK, navigateur (RCAF), 32 ans.
- Sgt Edward ALLISON, Opérateur radio (RAF), 22 ans.
- F/Sgt Donald Alexander FERGUSON, bombardier (RCAF), 26 ans.
- Sgt Reginald William RADFORD, 2nd bombardier (RAF Volunteer Reserve), 20 ans.
- F/Sgt John Langmead WARD, mitrailleur arrière (RCAF), 20 ans.

Ce soir là, les conditions météorologiques étaient excellentes et le vol se déroula sans problème. Sur Saint-Nazaire, la cible avait été marquée par des Mosquitos à l'aide de marqueurs rouges et verts. Soudain, vers 21h25, l'un des moteurs du Wellington fut touché par la Flak ; l'avion commença à perdre de l'altitude. L'avion étant au-dessus-de la mer, l'équipage se sentit un peu rassuré. Mais le Wellington se retrouva au-dessus de Belle-Île-en-Mer ; la Flak de l'île ouvrit le feu. Voulant éviter cet enfer, le pilote tenta une manœuvre d'évasion mais en vain. Il était temps d'évacuer, mais seul Edward ALLISON eut le temps de sauter en parachute. Pendant sa descente, il vit avec tristesse le Wellington s'écraser sur la plage de Ster-Vraz, à Sauzon. Il fut capturé le lendemain par les Allemands et fut envoyé quelques temps plus tard au Stalag 344 à Lamsdorf en Silésie.

En savoir plus sur l'histoire du Wellington BK343 : [lien](#)

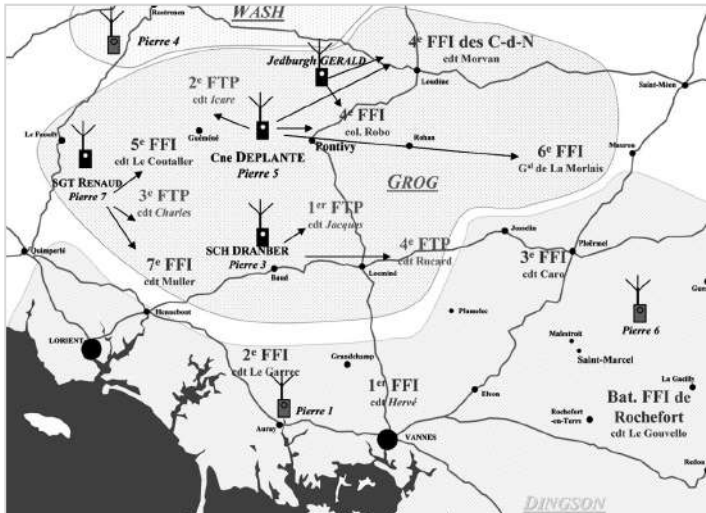


De gauche à droite : Edward Allison, Donald Ferguson, William Hartney, James Killpatrick, John Ward et Reginald Radford. Photo recomposée par René Brideau à partir des photos envoyées par les familles.

L'association Grog sur les traces du Lieutenant Deplante

Par **Dominique Le Morzadec** (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Dans notre précédente lettre d'information, nous avons découvert l'association Grog à l'occasion de la semaine passée en Bretagne avec Patty Ashley, fille du Major Jones. Nous avons souhaité en savoir plus sur cette association et ouvrons donc notre lettre à son président, Dominique Le Morzadec.



Grog, si ce mot est commun dans le langage populaire comme remède contre le mal, il fût utilisé à bon escient en 1944 par le lieutenant **Deplante**¹ en baptisant la zone géographique du même nom (carte ci-dessus). Si Samwest a vécu 8 jours, Dingson 12 jours, Grog a résisté presque 2 mois. Le point de départ fût l'éclatement de Samwest le 12 juin, et le 13, sur ordre du Commandant Bourgoïn, Deplante est chargé de récupérer les SAS se dirigeant vers le sud. Il en récupère 80 qu'il va répartir le 22 juin dans les 8 bataillons de résistants soit 5 000 hommes armés, essentiellement à l'est de Pontivy. Sans les SAS, pas de matériel de guerre, et sans les résistants, l'espérance de vie des SAS se serait réduite à quelques jours. Quant au stick Deplante, composé de 3 radios, de 7 ou 8 militaires, d'une ou deux agentes de liaison et d'un guide, il va sillonner la région pour structurer et organiser la lutte contre l'ennemi. Dans son rapport de fin de mission, il précise que les différents bataillons ont éliminé 200 Allemands.

Suite aux attentats de 2015, réunissant un collectif d'amis, c'est naturellement que nous avons baptisé notre association Grog. Nous voulions expliquer l'engagement, au péril de leur vie, de certains jeunes à garantir la liberté. L'objectif de cette association était donc de vulgariser, de sensibiliser l'action de la

résistance bretonne associée aux parachutistes de la France Libre dans cette zone géographique méconnue, par absence d'écrit pertinent sur cette page d'histoire entre le 6 juin et le 4 août 1944. Nous avons effectué 4 manifestations historiques, ouvertes au public en proposant une marche, une exposition, une conférence et **des repas dans un cadre original**.



Ambiance festive lors des repas organisés par l'association Grog.

La marche² à thème s'effectuait sur les lieux fréquentés par ces acteurs engagés dans le maquis, principalement les chemins encore existants, les fermes servant de poste de commandement (PC) et de refuge, mais surtout les **terrains de parachutages**³ sur lesquels



Vue d'avion d'un terrain de parachutage.

nous simulons une phase de récupération des containers, avec l'aide de bénévoles évoquant les SAS et résistants en action puis des silhouettes fixes, à taille humaine.

¹ Le lieutenant fût promu Capitaine en cours de mission.

² Intitulée « sur les pas du Capitaine DEPLANTE »

³ 36 terrains de parachutages recensés, soit plus de 2000 containers largués par 86 avions.

L'association Grog sur les traces du Lieutenant Deplante

Par **Dominique Le Morzadec** (photos de l'auteur sauf mention contraire)

L'exposition⁴ mettait en scène des situations plausibles d'un **PC de commandement avec des mannequins en tenue d'époque** et des objets et documents



Reconstitution d'un PC de commandement regroupant résistants et SAS à l'occasion d'une exposition de l'association Grog.

authentiques, accompagnés de bandes sonores. Des faits, des anecdotes étaient rappelés afin d'imager les situations ; nous mettions l'accent sur les risques de retour d'un conflit car les derniers acteurs encore vivants trouvaient la situation sociale et économique actuelle semblables à celle d'avant 1939.

L'association avait pour objectif de mettre le public dans le contexte de l'époque, en aménageant les lieux de décors anciens, rappelant la vie difficile en milieu rural et le classique chaudron pour la cuisson du plat, remémorant bien l'ambiance.



Le chaudron emblème des maquis.

Pour la première édition en 2015, **Marie Chamming's** (Marie Claire dans le maquis), agente de liaison des SAS, avait fait le déplacement depuis Montpellier. Elle

fût reconnaissante de ce devoir de mémoire, puisque rien n'avait été établi en faveur des 80 SAS répartis dans les différents bataillons FFI/FTP de la base Grog. Décédée en 2022 à 99 ans, elle restera en contact avec nous au maximum de ses possibilités. Quant à la **famille du Cpt Deplante**⁵, elle est toujours en relation avec l'association.



La famille Deplante, Marie Chamming's au centre avec le chapeau et 3 membres de l'association Grog (de chaque côté de Marie Chamming's et le 3^{ème} accroupi avec la casquette).

2019 fût notre dernière manifestation, car 2020 et 2021 auront mis fin à cette dynamique d'offre au public. Quant à nous, nous maintenons notre devoir de mémoire par des parcours en jeeps privés dans la base Grog, en faisant découvrir aux passionnés d'histoire et d'histoires les points de parachutages, les lieux de maquis, les lieux de combats et les stèles.

L'adage précise que l'histoire se répète, mais la campagne du centre Bretagne est bien différente de celle de 1944, et la configuration actuelle des lieux ne permettrait plus aux maquis de se fondre dans cette nature sauvage et protectrice. ■

 La page Facebook de l'association Grog : [lien](#).

⁴ En avril 2024 la municipalité de Silfiac 56160 souhaite reproduire la même exposition dans un but pédagogique scolaire.

⁵ Le neveu du Cpt portant le même nom et prénom va rééditer le livre « la liberté tombée du ciel » en y incorporant des faits supplémentaires, et notamment les hommages de l'association Grog.

Une journée au laboratoire Arc'Antique avec des jeunes !

Par Benoît Paquet (photos Arc'Antique)

Dans le cadre du projet Procraft, nous avons été conviés par la sympathique équipe Arc'Antique à accueillir une classe de lycéens de Nantes au laboratoire. Car si le projet Procraft vise à travailler sur la protection du patrimoine aéronautique 39-45, il a également pour vocation de faire le lien avec les métiers de la recherche appliquées et leurs diverses expertises. Et quand on parle de patrimoine aéronautique 39-45, on pense évidemment au devoir de mémoire et à la transmission de l'histoire ... des histoires !

C'est pourquoi nous étions très heureux et surtout très honorés d'effectuer une présentation à cette classe de jeunes. Précisons que cette opération n'aurait



Benoît Paquet explique aux jeunes lycéens comment « déchiffrer » un extrait d'ORB (Operational record Book).

pas eu lieu sans la motivation d'Antoine Derouaillière¹, professeur d'histoire au Lycée « Les Bourdonnières » à Nantes, qui accompagnait cette classe de lycéens. La classe fut donc divisée en 2 groupes ce matin là ; pendant qu'un groupe visitait le laboratoire, l'autre assistait à la présentation par l'ABSA 39-45, et inversement une heure plus tard.

J'ai donc eu le plaisir de vivre cette matinée d'échange avec ces jeunes et ma présentation s'articulait ainsi :

- présentation de l'ABSA 39-45 en quelques mots et chiffres.
- Comment effectuer des recherches d'information ?
- Faire connaître au plus grand nombre.

¹ Le monde étant petit, j'ai découvert il y a peu qu'Antoine Derouaillière avait un grand-oncle qui habitait Châteaubriant et qui avait travaillé sur le crash d'un avion à Coesmes (35), notamment en assurant des traductions de textes rédigés par des membres d'équipage. Je n'ai pas manqué d'en faire part aux lycéens qui se sont montrés particulièrement intéressés par cette anecdote.

- Informer, accompagner les familles des aviateurs.
- Reconstituer le patrimoine historique des communes.
- Accompagner les grands projets.



Gilles Baron (Arc'Antique) présente un canon de marine aux lycéens.

Les lycéens se montrèrent très intéressés et les questions furent nombreuses.



Jane Echinard (Arc'Antique) présente une hélice d'avion retrouvée en mer.

Leur intérêt fut également manifeste lors de la visite du laboratoire au cours de laquelle les membres de l'équipe de Jane Echinard présentèrent avec passion leur activité de recherche et de restauration.

Il est important de rappeler que la 2^{de} partie de ce projet pédagogique consista, quelques jours plus tard, à faire travailler ces mêmes lycéens en petits groupes dans leur lycée en les invitant à identifier un type d'avion et l'identité de son pilote, en l'occurrence le Spitfire du jeune pilote Australien William James Atkinson, tombé au large de Binic le 1^{er} juin 1944. Des documents soigneusement préparés à l'avance avaient été remis aux jeunes ainsi que, bien évidemment, des photos du fragment d'aile du Spitfire qui, rappelons le, était au cœur du projet Procraft. ■

Nouvelle expo au Musée de la Résistance de Châteaubriant

Par **Benoît Paquet** (photos de l'auteur)

Le 21 octobre dernier, l'ABSA 39-45 fut invitée par l'Association des Amis du Musée de la Résistance (AMRC) de Châteaubriant à l'inauguration de la nouvelle exposition temporaire : « Résister à la Déportation en France et en Europe », sujet du Concours national de la Résistance et de la Déportation 2023 - 2024.

Dominique Renaud et moi-même nous retrouvâmes à cette cérémonie, sous un temps très pluvieux. Nous assistâmes à d'émouvants discours, prononcés par Monsieur Marc Makhoul, sous-préfet de Châteaubriant-Ancenis, Madame Catherine Ciron, première adjointe à la mairie de Châteaubriant, Monsieur Gilles Bontemps, président de l'AMRC, Madame Carine Picard-Nilès, présidente de l'Amicale Châteaubriant



Mélanie Albert inaugure la nouvelle exposition temporaire du Musée de la Résistance et rend hommage à Jean-Paul Le Maguet, acteur important du Musée disparu en 2023.

Voves Rouillé Aincourt et **Madame Mélanie Albert**, chargée de médiation du patrimoine historique au Musée de la Résistance ; un vibrant hommage fut rendu à Jean-Paul Le Maguet, artisan du Musée de la Résistance, disparu en 2023.



Malgré le mauvais temps, une foule nombreuse se regroupe sous les tentes pour écouter les discours d'inauguration de l'exposition temporaire du Musée de la Résistance de Châteaubriant.

À l'issue de la cérémonie, Dominique et moi-même visitâmes le musée de la Résistance et nous découvriâmes la toute nouvelle exposition temporaire.



Dominique Renaud et Benoît Paquet devant les panneaux de la toute nouvelle exposition temporaire du Musée de la Résistance de Châteaubriant.

Nous encourageons vivement celles et ceux d'entre vous qui ne connaissent pas ce musée à le visiter : celui-ci relate, entre autres, la vie des prisonniers du camp de Choisel avec de nombreux objets, photos et documents. C'est également l'occasion de voir ou de revoir la Carrière des fusillés où furent exécutés le 22 octobre 1941, vingt-sept prisonniers du camp parmi lesquels Guy Môquet.



La façade du Musée de la Résistance de Châteaubriant.

Plus d'information sur le Musée en consultant le site : <https://musee-resistance-chateaubriant.fr>

Hommage aux fusillés de Châteaubriant (44)

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur)



Une foule importante était réunie à la Sablière ce dimanche 22 octobre 2023 sous un ciel d'automne un peu chargé.

Le 20 octobre 1941, le lieutenant-colonel Karl Holtz, Feldkommandant de Nantes, est abattu par un jeune résistant communiste, Gilbert Brustlein. En réaction, les allemands décident de fusiller 50 otages dont 27 seront fusillés à Châteaubriant le 22 octobre 1941. Ces 27 otages seront choisis parmi les prisonniers du camp de Choisel ; ils étaient tous communistes, membres de la CGT ou proches du parti. Ce jour là, jour de marché, les prisonniers en route vers la Sablière chantent la Marseillaise pendant tout le trajet en camion. Ils seront fusillés par groupes de neuf à 15h50, 16h00 et 16h10 ; ils s'appelaient Jules Auffret, 39 ans, Henri Barthélémy, 58 ans, Titus Bartoli, 58 ans, Maximilien Bastard, 21 ans, Marc Bourhis, 44 ans, Émile David, 19 ans, Charles Delavacquerie, 19 ans, Maurice Gardette, 49 ans, Désiré Granet, 37 ans, Jean Grandel, 50 ans, Pierre Guéguin, 45 ans, Huynh Khương An, 29 ans, Eugène Kériverl, 50 ans, Raymond Laforge, 43 ans, Claude Lalet, 21 ans, Edmond Lefevre, 38 ans, Julien Le Panse, 34 ans, Charles Michels, 38 ans, Guy Môquet, 17 ans, Antoine Pesqué, 55 ans, Jean Poulmarc'h, 31 ans, Henri Pourchasse, 34 ans, Victor Renelle, 42 ans, Raymond Tellier, 53 ans, Maurice Ténine, 34 ans, Jean-Pierre Timbaud, 31 ans, de Paris et Jules Vercruysse, 48 ans.

C'est donc sous ciel d'automne un peu chargé que, 82 ans plus tard, le 22 octobre 2023, devant plusieurs centaines de personnes, divers temps forts se succéderont au pied du monument de la carrière des fusillés.

L'hommage à Odette Nilès

La cérémonie fut marquée cette année par l'hommage rendu à Odette Nilès, disparue en mai 2023, dernière internée du camp de Choisel, un temps la fiancée de Guy Môquet et fondatrice de l'Amicale Châteaubriant-Voves-Rouillé-Aincourt. L'émotion fut à son comble lorsque fut diffusé dans les hauts parleurs de la carrière un témoignage d'Odette Nilès.



Un panneau sur un chevalet rappelait la vie d'Odette Nilès, dernière internée du camp de Choisel, disparue en mai 2023.

Hommage aux fusillés de Châteaubriant (44)

Par Benoît Paquet (photos de l'auteur)

Les jeunes et le projet « Alvéoles »

Le début de la cérémonie fut marqué par le défilé de jeunes élèves dans le cadre du projet « Alvéoles » avec des échantillons de terre rapportés de différents camps d'internement ; chaque année en effet, une douzaine d'alvéoles sont renouvelées par an et remplies de ces échantillons de terre.



Deux jeunes lycéens défilent avec dans les mains une urne remplie de terre d'un des nombreux camps d'internement et de déportation sous les yeux attentifs des officiels.

Puis la traditionnelle cérémonie de dépôt de gerbes de fleurs ; un grand nombre de gerbes furent déposées de la part de nombreuses associations et collectivités.



Quelques unes des nombreuses gerbes déposées au pied du monument de la carrière des fusillés, devant les alvéoles contenant la terre de camps d'internements.

Ce fut ensuite le temps des allocutions avec notamment **Carine Picard-Nilès**, petite fille d'Odette et présidente de l'Amicale Châteaubriant-Voves-Rouillé-Aincourt mais aussi **Fabien Roussel**, secrétaire national du Parti Communiste Français. Ces discours eurent une résonance particulière au regard de l'actualité internationale très tourmentée.



Carine Picard-Nilès, petite-fille d'Odette Nilès.



Fabien Roussel, secrétaire national du Parti Communiste Français.

Puis une évocation historique intitulée « Les graines de l'espoir » fut présentée par la troupe du « Théâtre d'ici ou d'ailleurs ».



Une évocation historique par le « Théâtre d'ici ou d'ailleurs » conclut la cérémonie.

 La page Facebook de l'Amicale de Châteaubriant-Voves-Rouillé-Aincourt : https://www.facebook.com/amicalechateaubriant/?locale=fr_FR

L'hommage à Jan Gert von Tangen à St-Méloir des Bois (22)

Par Jean-Michel Martin (photos de l'auteur sauf mention contraire)

A l'initiative de Monsieur **Michel Desbois**, maire de Saint-Méloir-des-Bois, ce dimanche 12 Novembre 2023 fut l'occasion de célébrer le 80^{ème} anniversaire du sacrifice du Lieutenant Norvégien **Jan Gert von TANGEN**, mort dans le crash de son Mustang Mk IA au Bois de Couavra, le 31 octobre 1943.



Jan Gert von Tangen à Toronto, Canada, pendant sa formation de pilote. Photo ABSA 39-45

De nombreuses personnes assistèrent à la cérémonie de commémoration qui eut lieu près du monument érigé en 2013, relatant cette tragédie.

Cette cérémonie fut également honorée par la présence de Monsieur Bernard Musset, Sous-Préfet de l'arrondissement de Dinan, l'officier Edward Kristian Bogstad Elind, Adjoint de la Défense de l'Ambassade de Norvège à Paris, ainsi que de plusieurs élus de la région.



De nombreuses personnalités rendent hommage à Jan Gert von Tangen ce 12 novembre 2023, parmi lesquelles Edward Kristian Bogstad Elind, de l'Ambassade de Norvège ①, Bernard Musset, Sous-Préfet de Dinan ② et Michel Desbois, maire de St-Méloir-des-Bois ③



Le Mustang Mk IA de Jan Gert von Tangen. Profil Jean-Marie Guillou

Un passage de trois avions venus de l'aérodrome de Trelivan, vers midi, rendit hommage à l'aviateur Norvégien. A l'issue de cet événement, une réunion d'amitié eut lieu à la salle des fêtes de la commune, clôturant ce grand moment de mémoire.



Un jeune homme habillé en pilote de la RAF pour la circonstance.

Michel Desbois et Edward Kristian Bogstad Elind aux côtés de Jean-Michel Martin.

Pour celles et ceux qui souhaitent connaître l'histoire émouvante du Sous-Lieutenant Jan Gert von Tangen, vous pouvez consulter notre site : [lien](#). Vous y découvrirez la vie de von Tangen, ses échanges par lettres avec sa sœur Erna ainsi que la mission fatale du 31 octobre 1943. ■



Le monument érigé en 2013 à la mémoire du pilote Norvégien Jan Gert von Tangen.

Jan Gert von Tangen



Photos de Monsieur Bogstad Elind, attaché militaire de l'Ambassade de Norvège à PARIS

A l'occasion de la cérémonie du 12 novembre 2023, notre ami Jean-Michel Martin a fait la connaissance de Monsieur Bogstad Elind, attaché militaire de l'Ambassade de Norvège à Paris. Ce dernier vient d'envoyer ses vœux de nouvel an à Jean-Michel et lui a joint les photos de la tombe actuelle de Jan Gert von Tangen, la tombe familiale à Oslo.

cimetière de Dinard. Cette croix avait-elle été réalisée par les allemands ?

C'est en tout cas un geste émouvant de la part de Monsieur Elind qui nous conforte dans notre motivation à continuer notre travail de mémoire. Un grand merci (et bravo) à Jean-Michel !

Ce qui est surprenant, c'est qu'au dos de la pierre tombale est préservée la croix de sa sépulture lors de son inhumation fin 1943 au



Printemps 1943 - les yeux de la Nachtjagd dans l'Ouest

Par Frédéric Hénoff - ABSA 39-45

Dans les newsletter 10 et 11 (2019), je vous avais parlé [article intitulé « Intermède Breton pour le IV. Gruppe NJG 5 »] d'une histoire peu connue, celle d'une unité de chasse de nuit allemande - tout au moins de certains de ses éléments - venue en Bretagne afin de contrer les incursions nocturnes des avions britanniques poseurs de mines. Voici quelques éléments complémentaires issus des travaux de Theo Boiten, historien de la Nachtjagd, concernant le guidage des avions de cette unité depuis le sol.

Après la 1^{ère} série de raids du Bomber Command de fin janvier et début février 1943 contre la base de sous-marins à Lorient¹, le XII. Fliegerkorps décide de mettre en place deux zones mobiles de *Dunkelnachtjagd*² afin de protéger les secteurs de Lorient et de Saint-Nazaire, en déployant le 3. Schwarm² du 10./NJG 5 depuis l'aérodrome de Dinard.

Les *Nachtjagd Räume*² portent les noms de code Bussard 1 (couverte avec un train-radar stationné à Plaintel près de Saint-Brieuc) et Bussard 2 (stationné à Plounérin, à 20 km à l'est de Morlaix), tous deux étant opérationnels dans la nuit du 22 au 23 février 1943. Moins de 2 semaines plus tard, le 6 mars, Bussard 1 est dissoute tandis que Bussard 2 est rebaptisée Beate 1. Simultanément, une nouvelle zone mobile *Nachtjagd* portant le nom de code Beate 3 est mise en place et couverte par un train-radar en gare de Questembert, à 23 km à l'est de Vannes, ce dernier travaillant avec le 2. Schwarm du 10./NJG 5 basé sur l'aérodrome de Rennes.

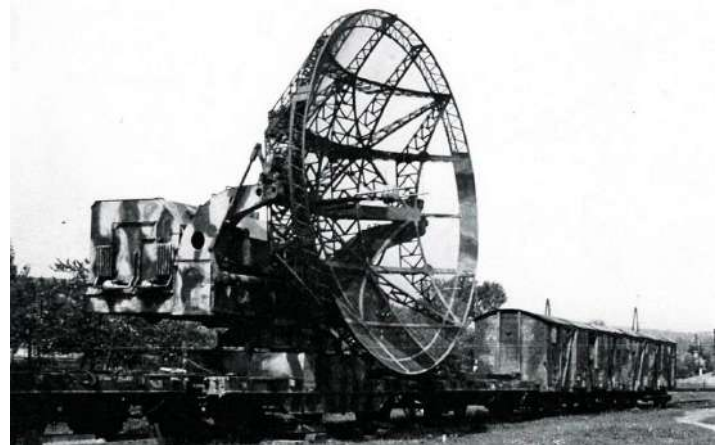


Junkers Ju 88 C, codé 'CH+VD' de la 10./NJG 5. Photo Josef Pützkuhl

Dans la nuit du 1^{er} au 2 avril 1943, le Raum Beate 2 devient à son tour opérationnel avec un train-radar posté en gare d'Uzel, à 20 km au sud de Saint Brieuc, travaillant également avec les éléments du 10./NJG 5 basés sur l'aérodrome de Rennes. Les 1^{er} et 2 mai 1943, une 4^{ème} *Nachtjagd Raum*² mobile devient opérationnelle sous le nom de code Nanette 1.

¹ Sept bombardements de Lorient entre les nuits des 14-15 janvier et 16-17 février 1943

Le train-radar est basé en gare de Le Gavre, à 44 km au nord-est de Saint-Nazaire, et travaille avec le 1. Schwarm du 11./NJG 5 basé, lui, à Nantes Château-Bougon. Beate 2 est redéployée à Plaintel le 24 mai 1943, et les 1. et 2. Schwärme² du 10./NJG 5 coopèrent à cette date avec Beate 1 et 2 depuis l'aérodrome de Lannion.



Un train radar. Photo source inconnue

Enfin, dans la nuit du 5 au 6 juin 1943, Nanette 2 et Nanette 3 deviennent opérationnelles, la 1^{ère} avec un train-radar stationné en gare de Soullans, à 5 km au sud de Challans et la 2^{ème} depuis un autre convoi en gare de Mortagne-sur-Sèvre, à 10 km au sud-ouest de Cholet, tous les deux travaillant avec la 11./NJG 5 basée sur l'aérodrome de Nantes Château-Bougon.

Les *Nachtjäger*² opérant dans les zones *Nachtjagd* au-dessus de la Bretagne sont guidés depuis des convois ferroviaires mobiles portant le nom de code Sumatra I, II et III (pour les zones Bussard et Beate) et Java I, II et III (pour les zones Nanette).

Au-dessus de l'océan, les *Nachtjäger* ne sont autorisés à opérer qu'au-dessus de 1 000 mètres d'altitude ; au-dessous, la Flak a le champ libre. Il est donc pratiquement impossible pour les *Nachtjäger* de contrer la menace grandissante des bombardiers poseurs de mines britanniques qui eux volent à basse altitude.

Entre les 25 et 26 février et les 27 et 28 juin 1943, un piètre total de 9 *Abschüsse*² est obtenu dans toute la zone *Dunkelnachtjagd* qui couvre la Bretagne.

Fin juin 1943, les opérations de *Nachtjagd* au-dessus de la Bretagne à partir des convois ferroviaires sont interrompus, les trains-radars Sumatra et Java étant redéployés sur le front Est. ■

² **Nachtjagd** : chasse de nuit **Nachtjäger** : chasseurs de nuit
Dunkelnachtjagd : littéralement chasse de nuit obscure
Nachtjagd Räume : zones de chasse de nuit – pluriel **Räume**
Schwarm : élément de 4 à 6 avions – pluriel **Schwärme**
Abschüsse : victoires

Le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran

Par Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos Espace Patrimoine du groupe Safran sauf mention contraire)



Dans notre précédente lettre d'information, Jacques Daniel nous dressa le portrait du pilote René Manuel d'Oliveira qui avait fait ses armes à l'Ecole Élémentaire de Pilotage de Saint-Brieuc. Jacques Daniel est également membre de l'Association des Amis du Musée Safran. Nous lui ouvrons aujourd'hui notre lettre pour qu'il nous présente son association et le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran.

En 1979, le président directeur général de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (SNECMA), M. René Ravaud, constatant l'absence de référence à l'histoire de l'entreprise, émit l'idée de la création d'un musée à l'instar des motoristes anglo-saxons Rolls-Royce, Pratt & Whitney et General Electric qui présentent leur patrimoine mémoriel à travers l'exposition de l'évolution de leurs moteurs. Succédant, en 1945, à Gnome & Rhône issue de Gnome, créée en 1905, SNECMA était le plus ancien des motoristes en activité. Pour rappel, Rolls-Royce avait été créé en 1915, Pratt & Whitney en 1926 et General Electric en 1942.

L'idée de constituer un musée à Melun-Villaroche germa également dans de nombreux esprits de la Société depuis plusieurs années mais sans que les conditions nécessaires en permettent la réalisation. Car pour le constituer il fallait d'une part posséder des matériels anciens et des documents à exposer, d'autre part des locaux pour les abriter. L'année 1985 fut décisive, une conjonction de bonnes volontés se produisit alors au sein de l'Établissement de Villaroche,

où une petite équipe de bénévoles se porta volontaire pour restaurer les matériels. La motivation et l'enthousiasme de ces bénévoles sont à l'origine de ce Musée et permirent alors de réunir les deux éléments manquants : les matériels et les locaux.



Les matériels.

Des matériels anciens, SNECMA n'en avait guère. Elle avait réussi à conserver un Gnome, moteur en étoile rotatif du début du siècle dernier, un Gnome & Rhône moteur en étoile fixe de l'entre-deux guerres et quelques turboréacteurs de la famille ATAR. Les fondateurs de l'Association des Amis du Musée SNECMA (AAMS) (aujourd'hui Safran) prirent contact avec le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Celui-ci disposait dans ses réserves de nombreux moteurs à pistons dont certains fabriqués autrefois par la Société. Ces moteurs étaient tous à restaurer. Une Convention fut signée, elle prévoyait que pour chaque type de moteur, les bénévoles remettraient en état deux exemplaires : l'un devant retourner au Musée de l'Air, l'autre restant en prêt à long terme à notre disposition. Ainsi, peu à peu, les anciens moteurs à pistons furent regroupés à Villaroche. En matière de turboréacteurs, les collections furent complétées par des écoles techniques, l'institut aéronautique Amaury de La Grange, et les armées. Par contre, les motos Gnome & Rhône furent activement recherchés.

Le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran

Par Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos Espace Patrimoine du groupe Safran sauf mention contraire)

Les locaux.

Il fallait encore pouvoir exposer tous les matériels ainsi restaurés. Les hasards de l'histoire et les circonstances allaient servir la cause du musée : le hasard s'appelle Saint Chammas. Inauguré en 1932 au bord de l'étang de Berre, à Saint Chammas, où il servait de hangar à hydravions et de base à l'école de pilotage Gnome & Rhône, ce hangar fut démonté en 1947 pour cause de pénurie de matériaux, pour prendre la direction de Villaroche. D'abord par péniche sur le Rhône, la Saône, la Seine et enfin en camion jusqu'à l'aérodrome de Melun-Villaroche où il va abriter les avions prototypes des essais en vol de SNECMA. Il prendra tout naturellement le nom de Saint Chammas. En 1977, les essais en vol étant transférés à Istres, le Saint Chammas, lieu chargé d'histoire ne vibre plus au rythme des moteurs. Il sert de magasin ; va-t-on le démolir ? Quarante ans après il renaît et protège, de son importante charpente d'acier, les trésors du passé, mais aussi les promesses du futur puisque le démonstrateur M88-1 de l'avion Rafale et le moteur CFM56 des avions de transport civil Douglas, Boeing et Airbus ont leur place dans ce superbe bâtiment d'environ 4 000 m², qui retrouve ainsi une destination digne de lui.

Dans le courant de l'année 1987, la direction du groupe SNECMA autorise la création d'un musée ouvert au grand public dans l'ancien hangar des essais en vol. A cette époque le musée possède 10 moteurs à pistons, 10 turboréacteurs et 3 motos.



Musée SNECMA dans les années 1990 Photo © AAMS

Le musée SNECMA : " Sans propulsion, il n'y a pas d'avion "

En mai 1989, le nombre de matériels restaurés, grâce au travail de quatre années, parut alors suffisant pour que le Musée soit inauguré : l'inauguration a eu lieu à la veille du 38^{ème} Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, 80 ans après la Première Expo-

sition Internationale de la Locomotion Aérienne tenue à Paris en 1909, où déjà était présente la Société des Moteurs Gnome.

Aménagé selon une scénographie traditionnelle, avec les objets posés au sol, le bâtiment rassemble les collections réparties thématiquement et chronologiquement en 3 grandes parties : les moteurs à pistons, les turboréacteurs et les productions annexes. Bien qu'il soit spécifiquement dédié aux moteurs d'avions, des origines de l'aviation jusqu'à nos jours, il présente également une collection de motos Gnome & Rhône, construites entre 1919 et 1959, et détentrices de plusieurs records de distance et d'endurance. Témoins des tentatives de diversification après les deux guerres mondiales, sont également exposés des vélomoteurs, bicyclettes, ustensiles de cuisine, machines à coudre, tracteurs agricoles, pistolets-mitrailleurs, etc...



Musée SNECMA dans les années 1990 Photo © AAMS

Dans la préservation du patrimoine aéronautique, rien ne serait possible sans les associations et leurs bénévoles. Aussi en 1990, est créée l'AAMS (Association des Amis du Musée SNECMA) régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 pour gérer le musée à tous les niveaux, tant pour les visites que pour les acquisitions, les sauvegardes et les restaurations. L'année suivante l'association, qui compte environ 70 membres, est à l'honneur puisque le Conseil Général de la Seine-et-Marne lui décerne le Grand Prix d'Honneur du Patrimoine technique et industriel français. Dix ans après son ouverture, le musée de Villaroche comptabilise 32 moteurs à pistons, 24 moteurs à réaction dont un pulsoréacteur et un statoréacteur et 40 motos.

Rénovation.

A l'initiative de Jean Paul Béchat, alors président directeur général du groupe, une nouvelle muséographie est conçue et réalisée dans les années 1998 – 1999. En 2000, le musée fait l'objet d'une importante restructuration qui permet d'améliorer la présentation

Le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran

Par Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos Espace Patrimoine du groupe Safran sauf mention contraire)

scénique des collections et d'en étendre sa diversité mais aussi en créant un auditorium de 500 places et une mezzanine. Offrant 16% de surface d'exposition supplémentaire avec une scénographie utilisant le volume du bâtiment " les verticales ", il rassemble alors une collection de plus de 200 pièces majeures réparties dans dix halls. Sont principalement présentés des moteurs d'avions – à pistons de types rotatifs, en ligne, en étoile, à réaction, réacteurs (axiaux et centrifuges), pulsoréacteurs, statoréacteurs, turbopropulseurs, turbomoteurs – et des moteurs-fusées à usage civil et militaire. Parmi ces matériels figurent ceux des motoristes Turboméca et Microturbo qui rejoignent le Groupe en 2001.

Au-delà des moteurs aéronautiques et spatiaux, le bâtiment expose les équipements fabriqués par le Groupe SNECMA : sièges éjectables, câblages électriques, systèmes de démarrage, nacelles, trains d'atterrissage, systèmes de freinage... ainsi que différents produits qui ont marqué son histoire. Une cabine de banc d'essais pour réacteurs Atar de l'époque 1950 – 1960 fait partie des nouveautés. Issues du travail des membres de l'AAMS et abritées sous trois vitrines, une centaine de maquettes (la plupart au 1/72^{ème}) sont consacrées aux aéronefs, civils et militaires, équipés des moteurs des sociétés du Groupe. La gamme de ces modèles réduits est complétée par une dizaine de maquettes à l'échelle 1/6^{ème} et de quelques-unes ayant servies aux tests en soufflerie.



Blériot Type XI. Le monomoteur à hélice tractive est le premier avion à présenter une structure moderne : monoplan avec empennages cruciformes à l'arrière, aile de part et d'autre de l'habitacle. Il fut construit 800 exemplaires de 16 modèles différents.

Cinq aéronefs très représentatifs des grandes étapes de l'histoire de la propulsion aérienne sont exposés : une réplique du **monoplan Blériot XI** propulsé par un moteur rotatif Gnome Oméga de 50 ch, le planeur SA-104 " Emouchet " banc d'essais des pulsoréacteurs " Escopette ", l'hélicoptère monoturbiné SE-3130 " Alouette " II, la première voilure tournante au monde équipée d'une turbine à gaz, et deux avions de combat, l'un subsonique, le SO-4050 " Vautour " II N et l'autre bisonique, le Dassault " Mirage " III C.

Selon l'adage " derrière tout bon musée aéronautique, se trouve un atelier " : le Saint-Chamas ne déroge pas à la règle. Utilisé par les bénévoles, l'atelier sert à effectuer, dans les meilleures conditions, la restauration des moteurs et équipements divers. Les travaux vont de la restauration complète (remise en état d'origine) aux chantiers d'entretien, indispensables pour la bonne conservation des matériels exposés.

Le musée Aéronautique et Spatial Safran

En 2005, avec la fusion des groupes SAGEM (Société d'Application Générale d'Electricité et de Mécanique) et SNECMA pour donner naissance au groupe Safran¹, le bâtiment prend l'appellation de Musée Aéronautique et Spatial Safran. L'arrivée du groupe SAGEM apporte de nouveaux équipements comme l'enregistreur de paramètres de vol à bande photographique Hussenot-Beaudoin (HB), l'ancêtre des enregistreurs d'accident, et trois drones tactiques catapultables : " Crécerelle ", " Marula ", et " Sperwer ". Fin 2006, la collection spatiale s'étoffe notablement avec l'intégration des matériels – moteurs de fusées et satellites - du musée de la Société Européenne de Propulsion (SEP) de Villaroche-Nord (fondé en 1998). Pour améliorer l'attractivité, une dizaine de turbomachines " en éclaté " montrent les détails de construction et d'autres, en configuration animé et illuminé, dévoilent le fonctionnement des parties tournantes (compresseurs, turbines).



SO-4050 Vautour II N n°337, alias " Jolly Jumper " exposé en " pot de fleurs aéronautique " devant le musée. Il a été utilisé exclusivement par le Centre d'Essais en Vol (C.E.V) de Brétigny sur Orge, entre 1959 et 1988. .

En 2013, le musée Safran est une seconde fois restructuré avec une extension de 700 m² de l'aile ouest réalisée pour répondre aux exigences de sécurité d'un

¹ **Significations du mot Safran** : choisi par le président-directeur général de l'époque, Mr Jean-Paul Béchat, un féru de nautisme, le terme désigne la partie maîtresse du gouvernail d'un bateau et évoque l'idée de direction, d'objectif, de cap, de mouvement, de stratégie. Safran est également le nom de l'une des épices qui ont été à l'origine du commerce mondial et de l'ouverture des grandes voies de communication entre l'Orient et l'Occident.

Le Musée Aéronautique et Spatial du groupe Safran

Par Jacques Daniel, Association des Amis du Musée Safran (photos Espace Patrimoine du groupe Safran sauf mention contraire)

Etablissement Recevant du Public (E.R.P.) et permettre de regrouper les ateliers et bureaux de l'AAMS. L'espace ainsi libéré permet de créer, l'année suivante, une nouvelle galerie de 600 m² entièrement dédiée à l'espace, à la propulsion des lanceurs et des satellites. Parmi la quarantaine de pièces sont notamment exposés : des moteurs à ergols solides et liquides pour les fusées, missiles, lanceurs civils et des propulseurs chimiques (hydrazine, bi liquides) et électriques pour satellites.

Au fil des années, les collections s'enrichissent. Avec le rachat, en 2018, du groupe Zodiac - le plus vieil avionneur hexagonal -, le musée reçoit un assortiment de sièges passagers équipant les avions commerciaux. Depuis son inauguration, en 1989, la surface dédiée aux collections permanentes s'est accrue d'un peu plus de 50%.

Gardien de la mémoire

Malgré l'éloignement du site le musée a recensé 2 000 visiteurs l'année de son ouverture et aujourd'hui un peu plus de 20 000 dont 20 % en provenance de l'étranger. Chaque visite est commentée par un guide de l'Association qui compte aujourd'hui un peu plus de 140 membres.

Il est ouvert le mercredi et le second et dernier samedi après-midi du mois. Des visites guidées peuvent être organisées sur demande. Le Saint-Chamas est unique en son genre ; il n'existe en effet, en France, aucun musée spécifiquement consacré aux moteurs aéronautiques et spatiaux depuis les origines à nos jours. De l'Oméga au moteur cryotechnique Vulcain, 120 années d'évolutions technologiques sont mises en valeur. Le bâtiment est tout à la fois : un musée d'entreprise, un musée d'histoire de la propulsion aéronautique et spatiale, un musée scientifique et technique.

L'espace muséal s'enrichit régulièrement par des cessions, dons ou trocs de matériels, de motos – aujourd'hui la collection est quasiment complète avec une soixantaine de modèles –, de propulseurs ou d'équipements. Davantage qu'un simple rassemblement de moteurs, aéronautiques et spatiaux, le musée de Melun Villaroche raconte en grandeur nature l'histoire d'un siècle d'aéronautique. Et même s'il ne concourt pas dans la même catégorie que le Musée de l'Air et de l'Espace de Paris – Le Bourget, sa visite vaut vraiment le détour tant sa scénographie est originale. ■

En savoir plus sur le musée : [lien vers le site](#).



Un espace exposition pour Aéroscope Atlantique

Par Daniel Chateau - Aéroscope Atlantique et ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)

Aéroscope-Atlantique a pour objectif la création d'un Musée aéronautique en région nantaise. Ce musée est impatientement attendu par les associations partenaires, acteurs de la préservation du patrimoine de notre aviation.

Grâce à Nantes Métropole, l'association dispose, avec l'Amicale du Super Constellation, d'un bâtiment tout proche de l'usine Airbus Atlantic (au 62 rue de l'Aviation). On y trouve un atelier, une bibliothèque, des surfaces de stockage ou d'exposition, etc.



Le nouvel espace exposition d'Aéroscope Atlantique à l'aéroport de Nantes, au 62 rue de l'aviation : on y voit au mur une biographie de l'aviateur Nantais Jean Demozay, sur châssis un moteur Le Rhône 9C de 1913 et des vitrines de maquettes et objets divers.

Régulièrement, Aéroscope Atlantique reçoit des dons d'objets ou de documentations. Nous avons créé un Espace de Présentation où sont exposées diverses pièces du patrimoine aéronautique : moteurs, maquettes, modèles réduits, etc...



Une autre vitrine pleine de maquettes la plupart du temps issues de dons faits à Aéroscope Atlantique.



Dans le local d'Aéroscope Atlantique, des moteurs et objets divers ainsi que des livres et documents.

Le Club de Maquettes et de Modélisme du Pays de Chateaubriant a bien voulu nous prêter plusieurs maquettes.



Les quatre premières sont sous vitrines :

- Un **Douglas A-24 « Banshee »** (photo ci-dessus ▲) s/n 42-54565 du GCB 1/18 « Vendée ». Parti de Vannes Meucou le 22 septembre 1944, l'avion s'écrase à Izernac (56). Le pilote Joseph-Marie Rollier est tué et le mitrailleur René Détrait, gravement blessé, est fait prisonnier. Il sera rapatrié à l'issue d'un échange de prisonniers.

Un espace exposition pour Aéroscopie Atlantique

Par Daniel Chateau - Aéroscopie Atlantique et ABSA 39-45 (photos de l'auteur sauf mention contraire)



● Un **Potez 63-11** du Groupe de Reconnaissance GR II/55 abattu le 21 juin 1940 au-dessus de St Sébastien-sur-Loire.

L'équipage trouve la mort :

- Le Lieutenant **André Marie Jean Félix MARTY**, pilote, 27 ans, resta aux commandes de son appareil en feu.
- Le Sergent **André Alfred Alphonse THIERRY**, 22 ans, radio-mitrailleur, tenta de sauter en parachute mais celui-ci ne s'ouvrit pas et Le Sergent Thierry fut tué.
- Le Sous-Lieutenant **Jean Baptiste Louis Paul AUGÉ**, 22 ans, observateur, fut grièvement brûlé et sauta en parachute. Mais il ne surviva pas à ses blessures.



Un Hawker Hurricane Mk I du No 1 Squadron de la RAF et un Westland Whirlwind Mk I du No 263 Squadron.



● Le **Westland Whirlwind Mk I** code P7113 du No 263 Squadron de la RAF.

Le 23 septembre 1943, touché par la Flak après avoir largué ses bombes sur l'aérodrome de Morlaix, le pilote, le Flight Sergeant George Albert Wood réussit à se parachuter. Il parvint à s'évader et rejoignit l'Angleterre sur un bateau français en octobre 1943.

Date	Aircraft Type & Mark	Crew	Days	Cl.	Time	Details of Status or Flight	Remarks
1943	P. 7047	F/O J. H. MCLEOD RFO		1800	1200	This operation resulted in the s/n of WOLFF s/n	
	P. 6900	P/OOT G. WILSON		"	"	The Squadron operated from Salt Head and were well	
	P. 7113	F/OOT G. A. WOOD		"	"	assisted by 430 Squadron. Bombing was from 14000	
	P. 6935	P/OOT R. WOOD		"	"	5000 feet and results were good. Parks were seen	
	P. 6934	F/OOT R. WOOD		"	"	across the s/n the mine buildings. A general s/n	
	P. 6971	P/OOT G. WILSON		"	"	message instructing their s/n not to return to	
	P. 7111	F/OOT R. WOOD		"	"	MORLAIX, was intercepted by air listening service	
	P. 7035	F/OOT R. WOOD		"	"	and was destroyed and only 100 ft.	
	P/OOT WOOD s/n received a direct hit at about 5000 feet					during the dive. It was seen by 430 Squadron and	
	P/OOT WOOD was not seen to leave. Weather clear and calm.						
1943	P. 7046	F/OOT R. WOOD	SCRAMBLE	0930	1003	Circuits shorted at 10,000 feet. Nothing seen.	
	P. 7047	F/OOT G. WILSON	"	"	"	"	
	P. 7036	S/O D. P. THURTELL	SCRAMBLE	1135	1208	Returned towards 10,000 and recalled.	
	P. 7047	F/OOT G. WILSON	"	"	"	"	
	P. 7048	F/OOT R. WOOD	SCRAMBLE	1640	1600	Various factors at 10,000 feet s. of base.	
	P. 6973	S/OOT R. C. TODD	"	"	"	"	
1943	P. 7047	F/OOT R. WOOD	RFO	1645	1710	This intended s/n of LANSION s/n was contacted	
	P. 7046	F/OOT R. WOOD	SCRAMBLE	"	"	from Morlaix. F/OOT R. WOOD was 1st in strength	
	P. 6971	F/OOT R. WILSON	OPERATION	"	"	position of s/n off French Coast (80 ft from base	
	P. 6977	F/OOT R. WILSON	"	"	"	the coast of the Peninsula (200 ft from coast) and	
	P. 7035	F/OOT R. WOOD	"	"	"	and in s/n s/n of the 1422nd s/n 10000 feet	
	P. 6934	F/OOT R. WOOD	"	"	"	was seen bombing. F/OOT R. WOOD with others	
	P. 7111	F/OOT R. WOOD	"	"	"	observed the home "Sigs" s/n. At this point	
	P. 6974	F/OOT R. WILSON	"	"	"	about 100 feet. An explosion in the rear	
						engine. The s/n was in the rear engine to a good	
						S.E. landing.	
						Further operational work also this s/n did however as to French coast on the ship but the intended operation	
						did not occur on account of bad weather.	

Selon le rapport de mission du No 263 Squadron pour la mission du 23 septembre 1943, le Flight Sergeant Wood a été vu touché par des tirs à 5000 pieds pendant qu'il plongeait. Il a été vu se désintégrant et n'a pas été vu sautant en parachute, bien que Wood réussit tout de même à sauter.

Le **Hawker Hurricane Mk I** du No 1 Squadron de la RAF.

Le 14 juin 1940 lors d'une mission d'escorte navale dans la région de Saint-Nazaire, le pilote, le Flight Lieutenant **Philip Edmund Warcup**, sauta en parachute et fut capturé. Il fut interné au Stalag Luft I puis au Stalag Luft III jusqu'à la fin de la guerre.



Suivez Aéroscopie Atlantique sur [Facebook](#)



En bref ...

Par Benoit Paquet

• Et un de plus !

Il n'est plus besoin aujourd'hui de présenter notre ami Pierre Mahé, pilier de l'ABSA 39-45 mais aussi collectionneur invétéré d'uniformes de soldats et d'aviateurs. Les mannequins de Pierre valorisent régulièrement nos expositions.

Récemment, Pierre vient de finaliser un uniforme complet de membre d'équipage de bombardier américain, comme ceux que l'on trouvait à bord des B-17 ou B-24. Il rejoint la belle collection d'aviateurs de la RAF, de la Luftwaffe ou de l'USAAF constituée par Pierre, comme par exemple le pilote de la Royal Air Force (présenté également ici ►).

Nul doute que l'un et l'autre viendront agrémenter les stands de l'ABSA 39-45 dans les manifestations à venir.

◀ Le magnifique uniforme de la Royal Air Force également reconstitué par Pierre Mahé.



◀ Le nouvel uniforme de **membre d'équipage de bombardier américain de l'USAAF** (United States Army Air Force) récemment finalisé par Pierre Mahé, membre de l'ABSA 39-45 et passionné d'uniformologie.



En bref

Par Benoît Paquet - ABSA 39-45 (photos collection Benoit Paquet - ABSA 39-45)

• La II./JG 77 à Brest-Guipavas

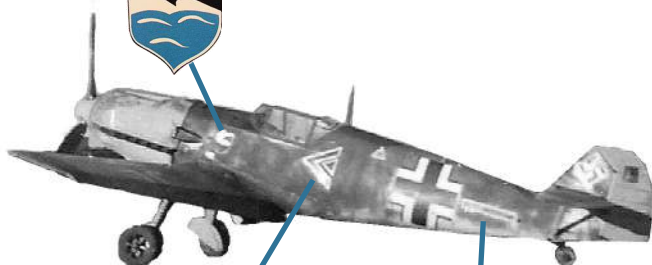
Du 20 novembre 1940 au 30 mars 1941, le Gruppe 2 de la JG 77 était basé à l'aérodrome Brest-Guipavas. Deux jours après son arrivée, quelques photos furent prises de Messerschmitt Bf 109 sur le terrain. Grâce à la veille active de notre ami Claude Archambault, nous avons été informés de la vente de 4 de ces photos sur ebay et en avons fait l'acquisition. Découvrez ces photos ci-après. Merci à Frédéric Hénoff et Jean-Louis Roba pour leurs compléments d'information.



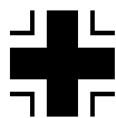
Messerschmitt Bf 109 E, vraisemblablement celui du Gruppenkommandeur le Hauptmann Franz-Heinz Lange, qui commanda le Gruppe II du 9 septembre 1940 au 23 avril 1941. On reconnaît son avion au marquage avec le double chevron et la barre horizontale qui encadre la Balkenkreuz. De même, on distingue à l'avant de la verrière le blason du II./JG 77 (ci-dessous).



Blason du II. Gruppe de la JG 77



Double chevron
Indiquant
« Gruppenkommandeur »



Barre horizontale
indiquant
« II. Gruppe »



Me Bf 109 E d'un Gruppen Adjutant (chevron simple).
Peut-être celui du Leutnant Horst Carganico.



Me Bf 109 E du II./JG 77 alignés sur le terrain de Brest-Guipavas.



Me Bf 109 E en réparation. Au fond du hangar est inscrit
« Rauchen verboten » (interdit de fumer).

Merci à ...

Par Benoit Paquet (photos de l'auteur)

● **Daniel et Serge Maginot, Pierre Halat, Josée et Jean-Marie Kaeffer.**

Pierre Halat est un internaute alsacien, passionné d'aviation et de maquettes, avec qui j'étais entré en contact il y a quelques temps pour de la documentation sur l'aviation. Pierre avait également acheté un DVD du film « Le réseau Shelburn ».

En septembre dernier, Pierre nous contacta pour nous informer qu'il souhaitait faire don d'une collection de maquettes au 1/72° à l'ABSA 39-45. Ces maquettes furent réalisées par **Daniel et Serge Maginot**, lorsqu'ils étaient jeunes, qui les cédèrent ensuite à leur ami **Jean-Marie Kaeffer**. Ce dernier les céda ensuite à son ami Pierre Halat, qu'il savait passionné. Un long parcours dans l'espoir que ces maquettes puissent être mises en valeur un jour !

Il restait toutefois à nous rendre en Alsace pour les récupérer. Dominique Godde, adhérent ABSA 39-45, eut la bonne idée de passer à ce moment là ses vacances à Strasbourg. C'est donc très gentiment qu'il accepta de se rendre à Ostwald, où réside Pierre, pour récupérer ce lot de maquettes.

En les voyant, je n'ai pas pu m'empêcher de replonger 45 ans en arrière, quand je faisais moi aussi des maquettes au 1/72° d'avions de la seconde guerre mondiale. Je suis sûr que bon nombre de lecteurs retomberont eux aussi en enfance !

En plus des maquettes, Pierre nous donna la boîte du Spitfire Mk 22-24 Matchbox au 1/32°. Magnifique cadeau qu'un de nos maquetistes pourra monter à l'occasion. La boîte ne comporte pas le plan, donc si l'un de nos lecteurs possède le plan de cette maquette, nous serions intéressés pour en récupérer une copie.

C'est donc avec plaisir que nous remercions chaleureusement Pierre, Daniel, Josée et Jean-Marie pour ce don ; ces maquettes pourront servir à l'occasion lors d'expositions, et bien sûr nous espérons pouvoir leur trouver une place, un jour, dans un futur espace exposition pérenne.

Merci également à l'ami Dominique pour avoir fait le « transporteur ». ■



▲ la maquette non montée du Spitfire Mk 22/24 de la marque Matchbox au 1/32° offerte par Pierre Halat.

◀ le lot de maquettes au 1/72° données par Pierre HALAT à l'ABSA 39-45.

On y reconnaît un Wellington, un P-47, un Junkers Ju 52, un Mosquito, un P-51, un Heinkel He 111, un Boston, un Zéro japonais, un Curtiss P-40, un Messerschmitt Bf 109 et un Bf 110, un Spitfire, un Typhoon, un Whirlwind et un Henschel He 129.

Le lot comprend également 2 jets modernes, un hélicoptère et 3 navires.



Carnet rose

Par Benoît Paquet (photos Mathieu Fromage)

Une fois n'est pas coutume, nous avons le plaisir de souhaiter la bienvenue à **Marceau Pinze-Fromage**. Marceau est né le 21 octobre 2023. Il est le fils de Clémence et Mathieu Pinze-Fromage. Mathieu est le président de l'association Bunker Archéo 56 et membre de l'ABSA 39-45.

Au nom de tous les membres de l'Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45, nous adressons toutes nos félicitations à Clémence et **Mathieu** (photo ►). ■



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 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]

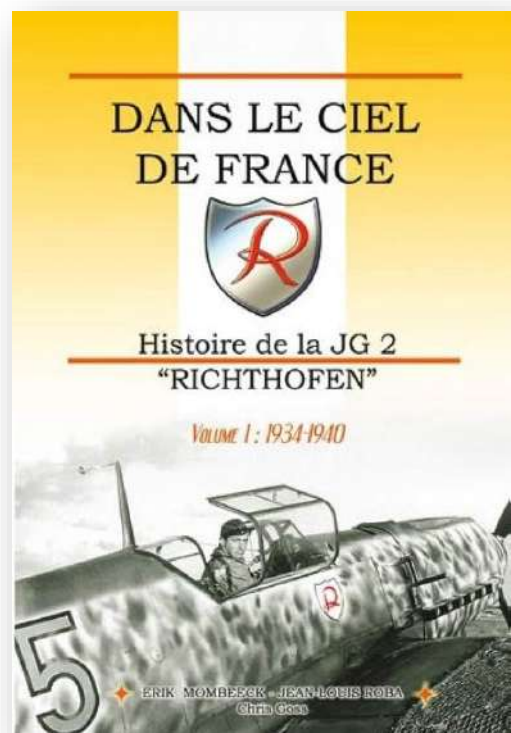
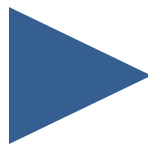
300 pages - Format 21 x 29,7 cm

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^{er} 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 - 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 - 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
06 82 86 03 91

