



Novembre  
2024

**26**

**INFO**

## Edito

Chères amies, chers amis,

La voici enfin notre lettre d'information ! Notre activité a été si riche en cette année 2024, que nous avons mis un peu de temps pour rédiger notre « feuille de chou ».

Vous lirez dans cette lettre notre actualité jusqu'à fin juin. Nous préparons déjà le numéro 27 de notre lettre qui évoquera notre activité sur le second semestre, tout aussi riche. Vous découvrirez dans ce numéro 26 des hommages rendus à des aviateurs disparus, des conférences, et bien d'autres sujets encore.

C'est aussi avec beaucoup d'émotion et de tristesse que nous déplorons la disparition de Michel Dolcini et de Janine Cerizier, à qui nous dédions ce numéro.

Je remercie les contributeurs à cette lettre d'information, toujours plus nombreux à chaque numéro.

Amicalement

Benoît Paquet

# Au sommaire

3

## La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

Un complément d'information à un article paru dans le Fana  
*Par Pierre Babin*



9

## Exposition aux Archives Départementales de Nantes (44)

Hommage au Warrant Officer William James ATKINSON  
*Par Benoît Paquet*



11

## Hommage à l'équipage du Hampden de Pont-St-Martin (44)

Un évènement organisé avec brio par l'AREA  
*Par Benoît Paquet*



13

## Un pilote de la Fleet Air Arm (aéronavale anglaise) honoré.

Un moment d'émotion en présence de la famille du pilote  
*Par Frédéric Hénoff*



15

## Lundi 13 mai 2024, hommage à John Nathan Denesha.

Une conférence devant les élèves du Collège Saint-Charles de Saint-Brieuc.  
*Par Jean-Michel Martin*



16

## Les 80 ans de la libération de Coësmes (35).

Une exposition et un hommage à l'équipage d'un B-26.  
*Par Benoît Paquet*



18

## Historique de l'aérodrome de Vannes-Monterblanc (56)

L'histoire d'un emblématique terrain d'aviation.  
*Par Jacques Daniel*



22

## Les 80 ans de la Libération de la Bretagne à Saint-Grégoire

Un petit air de libération dans le bourg de Saint-Grégoire (35).  
*Par Benoît Paquet*



23

## Les 80 ans de la Libération à Dompierre-du-Chemin (35)

L'ABSA 39-45 expose et fait une conférence.  
*Par Benoît Paquet*



24

## Mais aussi

- Carnet gris
- Bienvenue à ...
- Soutenez l'ABSA 39-45

# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin

## Pertes et revendications des antagonistes

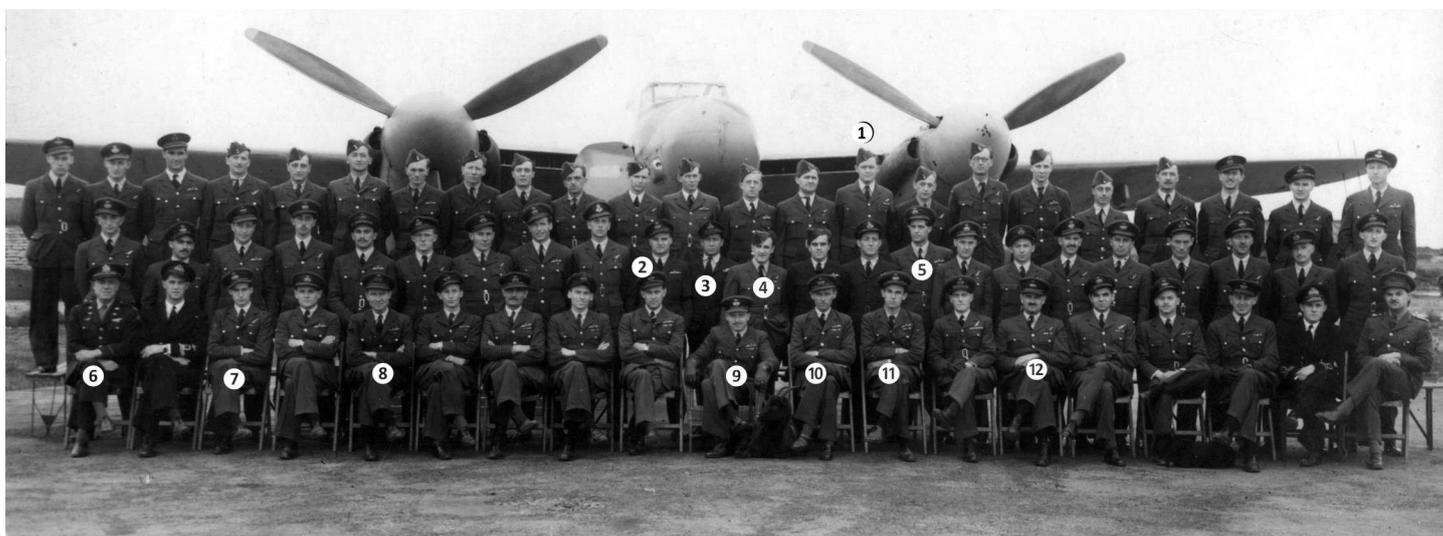
*Le récit complet de cette bataille a été raconté, par Pierre Babin, dans les numéros 648, 649 et 650 (novembre, décembre 2023 et janvier 2024) du magazine « Le FANA ». Ce récit devait comporter – outre le récit – une liste détaillée des pertes et des revendications des antagonistes, mais l'éditeur n'a finalement pas inséré ces développements dans sa publication. Pour cette raison, Pierre nous a proposé de les faire figurer dans notre lettre d'information... Ce que nous avons accepté, compte-tenu de l'intérêt historique régional de son article. Quelques mots, en préalable, pour rappeler ce qu'a été cette bataille.*

Ayant été informée de la rentrée à sa base de Saint-Nazaire d'un sous-marin de la Kriegsmarine (l'U-255), la RAF mobilisa une dizaine de Mosquitos de ses Squadrons 248 et 151, dont deux Mosquitos « Tsetse » équipés de canons Molins de 57 mm.

Côté allemand, le sous-marin disposait d'une double escorte : maritime composée de cinq « Flak-ships » et aérienne d'une dizaine de Ju 88 du I./ZG1.

La bataille, brève mais furieuse, eut d'abord lieu à partir de 9h30 le matin, juste au débouché de l'estuaire de la Loire. Puis l'après-midi, aux alentours de 15h30, avec des appareils des mêmes unités (seulement le Squadron 151 pour la RAF cependant), au même endroit ... et avec la même fureur : il s'agissait alors, dans ce second temps, pour la RAF et la Luftwaffe, de récupérer ceux de leurs équipages dont les avions s'étaient abîmés en mer au cours des combats du matin.

Dans les deux camps, les pertes furent importantes, tant en personnels qu'en appareils. Mais, finalement, l'U-255 put regagner sa base, sans dommage. Ce sont ces pertes, mais aussi les revendications, réelles ou supposées, des antagonistes, que nous listons et publions dans cette lettre d'information. »



Juin 1944, Predannack, photo de groupe des équipages du RAF Squadron N°151 posant devant un Mosquito de leur unité ; 12 aviateurs figurant sur cette photo ont participé à la bataille du 11.04.1944 au large de Saint Nazaire : ① W/O. G.D.Kelsey, ② F/O. H.Turner, ③ F/O. M.C.Partridge, ④ F/Lt E.P.Horrex, ⑤ P/O. W.T.Hutchinson, ⑥ Capt. J.W.Bray (USAAF), ⑦ F/Lt N.L.Gibbs, ⑧ F/Lt. D.S. Handley, ⑨ W/Cdr G.H.Goodman (Commanding Officer), ⑩ S/Ldr R.H.Harrison, ⑪ F/Lt J.H.Etherton, ⑫ F/Lt F.E.Thomas.  
Photo with courtesy of [www.151squadron.org.uk](http://www.151squadron.org.uk)

# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin

## Pertes et revendications du I./ZG1 au cours de la matinée du 11 avril 1944.

Avion : Werknummer, N° de Staffel	Équipage : pilote (P), observateur (O), radio (R)	Heure et lieu de décollage	Heure et lieu de retour ou de perte (plan Quadrat)	Sort de l'équipage Etat de l'avion	Revendications : heure, localisation (Plan Quadrat)
<b>Junkers Ju 88</b>					
Ju 88 R-2 751 043 1./Staffel	(P) Hptm. Günther MOLTRECH, 31 ans, Staffelkapitän 1./ZG 1 (O) Uffz. Hans GRÖTZINGER, 22 ans (R) Uffz. Günther DIETERMANN, 24 ans	7h02 Lorient	crash 9h36 à proximité de l'embouchure de la Loire, Pl.Qu.14W/3887	- aviateurs disparus en mer - avion détruit	
Ju 88 R-2 750 933 1./Staffel	(P) Uffz. Hermann FORELL, 21 ans (O)Uffz. Hubert KUHNERT, 25 ans (R) Obgfr. Wilhelm BEYER, 20 ans	entre 7h02 et 7h05 Lorient	crash entre 9h35 et 9h40, à proximité de l'embouchure de la Loire, Pl.Qu.14W/3887	- aviateurs disparus en mer - corps KUHNERT échoué sur le rivage, - avion détruit	
Ju 88 R-2 751 046 1./Staffel	(P) Uffz. Josef HORVATH, 23 ans (O) Uffz. Werner HERRMANN, 23 ans (R) Gefr. Hans NAMHOFF, 20 ans	7h02 Lorient	amerrissage contraint, à proximité de l'embouchure de la Loire, entre 9h35 et 9h40 Pl.Qu.14W/3880	- HORVATH disparu en mer - NAMHOFF et HERRMANN récupérés blessés - avion détruit	1 Mosquito revendiqué, à proximité de l'embouchure de la Loire, <b>non</b> confirmé
Ju 88 R-2 1./Staffel	(P) Lt. Knud GMELIN, 22 ans, Staffelführer 1./ZG1 (O) non connu (R) Uffz. Gerhard ZIMMERMANN	7h02 Lorient	10h12 Lorient	- équipage indemne - appareil endommagé	- 3 Mosquitos revendiqués par Lt. GMELIN (2 confirmés à 9h36 et 9h40) - 1 Mosquito par Uffz. ZIMMERMANN (confirmé à 9h37), tous à proximité de l'embouchure de la Loire Pl.Qu.14W/3880

### Total pertes :

3 Ju 88 abattus et détruits  
1 Ju 88 endommagé  
7 membres d'équipages tués, 2 blessés

### Total revendications :

3 Mosquitos abattus et détruits confirmés  
1 Mosquito revendiqué abattu, non confirmé



Junkers Ju 88 C.

Photo Bundesarchiv [Bild 1011-484-2984-31A](#) / [Gehm](#) / [CC-BY-SA 3.0](#)

# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin

## Pertes et revendications du RAF Squadron no 248 au cours de la matinée du 11 avril 1944.

Avion	Équipage	Heure et lieu de décollage	Heure et lieu d'atterrissage ou de perte	Sort de l'équipage	Etat de l'avion	Revendications
<b>Mosquitos Mk VI</b>						
« W » LR345	W/CDR. O.J.M. BARRON (pilote), 27 ans F/O. R.T. WOODCRAFT (navigateur), 43 ans	7h45 Predannack	avion abattu entre 9h36 et 9h40, à proximité de l'embouchure de la Loire	équipage tué	perdu en mer, totalement détruit	
« Y » LR349	F/Lt. K. LIVERSIDGE (pilote), 27 ans SGT. L. E. NEWENS (navigateur) 21 ans	7h45 Predannack	amerrissage en catastrophe entre 9h36 et 9h40, à proximité de l'embouchure de la Loire	équipage indemne, embarqué dans dinghy, capturé	perdu en mer, totalement détruit	
« T » LR362	F/Lt. S.G. NUNN (pilote), F/O. J.M. CARLIN (navigateur)	7h45 Predannack	atterrissage sur le ventre au retour à Predannack, entre 11h24 et 11h48	indemne	endommagé suite à combat, réparable	
« Z » LM346	F/O. G.N.E. YEATES (pilote), F/O. T.C. SCOTT (navigateur)	7h45 Predannack	entre 11h24 et 11h48, Predannack	indemne	sans dommage	1 Ju 88 abattu
« F » LR399	F/SGT. W.W. SCOTT (pilote), F/SGT. J. BLACKBURN (navigateur)	7h45 Predannack	entre 11h24 et 11h48, Predannack	indemne	sans dommage	1 Ju 88 probable
« G » MM413	F/SGT. P. HUNT (pilote), 24 ans F/SGT. W.W.M. MILNE (navigateur), 23 ans	7h55 (approx.) retardé au décollage à Predannack	crashé à 8h01, à proximité de Predannack, erreur de pilotage	équipage tué	explosé, totalement détruit	
<b>Mosquitos Mk XVIII 'Tsetse'</b>						
« I » MM425	F/O. B.C. ROBERTS (pilote), F/SGT. P. WINSOR (navigateur)	7h45 Predannack	entre 11h24 et 11h48, Predannack	indemne	sans dommage	
« L » HX903	F/O. HAMLETT (pilote), W/O. MUDD (navigateur)	7h45 Predannack	8h52, retour à Predannack anticipé pour raison technique	indemne	problème alimentation moteur, sans dommage visible	

### Total pertes :

4 aviateurs tués, 2 prisonniers  
3 Mosquitos détruits, 1 endommagé

### Total revendications :

1 Ju 88 abattu  
1 Ju 88 probablement abattu

**Précision :** Une formation de 4 Mosquitos du Squadron 248 de la RAF survola le site de la bataille en deuxième partie de l'après-midi du 11 avril 1944. Elle ne rencontra aucun appareil ennemi, ni ne repéra de canots de rescapés des combats du matin ou de première partie d'après-midi. Elle regagna donc sa base de Predannack sans combat, sans incident et sans dommage. Ce fait, d'apparence anodine, mérite pourtant d'être signalé : la formation en question était en effet emmenée par le Squadron Leader J. Maurice, lequel – sous ce pseudonyme – n'était autre que le fameux pilote français de la France Libre Max Guedj, affecté au sein du Squadron 248 de la RAF. Promu Wing Commander

en décembre 1944 celui-ci périt en combat aérien le 15 janvier 1945 à la tête d'une formation de 19 Mosquitos, après que son appareil ait été abattu par des Fw 190 de la Luftwaffe à proximité des côtes Norvégiennes, alors qu'il attaquait un pétrolier ennemi.

Max Guedj dit « Maurice » ►  
Photo Davyan - Domaine public  
(Source Wikipedia)



# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin



Février 1944 : Mosquito « Tsetse » MM424 du RAF Squadron no 248 ; le canon Molins de 57 mm est nettement visible sous le nez de l'appareil.

Photo Imperial War Museum - [reference ATP 12595B](#)

## Pertes et revendications du RAF Squadron no 151 au cours de la matinée du 11 avril 1944.

Avion	Équipage	Heure et lieu de décollage	Heure et lieu d'atterrissage ou de perte	Sort de l'équipage	Etat de l'avion	Revendications
Mosquitos Mk XIII						
MM 448	W/Cdr. G.H. GOODMAN (pilote), 27 ans F/O .W.F.E. THOMAS (navigateur)	7h55 Predannack	11h30 Portreath	indemne	sans dommage	1 Ju 88 abattu (*)
MM 479	F/Lt. J.H. EHERTON (pilote) F/Lt. N.L. GIBBS (navigateur)	7h55 Predannack	12h15 Portreath	indemne	sans dommage	1 Ju 88 endommagé 1 Flak ship endommagé
MM 494	F/O. H. TURNER (pilote) (Australien) F/O. M.C. PARTRIDGE (navigateur) (Australien)	7h55 Predannack	12h15 Portreath	indemne	sans dommage	1 Ju 88 abattu (*) 1 Flak ship endommagé
MM 468	F/Sgt. A. HEATH (pilote) P/O. J.B. COTRIL (navigateur)	7h50 Predannack	11h25 Portreath	indemne	sans dommage	1 Ju 88 endommagé
HK 503	F/Lt. D.S. HANDLEY (pilote) Capt. J.W. BRAY (USAAF) (navigateur)	7h55 Predannack	12h15 Predannack	indemne	sans dommage	1 Ju 88 abattu (*)
MM 505	P/O. H.K. KEMP (RNZAF) (pilote), 22 ans F/Sgt. J.R. MAIDMENT (navigateur), 21 ans	7h55 Predannack	avion abattu entre 9h30 et 9h40, à proximité de l'embouchure de la Loire	- équipage disparu en mer - corps de KEMP échoué sur le rivage	totallement détruit	

(\*) l'un des 3 Ju 88 considéré comme « abattu » ne l'a – probablement – pas été

### Total pertes :

- 1 Mosquito détruit
- 2 membres d'équipage disparus (décédés)

### Total revendications :

- 3 Ju 88 abattus dont 1 discutable
- 2 Ju 88 endommagés
- 2 Flak ships endommagés

# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin

## Pertes et revendications du I./ZG1 au cours de l'après-midi du 11 avril 1944.

Avion : Werknummer, N° de Staffel	Équipage : pilote (P), observateur (O), radio (R)	Heure et lieu de décollage	Heure et lieu de retour ou de perte (plan Quadrat)	Sort de l'équipage Etat de l'avion	Revendications : heure, localisation (Plan Quadrat)
<b>Junkers Ju 88</b>					
Ju 88 C-6, 750 891 2./Staffel	(P) Lt. Helmut MESSERSCHMITT, 22 ans (R) Uffz. Hans SCHÜSSLER, 22 ans (O)Uffz. Rolf STUMPF, 22 ans	approx. 12h50 Vannes	crash entre 15h35 et 15h40, à proximité de l'embouchure de la Loire, Pl.Qu.14W/3887	- aviateurs disparus en mer - avion détruit	
Ju 88 C-6, 750 404 2./Staffel	(P) Uffz. Hans REICHELMANN, 22 ans (O) Ofw. Willy BOLDT, 25 ans (R) Ogfr. Hermann WEISBROD, 21 ans	approx. 12h50 Vannes	crash entre 15h35 et 15h40, à proximité de l'embouchure de la Loire, Pl.Qu.14W/3884	- aviateurs disparus en mer - avion détruit	
Ju 88 C-6, 720 105 2./Staffel	(P) Uffz. Gerhard FRITZ, 22 ans (O) Uffz. Paul ULLMANN 21 ans (R) Uffz. Jörg ZINK	approx. 12h50 Vannes	amerrissage contraint, à proximité de l'embouchure de la Loire, entre 15h36 et 15h40 Pl.Qu.14W/3715	- FRITZ disparu en mer - ULMANN blessé et récupéré - ZINK récupéré indemne - avion détruit	
Ju 88 C-6, 720 961 3./Staffel	(P) Uffz. Fritz SPRANG, 21 ans (O) Uffz. Wilhelm LENGFELD, 22 ans (R) Uffz. Alfons HIESINGER 20 ans	12h38 Lorient	amerrissage contraint, à proximité de l'embouchure de la Loire, entre 15h36 et 15h40 Pl.Qu.14W/3874	- LENGFELD disparu en mer - SPRANG et HIESINGER blessés et récupérés - avion détruit	un Mosquito revendiqué à 15h36, confirmé Pl.Qu. 14W/3824 (* )
(*) Au cours de la mission du I./ZG 1 de l'après-midi, l'Uffz. Fritz SPRANG revendiqua une victoire sur un Mosquito... qu'il aurait abattu immédiatement avant que son Ju 88, touché par les tirs d'un autre Mosquito du RAF Squadron n°151, ne soit contraint à amerrir en catastrophe.					
Ju 88 C-6, 3./Staffel	(P) Uffz. Fritz GILFERT (O) et (R) non connus	12h38 Lorient	retour Lorient probablement 16h27	équipage indemne	un Mosquito revendiqué 15h36, confirmé Pl.Qu. 14W/3824
Ju 88 C-6, 3./ Staffel Immatriculation (2N+DL) (**)	(P) Uffz. Ernst VON DER SCHMIDT (O) Uffz. Rolf. JOHENNEKEN (R) non connu	12h38 Lorient	retour Lorient 16h22 sur moteur gauche	équipage indemne moteur droit avion touché et hors service	un Mosquito revendiqué 15h38, confirmé Pl. Qu.14W/3874
Ju 88 (prob. R-2), 2./Staffel	(P) Oblt. Albrecht BELLSTEDT, 22 ans, Staffelkapitän 2./ZG 1 (O) et (R) non connus	approx. 12h50 Vannes	retour Vannes approximativement 16h30	équipage indemne	- un Mosquito revendiqué 15h38, confirmé Pl.Qu.14W/3725 - un Mosquito endommagé

3 des 4 victoires ci-dessus, revendiquées par les équipages des 2./ et 3./ZG 1 et confirmées au terme du processus de validation des revendications des aviateurs de la Luftwaffe, relèvent de la plus grande fantaisie... une pratique « d'overclaiming » ni honnête, ni rare ... dont la Luftwaffe n'avait cependant pas le monopole...

(\*\*) La lettre « L » de cette immatriculation correspond à l'appartenance de ce Ju 88 à la 3./Staffel de la ZG 1.

### Total pertes :

4 Ju 88 abattus et détruits  
8 membres d'équipages tués, 3 blessés

### Total revendications :

4 Mosquitos abattus... officiellement confirmés,  
mais un seul effectivement abattu et détruit

# La Bataille aérienne du 11 avril 1944 au large de St. Nazaire

par Pierre Babin

## Pertes et revendications du RAF Squadron no 151 au cours de l'après-midi du 11 avril 1944.

Avion	Équipage	Heure et lieu de décollage	Heure et lieu d'atterrissage ou de perte	Sort de l'équipage	Etat de l'avion	Revendications
Mosquitos Mk XIII						
MM 446	S/Ldr. R.H. HARRISON F/O. E.P.A. HORREX	14h10 Predannack	17h00 Predannack	indemne	sans dommage	1 Ju 88 abattu 1 Ju 88 probable (*)
Non connu	P/O. HUTCHINSON F/Sgt. PORTER	14h10 Predannack	17h10 Predannack	indemne	sans dommage	
MM 475	W/O. W.G. PENMAN 22 ans Sgt. E.C.C. STEVENSON 22 ans	14h10 Predannack	avion abattu entre 15h36 et 15h38, à proximité de l'embou- chure de la Loire	équipage tué	perdu en mer, totalement détruit	
MM 438	F/Sgt. J. PLAYFORD 23 ans W/O. G.D. KELSEY 21 ans	14h10 Predannack	17h10, atterrissage en catastrophe au retour à Predannack	indemne	détruit : endommagé et irréparable	2 Ju 88 abattus 1 Ju 88 endommagé
(*) le Ju 88 considéré comme « probable » a – vraisemblablement – été abattu						

### Total pertes :

2 Mosquitos détruits  
2 membres d'équipage disparus (décédés)

### Total revendications :

3 Ju 88 détruits validés  
1 Ju 88 probable (vraisemblablement abattu)  
1 Ju 88 endommagé

## Récapitulatif des pertes pour l'ensemble de la journée

### Pertes RAF :

Avions : 6 Mosquitos détruits, 1 Mosquito endommagé  
Membres d'équipage : 8 tués, 2 prisonniers

### Pertes Luftwaffe :

Avions : 7 Ju 88 détruits, 2 Ju 88 endommagés  
Membres d'équipage : 15 tués, 5 blessés

Pour situer l'importance de ces pertes au terme de la bataille (aviateurs tués et avions totalement détruits), il convient de préciser qu'elles représentent, pour les unités de la RAF impliquées, près du tiers des effectifs d'aviateurs mobilisés (10/34) et d'appareils engagés (6/17). Et pour celles de la Luftwaffe (hors blessés) un peu moins du quart des effectifs d'aviateurs mobilisés (15/66) et près du tiers des avions utilisés (7/22). ■

# Exposition aux Archives Départementales de Nantes (44)

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



Le projet [Procrafit](#) est maintenant familier pour les lecteurs de notre lettre d'information.

Ce programme de recherche sur la protection du patrimoine aéronautique 39-45, qui s'est clôturé à Prague en septembre 2023 (voir lettre d'information n°25), a fait l'objet d'une très belle exposition intitulée « **Mémoire des Airs** » du 15 avril au 30 juin dernier, aux Archives Départementales de Loire-Atlantique. L'ABSA 39-45 s'est associée à cette exposition en fournissant diverses pièces (issues de la collection de notre ami Pierre Mahé) mais aussi des maquettes, prêtées par le Club de Maquettes de Châteaubriant et par Pascal Gaste, maquettiste à Evreux.



Les objets de la collection Pierre Mahé (ABSA 39-45) exposés sous une cloche en plexiglas :

- des **chaussettes** tricotées dans les ficelles du parachute du 2<sup>nd</sup> Lieutenant Blaine Barritt, bombardier à bord du B-24 Liberator « Do Jim Don » tombé le 12 juin 1944 à Langan (35). Cinq des dix membres d'équipages furent tués, un fut capturé et quatre furent cachés par des civils Bretons avant d'être récupérés par les troupes américaines. Blaine Barritt était parmi ces derniers.
- des **lunettes type Mk 8** de pilote de la Royal Air Force retrouvées dans la région de Sainte-Mère Eglise.
- un **compas de navigation** du Boeing B-17 "High Ball" tombé à Muzillac (56) le 28 juin 1943.
- une **poignée de parachute ventral** porté par les aviateurs américains pendant la seconde guerre mondiale.



Le container parachuté par le SOE le 17 juillet 1944 à la Résistance à Drouges (35). Cette pièce rare fut prêtée par le Musée de la Résistance de Châteaubriant (44) où il est aujourd'hui visible.

A noter également dans cette exposition la présence d'un container parachuté le 17 juillet 1944 à Drouges (35) à destination de la Résistance. Ce container, prêté pour l'occasion par le [Musée de la Résistance de Châteaubriant](#) (et l'AMRC), pouvait contenir jusqu'à 160 kg de matériel.



Maquette du Boeing B-17F s/n 42-5175 tombé en mer au large de la côte du Goélo le 16 février 1943, réalisée par Bernard lochum et prêtée par le Club de Maquette de Châteaubriant. A ses côtés la maquette du Dewoitine D-520 n° 266 du Sous-Lieutenant Pomier-Layrargues du GC II/7, abattu et tué le 5 juin 1940 sur le secteur de Bray-sur-Somme après avoir abattu deux Messerschmitt Bf 109. La maquette a été réalisée par Pascal Gaste, maquettiste à Evreux.



Maquette du Lockheed P-38J Lightning « PegO'My Heart II » tombé le 6 septembre 1944 près de Plérin (22). Son pilote, Cyril B. Coenen, sauta en parachute. La maquette a été réalisée par Claude Sidou et fut prêtée par le Club de Maquettes de Châteaubriant. A ses cotés, trois pièces du P-38 Lightning d'Antoine de Saint-Exupéry retrouvées en Méditerranée.

# Exposition aux Archives Départementales de Nantes (44)

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

Mais le clou de l'exposition était sans aucun conteste le morceau d'aile du Supermarine Spitfire Mk VII du **Warrant Officer ATKINSON** disparu au large de Binic le 1<sup>er</sup> juin 1944 (voir sur notre site : [lien](#)).

Ce morceau d'aile, retrouvé en 1988 par un chalutier, fut utilisé pour les différentes recherches effectuées par le Laboratoire Arc'Antique dans le cadre du projet Procraft.



William James ATKINSON

Photo © Australian War Memorial - Photo P11016.008



Benoît Paquet (ABSA 39-45) anime une conférence le 4 juin 2024 sur le thème "Recherche aéronautique 39-45 : quand archéologie rime avec histoire d'hommes !" aux Archives Départementales de Loire-Atlantique devant une quarantaine de personnes.  
Photo Ludovic Guiet (Archives Départementales de Loire-Atlantique)



Le morceau d'aile du Spitfire Mk VII du Warrant Officer William James Atkinson, pilote Australien disparu le 1<sup>er</sup> juin 1944 au large de Binic. Cette pièce exceptionnelle fut utilisée pour les recherches du Laboratoire Arc'Antique et on voit sur la droite de l'aile des zones délimitées par des rubans adhésifs marquant les différents essais de produits de protection. Le laboratoire Arc'Antique eut la bonne idée de présenter à côté de ce morceau d'aile une maquette où la pièce exposée était symbolisée en rouge, permettant aux visiteurs de mieux la visualiser dans l'avion.

Par ailleurs, à l'occasion de cette exposition, une série de conférences furent proposées au public sur le thème de la Seconde Guerre mondiale parmi lesquelles une conférence que j'ai eu l'honneur et le plaisir d'animer le 4 juin sur le thème " **Recherche aéronautique 39-45 : quand archéologie rime avec histoire d'hommes !** " ; un beau moment de présentation et d'échange avec une quarantaine de personnes à qui j'ai eu l'opportunité de rappeler la riche et plaisante activité de l'ABSA 39-45.



Le jour de l'inauguration de l'exposition « Mémoire des Airs » aux Archives Départementales de Loire-Atlantique à Nantes, de gauche à droite : Lionel Le Scornec (ABSA 39-45), Cynthia Morin, Jane Échinard et Élodie Guilminot (Arc'Antique), Jean-François Le Clerc (Aéroscope Atlantique) et Benoît Paquet (ABSA 39-45).

# Hommage à l'équipage du Hampden de Pont-St-Martin (44)

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



C'est dans une ambiance champêtre et ensoleillée, aux abords de l'aéroport Nantes-Atlantique, au pied du Super-Constellation de l'association « Amicale du Super Constellation » que « l'Association pour la Recherche d'Épaves Aéronautiques » organisa un hommage à l'équipage du Hampden Mk I AD 750 tombé à Pont-Saint-Martin le 4 février 1941.

Le 8 mai 2024, notre association a été invitée à un double événement organisé par l'association AREA ([Association pour la Recherche d'Épaves Aéronautiques](#)) présidée par notre ami **Jérôme BATARD** sur le site d'exposition du Super-Constellation à l'aéroport Nantes-Atlantique (association [Amicale du Super Constellation](#)).



Jérôme Batard (à gauche) et Nicolas Roturier (au micro), de l'AREA, rendent hommage à l'équipage du Hampden Mk I AD750, à quelques mètres du Super Constellation.

A l'occasion de ce 8 mai, Jérôme et son équipe avaient décidé d'une part de rendre hommage à l'équipage du Handley Page Hampden Mk I AD 750 tombé le 4 février 1941 à Pont-Saint-Martin (44), et d'autre part d'inaugurer leur petit musée installé dans un container réaménagé pour y exposer les pièces des différents avions tombés dans le secteur et que l'AREA retrouva au fil des années.

Un hommage fut donc rendu à l'équipage en présence de Peter Burton, petit neveu du co-pilote George Harold Frederick Inniss, et de sa compagne, Madame Stevenson. A cette occasion, Monsieur Yves François, maire de Pont-Saint-Martin de 2001 à 2014, remit avec beaucoup d'émotion une écharpe de maire et une médaille de la commune ; un très beau geste de reconnaissance et de gratitude.



Yves François, ancien maire de Pont-Saint-Martin, remet à Peter Burton une écharpe de maire et la médaille de la ville, en reconnaissance du sacrifice de son grand-oncle, George Inniss, co-pilote de l'avion, aux côtés de Mrs Stevenson et de Jérôme Batard.

Puis tous les invités eurent le plaisir de découvrir le musée de l'AREA installé dans un container aménagé.

# Hommage à l'équipage du Hampden de Pont-St-Martin (44)

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



Le musée de l'AREA, dans un container aménagé avec porte et fenêtres, sur le site de « l'Amicale du Super-Constellation » aux abords de l'aéroport de Nantes-Atlantique.



A l'intérieur du container, de nombreuses pièces provenant des avions retrouvés par l'AREA au fil des années parmi lesquels :  
- le Handley Page Hampden tombé le 4 février 1941.  
- le Vickers Wellington tombé le 8 mai 1941.  
- un Focke-Wulf Fw 190.



Des cylindres de moteur du Handley Page Hampden.



Pièces d'un moteur BMW 801 D-2 d'un chasseur allemand FW 190.

Nous remercions chaleureusement l'AREA et Jérôme Batard pour cette invitation qui nous a permis d'établir de nouveaux contacts et de recueillir de nouvelles informations et photos, notamment de la part de Monsieur Burton, qui vont nous permettre d'enrichir la page dédiée au valeureux équipage de ce Handley Page Hampden sur notre site internet.

Pour la découvrir, suivez ce lien : [lien](#). ■

L'équipage du Handley Page Hampden AD750 du 106 Squadron de la RAF était composé de :

- Pilot Officer George Harold Frederick INNISS **1**
- Flying Officer William Kelman Burr THOMAS **2**
- Sergeant Frederick Arnold COLSON **3**
- Sergeant Jack Lewis FRANCO

(photos famille Inniss, Christine Buteau et Jérôme Batard, Nick Archer)



# Un pilote de la Fleet Air Arm (aéronavale anglaise) honoré.

Par Frédéric Hénoff (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)

Ce 12 mai 2024, au large de Saint-Malo et à l'endroit même où 80 ans plus tôt – jour pour jour - avait été englouti dans les flots le Seafire du Lt. Anthony Dennis Hawkins-King, un hommage lui était rendu en mer. Cette cérémonie, initiée entre-autres par l'ABSA 39-45 représentée par Benoît Paquet, Olivier Brichet et Thierry Trotin, deux plongeurs férus d'aviation, a débuté par l'accueil à la cale des Bas Sablons de Saint-Malo de membres de la famille du pilote, Gail Lawson (née Culpan), Russell Anthony Culpan et son épouse Deborah.



De gauche à droite : Benoît Paquet, Deborah et Anthony Culpan, Gail Lawson et Frédéric Hénoff autour de la photo d'un mannequin revêtant l'uniforme d'un pilote de la RAF, de la collection de Pierre Mahé. En arrière plan, près du zodiac, Olivier Brichet.

Après une petite heure de navigation, au nord de Cézembre, était rappelé – en anglais – par Frédéric Hénoff le souvenir de ce jeune homme de 28 ans, avant que ne soient lancés par Gail une gerbe de fleurs et par Deborah des pétales de roses issues de son jardin<sup>1</sup>.



Frédéric Hénoff (à gauche) rend hommage, en anglais, au Lieutenant Hawkins-King, à l'endroit même où celui-ci a disparu le 12 mai 1944, au large de Saint-Malo.

<sup>1</sup> « Je lui ai ramené un peu de la maison » dira ce jour-là Deborah Culpan



Gail Lawson dépose une gerbe de fleurs à l'endroit même où Anthony Hawkins-King tomba le 12 mai 1944.



L'émotion est grande pour Anthony et Deborah Culpan, ainsi que pour Gail Lawson lorsque que retentit « God Save the King ».

Au son du God save the King, l'ensemble des participants s'est recueilli un moment pour cloturer cet hommage profondément émouvant dans sa simplicité.

Retrouvez la vidéo de cet hommage sur notre chaîne Youtube en cliquant [ici](#) ou sur l'image ci-dessous.



# Un pilote de la Fleet Air Arm (aéronavale anglaise) honoré.

Par Frédéric Hénoff (photos Benoît Paquet sauf mention contraire)



Si la famille anglaise du Lieutenant Hawkins-King était émue, la petite troupe de français qui l'accompagnait ressentait ce jour-là un sentiment de fierté, mais aussi d'honneur et surtout d'émotion. En haut à gauche, Michel Coué porte avec émotion le portrait du Lieutenant Hawkins-King. A droite, Olivier Brichet et Arnaud Coué. En dessous, Thierry Trotin et son fils Gabriel.

De retour à Saint-Malo, l'ensemble des participants s'est retrouvé à la salle des loisirs de Saint-Jouan-des-Guérets pour un verre de l'amitié et partager un repas simple et convivial. Il y était accueillis par la maire, Madame Marie-France Ferret ainsi que deux de ses adjoints, Dominique Busnouf et Philippe Pitel. Mme Ferret et Benoît Paquet ont rappelé l'importance du devoir de mémoire et de ces commémorations afin que ces jeunes soldats morts pour notre Liberté ne tombent pas dans l'oubli, que l'histoire ne se répète pas, surtout en ces périodes où le canon tonne encore aujourd'hui à l'Est et au Proche-Orient. ■

## 12 mai 1944, disparition du Lieutenant Anthony Dennis Hawkins-King au large de Saint-Malo.



Le Lieutenant Anthony Dennis Hawkins-King du no 887 Royal Naval Air Squadron.  
Photo famille Hawkins-King

A partir de mi-avril 1944, les forces aériennes alliées, notamment la Fleet Air Arm (F.A.A.) britannique, participent aux préparatifs de l'invasion de l'Europe. Des escadrons de chasse de la F.A.A., équipés de chasseurs Seafire, dont le 24 Naval Fighter Wing, sont stationnés à Culmhead et mènent des missions offensives au-dessus de la France.

Ces escadrons effectuent près de 400 sorties, attaquant des cibles stratégiques ou protégeant d'autres appareils alliés.

Le 12 mai 1944, des chasseurs-bombardiers Hawker Typhoon de la R.A.F., protégés par des Supermarine Seafire, attaquent des navires allemands à Saint-Malo. Les principales cibles ne sont pas détruites, mais des dommages sont causés aux infrastructures portuaires et à la ville, et des victimes civiles sont malheureusement à déplorer.

Le lieutenant Anthony Dennis Hawkins-King, un pilote aguerri du no 887 Squadron, pilote ce jour-là le Supermarine Seafire LR837.

Il est malheureusement abattu au large de Saint-Malo lors de cette mission, son Seafire s'écrasant en mer.

Fils unique, Hawkins-King laisse derrière lui sa fiancée Marjorie et sa mère, veuve depuis 1941.



# Lundi 13 mai 2024, hommage à John Nathan Denesha.

Par Jean-Michel Martin (photo Collège Lycée Saint-Charles La Providence - Saint Briec sauf mention contraire)



Jean-Michel Martin, de l'ABSA 39-45, grand spécialiste des Côtes d'Armor, présente au élèves du Collège Saint-Charles de Saint-Briec la dramatique histoire de John Nathan Denesha.

En cette journée du 13 mai 2024, sur invitation de la directrice du Collège Lycée Saint-Charles à Saint-Briec, l'Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 à laquelle s'étaient joint **Gilles, Ronan et Ludvine Martin**, du groupe de conservation des véhicules militaires américains de la Libération 1944 *The Breizh Liberators*, se rendirent à l'École Saint-Charles où ils furent accueillis par **Madame Lautier**, professeur. En matinée, une conférence de l'ABSA 39-45 fut présentée aux élèves dans le magnifique auditorium de l'école. Ces derniers portèrent beaucoup d'attention à l'évocation du drame de la mort du jeune pilote américain, le lieutenant John Nathan DENESHA, âgé de 22 ans, le 7 Juin 1944 à Ploufragan dans le crash de son avion Mustang P-51 touché par l'artillerie allemande.



Le « clan Martin » auprès des enfants du collège Saint-Charles : Ludvine, Ronan, Gilles, Eugénie et Jean-Michel.

Dans la cour de l'école, les enfants purent également faire un petit tour dans le Dodge de Gilles. Sous le préau, leur fut présenté du matériel américain de l'époque. La directrice demanda s'il était possible de proposer à d'autres élèves la même conférence que le matin. C'est ainsi que l'histoire de ce drame fut de nouveau présentée en début d'après midi.

Merci à Madame Lautier et à Madame la Directrice pour le chaleureux accueil qui nous fut réservé. Les élèves vinrent à notre rencontre pour nous remercier. Une grande journée dans le cadre des manifestations du souvenir pour le 80<sup>e</sup> anniversaire de la Libération promu par cette école dynamique. ■

## 7 juin 1944, un vol sans retour pour John Nathan Denesha.



Ce 7 juin 1944, 16 Mustang P-51 du 357<sup>th</sup> F.G. s'envolent vers 12h30, emmenés par le Major John A. Storch. La mission, survoler la Bretagne occupée et attaquer des cibles d'opportunité. Storch a organisé sa mission en 8 groupes de deux avions. Lui vole avec le 2nd Lt John Nathan Denesha, arrivé le 24 mai 1944 sur la base de Leiston.

En vue des côtes bretonnes le groupe s'éparpille. Storch et Denesha se s'approchent de la ville de Plancœt, au nord-ouest de Dinan. Soudain, ils sont pris à partie par des tirs ennemis de batteries anti-aériennes. Storch crie aussitôt à son ailier de déga-ger par la gauche mais le Lieutenant Denesha continue en ligne droite. Puis Storch aperçoit un grand feu au sol dans un petit champ. C'est l'avion de Denesha qui brûle. Il est environ 14h15. John Nathan Denesha avait tout juste 22 ans. Il était né le 21 janvier 1922 dans l'état de New York, dans la ville de Saint Lawrence.

Le 4 juin 2011, une commémoration fut organisée en sa mémoire, en présence de sa sœur, Kay Peggs, qui fit le voyage spécialement des Etats-Unis pour rendre hommage à son frère disparu.



◀ John Nathan Denesha entouré de ses deux sœurs, Kay et Betty.

(Photos ABSA 39-45)

En juin 2011, Kay Peggs (en blanc aux côtés de Jean-Michel Martin), rend hommage à son frère, le 2<sup>nd</sup> Lt John Nathan Denesha, disparu le 7 juin 1944. ▶



# Les 80 ans de la libération de Coësmes (35)

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

*Du 24 au 26 mai 2024, à l'occasion de la commémoration du 80<sup>ème</sup> anniversaire du débarquement, l'ACPG-CATM de Coësmes organisait dans la Salle des Loisirs de la commune une exposition relative à « La Seconde Guerre Mondiale à Coësmes ».*

A cette occasion, les visiteurs eurent l'occasion de découvrir le destin de certains habitants de la commune qui furent prisonniers de guerre ou déportés au travers de nombreux documents d'époque. La collecte de ces documents fut le fruit d'un long travail de recherche mené par Pierre Lauglé de l'ACPG-CATM Coësmes.



Les nombreux documents d'archives rassemblés par Pierre Lauglé présentaient aux visiteurs le sort individuel de nombreux habitants de Coësmes pendant la seconde guerre mondiale.

L'exposition permet également de rappeler l'activité des réseaux de résistance dans la région. A ce sujet, Daniel Jolys, du Cercle d'Histoire du Pays Martignolais, était présent pour présenter son dernier ouvrage, « Oscar Buckmaster, un réseau de Résistance en Haute-Bretagne ».



A l'entrée de l'exposition, les kakemonos de l'ABSA 39-45, présentant des pilotes en uniformes de la seconde guerre mondiale, « plantent le décor » !

Par ailleurs, un montage audiovisuel fut projeté pour présenter les témoignages de deux habitantes de Coësmes qui évoquent avec beaucoup d'émotion leurs souvenirs de cette sombre période et les conséquences de la guerre sur leur histoire familiale.



Jean-Pierre Lebée (ACPG-CATM Coësmes) présente une vidéo aux visiteurs dans laquelle témoignent deux habitantes sur leurs souvenirs de cette sombre période. A chaque projection, l'émotion est palpable.

Partenaire de cette exposition, notre association, l'ABSA 39-45, était présente pour d'une part présenter diverses pièces et maquettes d'avions, mais aussi et surtout rappeler l'histoire du Martin B-26 Marauder « Miss Take » s/n 42-95821 tombé à Coësmes le 8 juillet 1944.



Le stand de l'ABSA 39-45 est prêt et n'attend plus que les visiteurs !

# Les 80 ans de la libération de Coësmes (35)

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

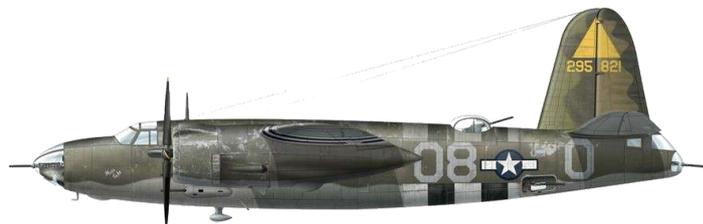


Comme à chaque exposition, les enfants se montrent curieux et posent de nombreuses questions sur les pièces exposées.



Daniel Jolys et Pierre Mahé s'entretiennent avec des visiteurs visiblement intéressés par l'histoire locale.

Sur les huit membres d'équipages, un fut capturé, le mitrailleur arrière, et les sept autres purent s'échapper, aidés par la Résistance locale. Nous avons eu l'occasion de vous présenter l'histoire de cet équipage, sous la plume de Daniel Jolys, dans nos lettres d'information n° 20 ([lien](#)) et 21 ([lien](#)).



Le B-26 Marauder « Miss Take » tombé à Coësmes le 8 juillet 1944.  
profil © Jean-Marie Guillou

Comme à l'habitude, cette exposition fut pour les membres présents de notre association (Pierre Mahé, Dominique Renaud et moi-même) l'occasion de faire connaître notre activité (aux adultes comme aux enfants des écoles dont la journée du vendredi leur était consacrée) ainsi que de faire de belles rencontres.

Nous remercions vivement **Pierre Lauglé** et **Jean-Pierre Lebée**, respectivement trésorier et président de l'ACPG-CATM Coësmes, pour nous avoir associés à cette exposition mais également pour la chaleur de leur accueil. ■



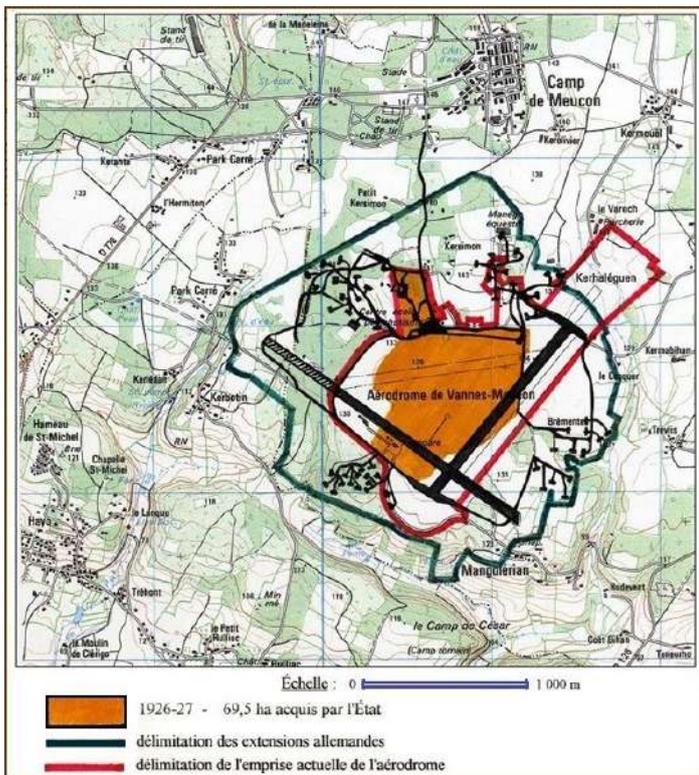
Daniel Jolys, Olivier Gruel (devant sa jeep positionnée à l'entrée de l'exposition), Pierre Lauglé et Jean-Pierre Lebée (ACPG CATM), Benoît Paquet et Pierre Mahé (ABSA 39-45).

# Historique de l'aérodrome de Vannes-Monterblanc (56)

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

*Jacques Daniel est dorénavant un habitué de notre lettre d'information ; et quand il décide d'écrire un article sur l'histoire de l'aérodrome de Vannes, c'est avec grand plaisir que nous le publions.*

La Bretagne comporte nombre d'aérodromes construits au siècle dernier. Parmi ces terrains d'aviation, celui de Vannes-Monterblanc (autrefois connu sous le nom de Vannes-Meucon) possède une histoire particulière en raison de son rôle stratégique durant la Seconde guerre mondiale. Voici son histoire.



Situé à 8 km au nord-est de Vannes, sur la commune de Monterblanc, le site de l'aérodrome est un ancien centre d'entraînement d'artillerie. Le site et ses alentours accueillent en 1917 un centre de formation en artillerie, ballon captif, pilotage, destiné à la formation des troupes américaines avant leur départ au front.

Devenu aérodrome civil en 1926, il accueille, entre les deux guerres, un aéroclub en 1935 et, deux ans plus tard, une école élémentaire de pilotage de l'aviation populaire, l'E.E.P. n° 27. Utilisant 10 appareils (monoplans et biplans) [5 De Havilland DH-60 "Gipsy Moth", 3 Salmson D.6 "Cri-cri", 1 Caudron C-280 "Phalène" et 1 Morane-Saulnier MS-230], l'EEP n° 27 fait partie

des 35 écoles similaires - dont quatre en Bretagne - créées à partir de 1936 en métropole et dans les colonies. Elles font parties de la filière de formation initiale des pilotes sous-officiers et hommes de troupe de l'Armée de l'air française. A partir de fin juin 1940, la Bretagne est totalement occupée par l'armée allemande. La Luftwaffe s'installe sur ses nombreux aérodromes et les utilisent notamment pour bombarder le territoire anglais durant la bataille d'Angleterre à partir de juillet 1940.

L'aérodrome de Vannes-Meucon qui porte le nom de code E 228/XII<sup>1</sup> fait l'objet, entre août 1940 et juillet 1941, d'importants travaux d'aménagement avec deux pistes d'envol sécantes en béton de 1 325 m x 60 m et 1342 m x 60 m équipées d'un balisage lumineux permanent. Autour d'elles s'articulent quatre groupes d'aires de dispersion dans des zones boisées destinées chacune à une escadrille (un total de 41 abris pour avions de grande taille et 21 abris pour avions de petite taille), de constructions de 36 hangars métalliques et de nombreux blockhaus. Un soin particulier est apporté au camouflage, avec la peinture des pistes, mais aussi la création d'un faux bocage. Le terrain occupera une surface de 450 hectares.

Plus d'une quinzaine d'unités aériennes (chasse, bombardement, transport, reconnaissance météo, entraînement et détection/destruction de mines) se succèdent sur le terrain pendant quatre ans. Deux escadres se distinguent : le Kampfgeschwader KGr 100 "Viking" avec des Heinkel He 111 H-3 (août 1940 – juin 1941), et l'émblématique Jagdgeschwader JG 2 "Richthofen" avec des Focke-Wulf Fw 190 A3 et A4 (novembre 1942 à octobre 1943).

Au second semestre 1940, ce sont les Heinkel 111 H3 de Meucon qui infligent les plus graves bombardements nocturnes que subit la Grande-Bretagne : les docks de Londres, Coventry, etc. Quant aux escadrons de chasse, leur mission est de défendre principalement l'espace aérien normand et breton contre les intrusions de l'aviation alliée.

<sup>1</sup> Dénomination des aérodromes de la Luftwaffe :

- E = aérodrome militaire
- 228 = numérotation courante
- XII = Région Militaire Aérienne responsable de sa mise en œuvre

# Historique de l'aérodrome de Vannes-Monterblanc (56)

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



Junkers Ju-52 MS "Mausi". Au total, environ 70 Ju 52/3m ont été convertis en version "MinenSuch".

Le sud Bretagne est le théâtre de nombreux combats dans les airs dus notamment à la situation stratégique de l'aérodrome de Vannes qui a en charge la protection des bases sous-marines de Lorient et de Saint-Nazaire, cibles de l'aviation alliée. C'est dans ce cadre que stationnent successivement, en 1942 et 1943, deux unités spéciales de recherche de mines magnétiques dotées de Junkers Ju 52 MS "Mausi" ou encore MinenSuch ("Dragueurs de mines").

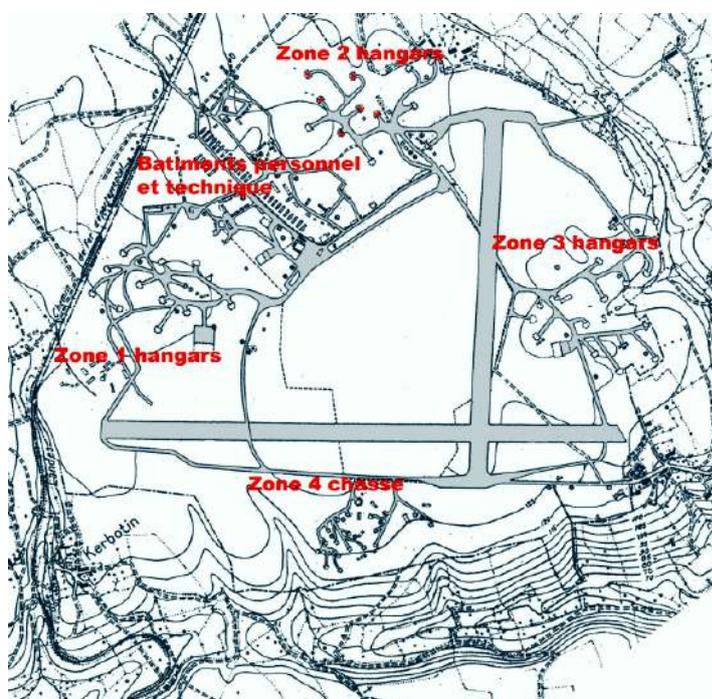
Le Junkers Ju 52 MS est équipé d'un anneau en duralumin de 14 mètres fixé sous le fuselage et les ailes et dans lequel circulait du courant électrique. Une génératrice électrique, entraînée par un moteur thermique diesel, située dans la carlingue de l'avion crée un champ magnétique d'un rayonnement de 100 mètres environ. L'appareil vole à une vitesse de 120 km/h et à une altitude d'environ 20-30 mètres au-dessus de la surface de la mer. Une mine magnétique immergée jusqu'à une profondeur d'environ 70-80 mètres peut ainsi être détectée. Le champ magnétique la fait exploser.

A la mi-février 1942, stationne un détachement du Sonderkommando Maus, une unité spéciale de la Luftwaffe dont le rôle est de développer les techniques de combat dans le domaine de la lutte antimines, au profit de l'opération dite "Channel Dash". Plus connue sous le nom d'opération "Cerberus", elle consiste à transférer secrètement les trois croiseurs de bataille, Scharnhorst, Gneisenau et Prinz Eugen, et une grande escorte de destroyers et torpilleurs, depuis Brest et Lorient vers les ports du nord de l'Allemagne via la Manche. En préparation à l'opération, la mission des trimoteurs est de faire exploser les mines marines découvertes aux abords de Lorient, avec un lourd soutien aérien assuré par la Luftwaffe (opération "Donnerkeil").

Un an et demi plus tard, en septembre 1943, une seconde escadrille de la Minensuchgruppe 1 équipée de Junkers Ju-52 MS, arrive à Meucon. Proche des

bases sous-marines de Lorient et Saint-Nazaire, son rôle est de soutenir les navires de déminage car le trimoteur apporte une meilleure efficacité.

Une unité particulière de la Luftwaffe va également stationner sur le terrain : la Wettererkundungsstaffeln 51 (aussi appelé Wekusta ou Westa) spécialisée dans la reconnaissance météorologique à longue distance. Au moyen de bimoteurs Junkers Ju 88 D1 et D5, sa tâche principale est de recueillir des données météorologiques du sud-ouest de l'Irlande au Nord-ouest de l'Espagne. La durée type d'un vol est d'environ 6 heures, au cours de laquelle l'appareil sillonne 2 000 kilomètres au-dessus de l'océan.



Plan du terrain de Meucon

Comme nombre d'aérodromes de la Luftwaffe, un terrain leurre est aménagé en novembre 1940 sur la commune de Grand-Champ à 11 km au nord-ouest du terrain de Meucon. Connu sous le nom de code E 20/XIII, c'est une réplique exacte des pistes de Meucon avec des avions en bois (voir photo page suivante). Également dédié aux atterrissages d'urgences, il devient un terrain satellite ou de dispersion en juin 1944. Afin de préserver l'aérodrome de Meucon, les deux fausses pistes sont éclairées la nuit pour attirer les raids des bombardiers alliés, des faux avions en bois sont régulièrement déplacés. Bombardé

# Historique de l'aérodrome de Vannes-Monterblanc (56)

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

à plusieurs reprises, le faux aérodrome ne sera découvert par les Alliés qu'au printemps 1943.



Aérodrome factice de Grand-Champ (1943).

Plusieurs as allemands (experten) ont séjourné à Vannes-Meucon, dont Joseph " Sepp " Wurmheller (1917 - 1944). Appartenant à la JG 2 " Richthofen ", c'est l'un des rares pilotes de la Luftwaffe à avoir dépassé les 100 victoires aériennes (102) contre les forces occidentales. En plus de 300 missions de combat, toutes ses victoires, sauf 9 avions soviétiques, sont remportées contre les forces anglo-américaines dont 54 Spitfire et 22 quadrimoteurs de type B-17 Flying Fortress, B-24 Liberator et B-26 Marauder. Marqué par cinq années de combats épuisants, il disparaît en combat aérien le 22 juin 1944.

Comme partout sur la côte française, l'aérodrome de Vannes est bombardé à trois reprises : en mars 1941, de nuit, par 4 bimoteurs Bristol Blenheim Mk IV de la Royal Air Force, en septembre 1943 par un groupe de 55 quadrimoteurs Boeing B-17 F Flying Fortress de l'US Army Air Force (USAAF) et en juin 1944 par 55 Boeing B-17 F. Raid le plus dévastateur, on dénombre environ 450 cratères de bombes sur la partie sud-ouest du terrain et environ 80 impacts sur les chemins de roulements ; trois hangars sont touchés, un abri à avion est détruit ainsi que quatre Messerschmitt Me 109 G-6.

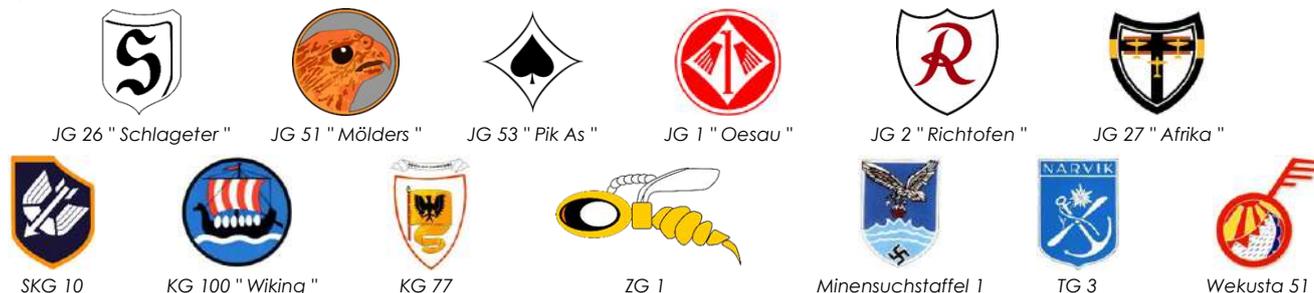
## Les escadres de la Luftwaffe à Vannes-Meucon (1940 – 1944)<sup>2</sup>

Jagdgeschwader 26 " Schlageter "	Engr./	février – juin 1941	Messerschmitt Me 109 E/F
Jagdgeschwader 51 " Mölders "	1. Staffel	octobre 1941 – janvier 1942	Messerschmitt Me 109 F
Jagdgeschwader 53 " Pik As "	1. et 2. Staffel	8 juin 1941 – 1 septembre 1941	Messerschmitt Me 109 E/F
Jagdgeschwader 1 " Oesau "	IV. Gruppe 10./JG 1, 11./JG 1, 12./JG 1	6 au 31 janvier 1942	Messerschmitt Me 109 E
Jagdgeschwader 2 " Richthofen "	III. Gruppe Stab III./JG 2, 7./JG 2, 9./JG 2, 10./JG 2	22 novembre 1942 – octobre 1943	Focke-Wulf Fw 190 A3/A4
Jagdgeschwader 27 " Afrika "	I. Gruppe Stab I./JG 27, 1./JG 27, 2./JG 27, 3./JG 27	17 au 22 juin 1944	Messerschmitt Me 109 G6
Jagdgeschwader 53 " Pik As "	II. Gruppe Stab I./JG 53, 4./JG 53, 5./JG 53, 6./JG 53	7 au 15 juin 1944	Messerschmitt Me 109 G6
Schnellkampfgeschwader 10	II. Gruppe 6./SKG 10	mai – juin 1943	Focke-Wulf Fw 190 A
Kampfgruppe 100 " Viking "	Stab KG 100, 1. 2. 3. Staffel	9 août 1940 – 17 juin 1941	Heinkel He-111 H3
Kampfgeschwader 77	III. Gruppe Stab III./KG 77, 7. 8. 9. KG 77	10 mai - 30 juin 1942	Junkers Ju-88 A
Zerstörergeschwader (ZG) 1	I. Gruppe Stab I./ZG 1, 2. ZG 1	décembre 1943 - 12 juin 1944	Junkers Ju-88 C6
Minensuchstaffel 1.	1. Staffel	avril 1942 - septembre 1943	Junkers Ju-52 MS
Transportgeschwader 3	III. Gruppe 11.TG 3	mai - juin 1943	Junkers Ju-52 3m
Erprobungskommando 188		juin – novembre 1943	Junkers Ju-188 E1
Wettererkundungsstaffel 51 (Wekusta 51)		6 juillet 1943 – 13 juin 1944	Junkers Ju-88

# Historique de l'aérodrome de Vannes-Monterblanc (56)

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

## Insignes des escadres de la Luftwaffe à Vannes-Meucon (1940 – 1944)



Lors de leur retraite, au début août 1944, les allemands détruisent les installations. Prenant possession des lieux quelques jours plus tard, le 850<sup>ème</sup> bataillon du génie de la 9<sup>th</sup> Air Force américaine démine, détruit les avions de la Luftwaffe, répare les pistes bétonnées et prolonge de 525 m en structure goudronnée celle d'orientation N-O / S-E. Désigné comme "A-33" par l'USAAF<sup>3</sup> fin août, stationne pendant environ un mois - du 18 août au 11 septembre 1944 - un escadron de bimoteurs triplaces de chasse de nuit Northrop P-61 A "Black Widow", du 425<sup>th</sup> Night Fighter Squadron (N.F.S.).

Au cours de son séjour à Meucon, l'unité perd un appareil au combat avec son équipage lors d'une mission de mitraillage d'une pièce de Flak près de

Riantec (au sud-est de Lorient). Une fois la menace de la Luftwaffe diminuée dans la région, les chasseurs de nuit sont déplacés vers l'est, le terrain devient un aérodrome de ravitaillement et d'évacuation pour les blessés et



P-61 Black Widow s/n 42-5580 du 425<sup>th</sup> N.F.S. en Septembre 1944.  
Photo NARA 342-FH-3A17542-B61362AC

victimes à traiter, avant d'être envoyés en Angleterre ou aux États-Unis. Lorsque le 425<sup>th</sup> N.F.S. quitte Vannes, il laisse la place aux bombardiers en piqué Douglas A-24 B "Dauntless" du Groupe de Chasse et de Bombardement GCB 1/18 "Vendée", chargés d'appuyer les attaques alliées contre la poche de Lorient et les positions fortifiées des côtes atlantiques. Les accidents et incidents sont nombreux et les pertes, lourdes, avec trois appareils abattus en mission au-dessus de la poche de Lorient. L'unité stationne sur le terrain entre la mi-septembre 1944 et mars 1945.

Le 20 juin 1945, l'aéroport revient sous contrôle civil français mais, lourdement endommagé, il nécessite une reconstruction importante, et la piste principale est rénovée et recouverte d'asphalte. Aujourd'hui, c'est un aéroport civil régional, un site d'entraînement pour le parachutisme civil et militaire, et dédié à l'aviation de tourisme et d'affaire. L'ancienne piste secondaire (13/31) est maintenant une aire de stationnement en béton et montre encore des taches d'asphalte appliquées sur les cratères de bombes de guerre laissés par la 8<sup>th</sup> Air Force. Une piste en herbe de 965 m de longueur sur 60 m de largeur (08/26) est construite après-guerre. ■

Sources : Bases anciennes (DGAC 2005). Luftwaffe Airfields 1935 – 1945 France. Association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 - Les escadres de la Luftwaffe à Vannes-Meucon (1940 – 1944). Sites Internet allemands, anglais et américains. Vannes-Meucon - L'aérodrome sous l'occupation (Bunker Archéo 56).

<sup>2</sup> Conformément à l'organisation typique de la Luftwaffe, un Geschwader, qui est l'équivalent d'une escadre, est composé de trois voire quatre Gruppen ou Groupes. Il peut être de type : bombardement (KG), bombardement rapide (SKG), interception (JG), attaque au sol (SKG), transport (TG), reconnaissance, etc.

Les Geschwader sont nommés avec un chiffre arabe qui suit sa désignation. Généralement la coutume est de lui attribuer un nom en l'honneur d'une personne distinguée, par exemple le Jagdgeschwader 2 a été nommé Jagdgeschwader 2 "Richthofen" en l'honneur de l'as aux 80 victoires de la Première guerre mondiale, Manfred von Richthofen.

Désignés par des chiffres romains, I, II, III et IV, chaque Gruppe est composé d'un Stab ou Etat-major et de trois ou quatre Staffeln, soit l'équivalent d'une escadrille. Chaque Staffeln est généralement composé de neuf avions.

Désignés par des chiffres arabes, par exemple 6./JG 27, les Staffeln du Gruppe I sont numérotés 1, 2 et 3, ceux du Gruppe II sont numérotés 4, 5 et 6, etc.

<sup>3</sup> En 1944 – 1945 les aérodromes alliés construits sur les terrains pris aux allemands sont divisés en plusieurs catégories : les Emergency Landing Strips (ELS, en français : pistes d'atterrissage d'urgence), les Supply & Evacuation (S&E, en français : ravitaillement et évacuation), les Refuelling & Rearming (R&R, en français : ravitaillement en carburant et en armements) et enfin les Advanced Landing Grounds (ALG, en français : pistes avancées d'aviation).

Les ALG "A" se réfèrent aux forces aériennes américaines. Les ALG "B" se réfèrent aux forces aériennes britanniques.

# Les 80 ans de la Libération de la Bretagne à Saint-Grégoire

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

A l'initiative de l'U.N.C. de Saint-Grégoire et en particulier de Monsieur Marcel Baron, une exposition fut organisée à Saint-Grégoire le 22 juin 2024, au nord de Rennes, pour célébrer les 80 ans de la libération de la Bretagne ainsi que la bataille de Maison-Blanche (du 1<sup>er</sup> au 3 août 1944).



L'UNC Saint-Grégoire rappelle les circonstances de la libération de la commune et rend hommage aux disparus.

C'est ainsi que l'ABSA 39-45 fut invitée à exposer sous un petit barnum et c'est avec grand plaisir que nous nous sommes retrouvés, Pierre Mahé, Dominique Godde et moi-même sous un soleil radieux, au milieu de jeeps et véhicules d'époque.



Benoît Paquet, Pierre Mahé et Dominique Godde devant le stand de l'ABSA 39-45, sous un soleil radieux.

Les visiteurs furent nombreux à visiter cette exposition au cœur du bourg de Saint-Grégoire, dans une ambiance de fête communale qui avait un petit air de libération.



L'exposition, qui a reçu le label « 80<sup>e</sup> anniversaire », fait le bonheur des grands ... et des plus petits !



Toujours beaucoup de visiteurs et de curieux sur le stand de notre association, l'ABSA 39-45.

C'est également avec plaisir que nous retrouvâmes sur place l'association Castelbriantaise « Atlantique Mémoire » et leurs jeeps américaines. Merci à Marcel Baron et l'UNC Saint-Grégoire pour leur invitation. ■



La présence de l'association Castelbriantaise « Atlantique Mémoire » donne un air de libération à la fête !

# Les 80 ans de la Libération à Dompierre-du-Chemin

Par Benoît Paquet

A l'initiative des U.N.C. de Dompierre-du-Chemin et de Luitré, avec les CM1 et CM2 du Regroupement Pédagogique Intercommunal Luitré-Dompierre-La Selle, une exposition relatant la libération de 1944 fut organisée le 23 juin 2024 à la salle des sports de Luitré.



Devant le stand ABSA 39-45 (de g. à d.) : Jérôme Courteaux et Benoît Paquet aux côtés des officiels Louis Pautrel (conseiller départemental d'Ille-et-Vilaine et maire du Ferré), Françoise Gatel (sénatrice d'Ille-et-Vilaine, aujourd'hui Ministre déléguée chargée de la Ruralité, du Commerce et de l'Artisanat), Jean-Yves Torel (président de l'U.N.C. Luitré) et Michel Balluais (maire de Luitré-Dompierre). Photo Benoît Paquet, ABSA 39-45

Notre association ABSA 39-45, invitée pour l'occasion, représentée par Pierre Mahé et moi-même, eut le grand plaisir d'exposer des pièces d'avions, maquettes et autres kakémonos. Comme d'habitude, ce fut l'opportunité de faire de belles rencontres et de collecter des informations nouvelles auprès des autres exposants.

Un temps fort fut celui d'une conférence que l'U.N.C. nous donna l'opportunité de faire aux visiteurs pour présenter l'activité de l'ABSA 39-45 et plus largement le thème de l'archéologie de l'aviation 39-45.



Benoît Paquet anime une conférence sur le thème de l'archéologie de l'aviation 39-45. Photo Pierre Mahé, ABSA 39-45

La journée se clôture par une sympathique « photo de famille » prise par les organisateurs.



Divers exposants et collectionneurs présentent des uniformes, objets, photos et document de 1944. Photo Benoît Paquet, ABSA 39-45

Nous tenons à remercier l'U.N.C. et en particulier Jérôme Courteaux pour leur invitation mais aussi et surtout la chaleur de leur accueil. ■



Les exposants, tout sourire, posent auprès de véhicules d'époque pour immortaliser ce 23 juin 2024 à la salle des sports de Luitré. Photo U.N.C. Luitré-Dompierre

# Carnet gris

Par Benoit Paquet

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris récemment le décès d'un adhérent et de l'épouse d'un autre adhérent de l'ABSA 39-45. Tous les membres de notre association s'associent pour transmettre leurs pensées affectueuses aux deux familles.

## • Michel Dolcini, de Guichen (1947 - 2024)

Michel Dolcini était un des pionniers de l'ABSA 39-45 qu'il avait rejoint en 2009. Toutes celles et ceux qui ont croisé Michel lors de nos fouilles ou manifestations se souviennent de sa gentillesse, de sa discrétion mais aussi et surtout de sa bonne humeur permanente. Il avait toujours un petit mot d'humour dans chaque circonstance.

Il était souvent volontaire pour les fouilles, les commémorations ou l'accueil des familles d'aviateurs.

Michel avait été militaire dans le secteur de la santé.



Michel Dolcini, le regard passionné, témoigne sur France 2 à l'occasion d'une fouille en 2013.



Michel (flèche), tout sourire, avec toute l'équipe lors de cette fouille de 2013. Photo ABSA 39-45



Michel, en 2018 à Châteaubriant, entouré de ses amis Pierre Mahé et Carlos Camacho, également adhérents historiques de l'ABSA 39-45. Photo Benoit Paquet

Au-delà de ses qualités humaines, c'était un passionné qui s'intéressait plus particulièrement à l'armement des avions. **Nous transmettons toute nos pensées amicales à son épouse Marie-Christine, à ses enfants et petits-enfants.**

## • Janine Cerizier, de Beaulieu-sur-Layon (1944 - 2024)

Gérard Cerizier a rejoint l'ABSA 39-45 en ce début d'année 2024. (voir l'article de bienvenue dans les pages à suivre).

C'est avec beaucoup de tristesse que Gérard nous informa tout début septembre de la disparition de son épouse Janine le 3 septembre 2024. Après 57 ans de vie commune, la douleur est immense pour Gérard. Bien qu'il soit encore peu connu des autres membres de l'ABSA 39-45, les témoignages de sympathie des adhérents ont été nombreux à nous parvenir.



Janine Cerizier, disparue le 3 septembre 2024. Photo famille Cerizier

# Bienvenue à ...

Par Benoit Paquet

*C'est maintenant une tradition, nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue aux nouveaux adhérents qui se sont inscrits depuis notre dernière lettre d'information. Nous commencerons d'ailleurs par Dany Bouché, un adhérent inscrit depuis presque deux ans et à qui nous avons omis de souhaiter la bienvenue.*

## • Dany Bouché (Plancoët, 22)

Le commandant Dany Bouche a une longue et prestigieuse carrière dans l'armée de l'air française, marquée par des promotions successives et des missions de haut niveau.

Admis en 1969 à l'École d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air à Saintes, il commence comme caporal-chef en 1971, avant de devenir sergent en 1972 après une spécialisation en mécanique radar sol. Il est affecté à Mont-de-Marsan où il se distingue par son travail rigoureux, puis, en 1978, devient instructeur à Rochefort, où il excelle dans la préparation pédagogique, ce qui le mène au grade d'adjudant en 1984.

Après avoir réussi le concours d'officier de réserve, il intègre en 1985 le corps des officiers mécaniciens de l'air. Sa première mission à l'étranger a lieu au Tchad dans le cadre de l'opération "Épervier", où il assure, en tant qu'adjoint technique du Commandant de la Défense Aérienne, la maintenance du radar "Centaure". De retour en France, il prend en charge des divisions techniques à Metz, acquérant une expertise reconnue dans les transmissions tactiques, notamment au Tchad et dans le cadre de l'opération "Dague" en Arabie Saoudite, où il se distingue par son professionnalisme ; il reçoit alors la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures.

Commandant e la section de transmission de la base de Colmar, Dany est ensuite chargé de la mise en œuvre du système ANTINEA et devient responsable de la sécurité informatique, où son sens de l'organisation est mis en valeur. En 1992, il est nommé au Commandement des transmissions de l'Armée de l'Air à Villacoublay, puis capitaine en 1993. Il contribue au déploiement du programme MTBA, où son approche méthodique est appréciée. A partir de 1998, il rejoint le Bureau des systèmes d'Information de l'État-Major à Paris. Ses contributions en matière de télécommunications incluent des innovations telles qu'un système de visioconférence et des solutions pour la transmission



Photo collection Dany Bouché

d'images de drones, participant également à des inspections de sites de télécommunications en Outre-mer. Homme de terrain et de conviction, il encadre aussi les Journées d'appel et de préparation à la Défense, et poursuit ses détachements au Tchad, en commandant les transmissions interarmées de l'opération "Épervier".

Avant sa retraite en 2005, Dany Bouche mène une étude approfondie sur les systèmes d'information déployés, valorisant une dernière fois ses connaissances et son expertise. Il est titulaire de nombreuses distinctions (Légion d'honneur, Ordre National du Mérite, Croix de guerre TOE, Croix du combattant TOE, Médaille de la reconnaissance de la Nation, Médaille or de la défense nationale, Médaille commémorative Tchad et Moyen-Orient et Médailles Arabie Saoudite et Koweït).

Concernant son adhésion à l'ABSA 39-45, Dany Bouché précise : « Je souhaite rejoindre l'ABSA 39-45 pour participer aux activités de l'association par respect de mon engagement au service de l'Armée de l'Air et plus généralement pour l'aviation. C'est aussi faire œuvre de solidarité avec ceux qui s'investissent pour le devoir de mémoire que nous devons à la jeune génération ». ■

# Bienvenue à ...

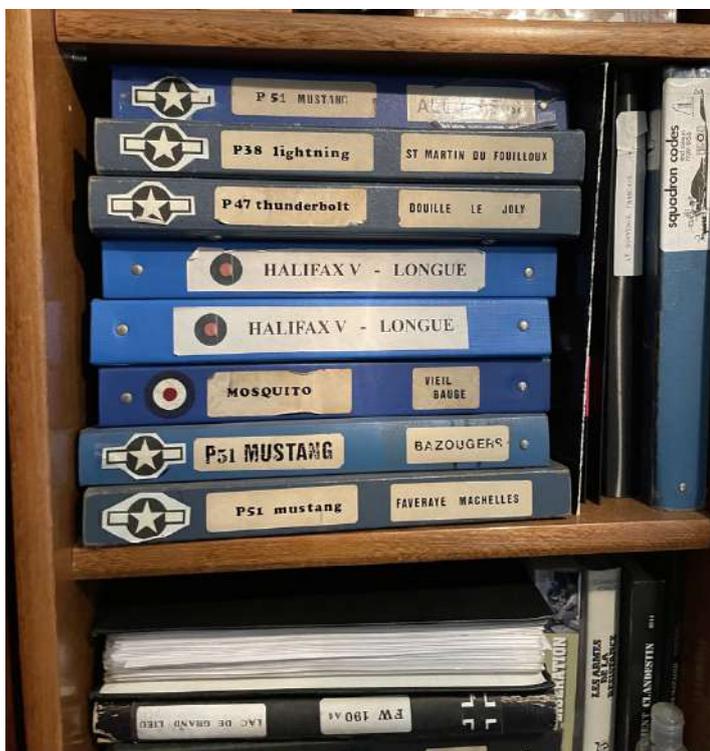
Par Benoit Paquet (photos de l'auteur)



## • Gérard Cerizier (Beaulieu-sur-Layon, 49)

Gérard Cerizier est un passionné à double titre :

- habitant dans le Maine-et-Loire, il passa de nombreuses années à effectuer des recherches sur les avions tombés dans ce département pendant la seconde guerre mondiale. Il a ainsi constitué une bibliothèque richement documentée relative à chaque crash, aussi bien pour les avions alliés qu'allemands.



Gérard Cerizier a constitué pour de nombreux avions tombés dans le Maine-et-Loire des dossiers richement documentés.

- mais Gérard est également et surtout un spécialiste de la seconde guerre mondiale et à ce titre, il a constitué au fil des années une incroyable collection d'uniformes.

C'est après avoir rencontré Gérard chez lui, en compagnie de Bruno Rat, et après lui avoir présenté l'activité de notre association que Gérard a exprimé le souhait de nous rejoindre. Nous lui souhaitons la bienvenue et vous présentons quelques unes des plus belles pièces de sa collection. ■



# Bienvenue à ...

Par Benoit Paquet

## • Thierry Trotin (Saint-Jouan des Guérets, 35) et Olivier Brichet (Rennes, 35)

Une fois n'est pas coutume, nous souhaitons la bienvenue à deux nouveaux adhérents en même temps mais pour la simple et bonne raison que ces deux amis sont inséparables depuis des années, et qu'ils partagent une passion commune, la plongée !



### Olivier Brichet :

« Je suis né en 1963. Dès mon plus jeune âge, fasciné par le monde du silence, je ne manque pas une occasion pour observer le milieu marin à l'aide d'un masque et d'un tuba. A cette époque, je m'enthousiasme pour la série télévisée du commandant Cousteau et l'odyssée de la Calypso. Adolescent, je me passionne pour l'histoire de la seconde guerre mondiale, surtout l'aviation et la marine. Je construis des maquettes et je lis les récits des pilotes : l'incontournable « Le grand cirque », de Pierre Clostermann, et de nombreux livres bleus, de la collection « Leur aventure »<sup>1</sup>, achetés chez les bouquinistes ou en braderies... A 17 ans, j'effectue ma première plongée en scaphandre autonome, c'est une révélation ! Aujourd'hui, la plongée sous-marine est l'un des derniers domaines où l'aventure est encore possible, à quelques kilomètres de chez soi ! Beaucoup de fonds, même proches, demeurent inexplorés.



J'ai commencé les recherches en mer avec mon ami Jean Simoni, qui, depuis plusieurs années, s'est installé dans le sud de la France. En 1994, je rencontre Thierry

<sup>1</sup> Editeur « J'ai lu »

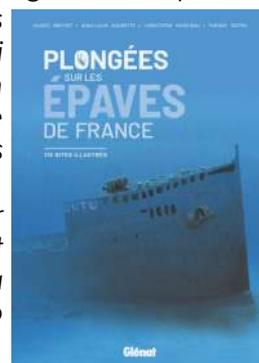
<sup>2</sup> Éditions Glénat - 2019

<sup>3</sup> Éditions du Phare - 2001

Trotin car nous partageons les mêmes passions : la plongée et la seconde guerre mondiale. Notre projet est d'identifier les épaves de notre région et d'en découvrir de nouvelles. Depuis, les plongées s'enchaînent, lorsque et notre temps libre et la météo nous le permettent. Notre démarche est celle d'amateurs passionnés, procédant sans subvention, avec notre propre matériel. Malgré nos moyens modestes, nous avons découvert et identifié plusieurs épaves ! Nous continuerons à chercher, tant que notre santé nous permettra de plonger. Une vie ne nous suffira pas pour trouver toutes les épaves que nous cherchons...

Depuis 1992, j'effectue des recherches en archives sur les avions et navires, coulés dans ma région. Ces recherches m'ont permis de faire de belles rencontres, comme Claude Archambault, Remi Chuinard et Claude Hélias... J'ai également entretenu une correspondance assidue avec des anciens combattants de la seconde guerre mondiale, des Allemands, des Canadiens et des Anglais. Tous ces témoignages émouvants m'ont permis de mieux connaître l'histoire de la marine allemande en Bretagne nord, ainsi que les combats qui se sont déroulés en mer. Chaque naufrage représente un drame humain. Le contact avec les familles de ces marins ou aviateurs disparus est l'aboutissement de notre démarche.

Je pratique la photo sous-marine et je dessine les épaves, pour en offrir une vue dans leur intégralité. L'écriture fait partie de ma volonté de partager la connaissance du patrimoine immergé avec le public. En complément d'articles dans les magazines de plongée, j'ai ainsi publié, avec Thierry Trotin, Jean Louis Maurette et Christophe Moriceau : « Plongée sur les épaves de France »<sup>2</sup>. En utilisant mes connaissances sur la Kriegsmarine, j'ai également publié avec Eric Peyle : « La Marine allemande à Saint-Malo 1940-1944 »<sup>3</sup>.



### Thierry Trotin

« Je suis né en 1963. Originaire de Cancale, j'ai passé toute mon enfance et adolescence à Saint Malo. Très jeune, je me passionne pour la seconde guerre mondiale et consacre une grande partie de mon temps libre à réaliser des maquettes de bateaux et d'avions

# Bienvenue à ...

Par Benoit Paquet

de cette période qui tapissent le plafond de ma chambre. Dès l'âge de 10 ans, j'épluche le Fana de l'aviation, Mach 1 et toute publication en lien avec les batailles navales et aériennes.

A 14 ans, lors d'un voyage avec mes parents dans le Lincolnshire, je visite les bases du Bomber Command de Scampton et Coningsby. Je peux enfin voir mon avion préféré : le **Lancaster**.



A 15 ans, je commence la chasse sous-marine en baie de Saint-Malo et découvre un monde fascinant. Et c'est à 24 ans, grâce à mon ami Yves Leleu, alors moniteur de plongée, que je m'initie à la plongée en bouteille. Rapidement, je quitte le milieu associatif pour la plongée en autonomie sur les côtes bretonnes et irlandaises. C'est une révélation et une passion qui ne me quittera plus. Six ans plus tard, je rencontre Olivier Bricchet avec qui je partage les mêmes passions : la plongée sous-marine et la seconde guerre mondiale. Olivier me transmet son intérêt pour la recherche d'épaves et c'est le début d'une super aventure collective. Sous la mer, en marge de la découverte, j'aime filmer. Et pour s'assurer de meilleures prises de vues lorsqu'Olivier prend des photos, je fais aussi l'éclairagiste. De l'utilisation combinée de la vidéo et de la photo naissent des œuvres sur toile à l'aérographe d'Olivier.

La découverte de nouvelles épaves est toujours pour nous remplie d'émotions. Au-delà de l'intérêt historique qu'elle revêt, elle relate avant tout une histoire humaine. Grâce à Jean-Michel Martin, j'ai rencontré l'ABSA 39-45 il y a quelques années et des adhérents, comme moi, passionnés et sensibles au devoir de mémoire. ■

## • Pierre Lauglé (Coësmes, 35)

Pierre Lauglé est citoyen de la paix dans l'association ACPG-CATM de Coësmes. Il connaissait l'ABSA 39-45 de longue date, ayant été en contact par le passé avec Daniel Dahiot. En février 2024, il nous contacta pour deux sujets : nous proposer d'une part d'exposer à l'exposition du 23 juin 2024 sur le thème des 80 ans de la libération, et nous questionner d'autre part sur la chute pendant la guerre à Coësmes d'un avion ou d'une bombe « mystérieuse ».



En ce qui concerne l'exposition, ce fut donc avec grand plaisir que nous y participâmes comme vous avez pu le lire dans cette lettre d'information. Quant à la « bombe mystérieuse », Daniel Dahiot a enquêté et ses conclusions quasi définitives sont qu'il s'agirait a priori d'une bombe volante Henschel Hs 293 tombée d'un avion allemand de type Dornier. Nous procédons actuellement à des traductions de documents allemands qui nous permettront de statuer.



Passionné, Pierre Lauglé ne manque aucune occasion de sensibiliser les jeunes à l'histoire de Coësmes.

Pierre Lauglé est un fêru d'histoire et en particulier d'histoire locale. Il avait déjà eu l'occasion d'organiser une exposition sur la guerre de 1914-1918 à Coësmes il y a quelques années. Les échanges entre Pierre Lauglé et l'ABSA 39-45 ayant été très riches et chaleureux, c'est donc tout naturellement que Pierre a souhaité rejoindre notre association. Nous en sommes évidemment très heureux et lui souhaitons avec grand plaisir la bienvenue. ■

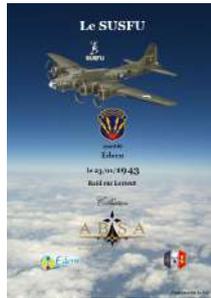
## BROCHURE " Le SUSFU—Edern, le 23/01/1943 "

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 €



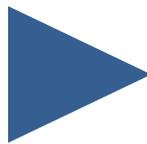
## DANS LE CIEL DE France

### 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

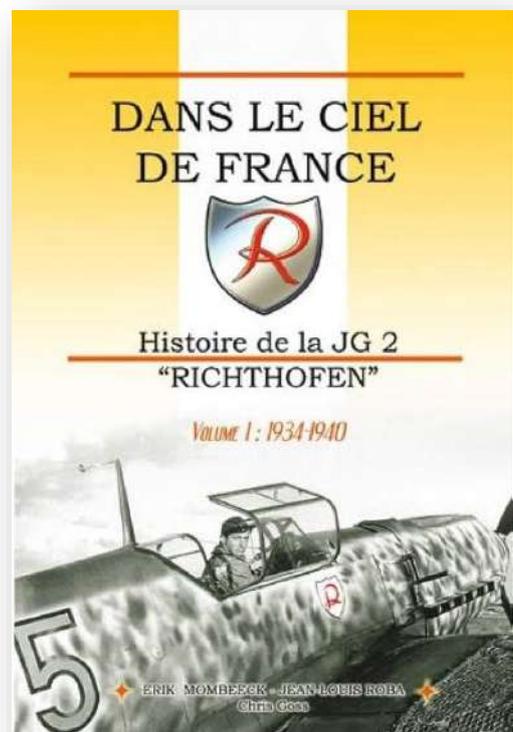


Eric Mombbeck et Jean-Louis Roba sont des spécialistes incontestés et reconnus de la Luftwaffe. Ils ont écrit une série de livres consacrés à la fameuse JG 2 « Richtofen », fruit de leurs nombreuses années de recherche. Ils ont à plusieurs reprises apporté leur aide amicale à notre association lors de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

[b.paquet@orange.fr](mailto:b.paquet@orange.fr) - 06 82 86 03 91

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 Benoît 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 Benoît Paquet

[b.paquet@orange.fr](mailto:b.paquet@orange.fr)

06 82 86 03 91

