



Janvier
à avril
2019

| 10

INFO

Edito

L'année 2019 est une année charnière dans l'histoire de l'ABSA 39-45. C'est en premier lieu l'année où Daniel Dahiot, fondateur de notre association, passe la main au niveau de la présidence. Nous reviendrons donc sur plus de 15 ans de recherches, de ferveur et de passion.

Découvrez également dans cette première (et tardive !) lettre d'information 2019 une longue enquête de l'ami Frédéric sur la chasse de nuit allemande en Bretagne.

Mais l'année 2019 sera peut-être (enfin !) l'occasion de mener à bien une nouvelle fouille.

Bonne lecture !

Benoît Paquet

Un nouveau bureau pour l'ABSA 39-45

par Benoît Paquet

L'Assemblée Générale 2019 de l'ABSA 39-45 s'est tenue le 2 février dernier à Rennes.

Ce fut l'occasion de revenir sur les nombreux événements de l'année 2018 et de préparer l'année 2019.

Parmi les événements 2018, nous retiendrons :



6 - 8 mai : célébration de la libération à Ploëuc-sur-Lié (22)



27 mai : 50 ans de l'aéroclub d'Ancenis (44)



15 et 16 septembre le meeting aérien de Cholet (49)



30 octobre : visite de Larry Smelser venu honorer son père disparu à bord d'un Boeing B-17F le 23 novembre 1942 au large de St-Nazaire (44).

L'Assemblée Générale fut également marquée par l'élection d'un nouveau bureau.

Ont été élus à l'unanimité au bureau de l'ABSA 39-45 :

Daniel Dahiot
Yves Genachte Le Bail
Jean-Marie Guillou
Frédéric Hénoff
Pierre Mahé
Benoît Paquet

Suite à cette assemblée générale, une première réunion de bureau s'est tenue le 23 février 2019 afin d'attribuer comme suit les différents postes.

Président Benoît Paquet
Trésorier Daniel Dahiot
Secrétaire - rédacteur Yves Genachte Le Bail

Adjoints
Jean Marie Guillou (illustrateur)
Frédéric Hénoff (recherche historique)
Pierre Mahé (recherche historique)

A noter que **Daniel Dahiot**, fondateur de l'ABSA 39-45, demeure **président d'honneur** de l'association.



Très dynamique, le bureau a déjà tenu une seconde réunion le 13 avril dernier pour préparer les événements 2019, dans la joie et la bonne humeur comme en témoigne cette photo « barbecuesque ».

A noter la présence de **Barthélemy**, également très impliqué dans la logistique de nos événements.

Un changement de président dans une association, c'est assez fréquent. Mais quand le président fondateur d'une association dédiée pendant 15 ans au devoir de mémoire change, cela mérite un bon coup de chapeau. L'occasion pour les plus récents d'entre nous de revenir sur la genèse et le parcours de l'ABSA 39-45.



C'est donc à l'issue d'une fouille sur le Focke-Wulf FW 190 de Hans Lohkamp à Saint-Guinoux (35), effectuée en septembre 2003 avec nos amis Normands de l'ANSA 39-45, que Daniel Dahiot décide de créer en janvier 2004 l'ABSA 39-45. Jacques Paris, à l'époque président de l'ANSA 39-45, aurait préféré une branche de son association plutôt qu'une association indépendante. Il s'en suit rapidement en avril de la même année une autre fouille à Launay-Villiers (53), toujours avec nos amis Normands, sur le P-47C-5-RE #41-6331 codé HL-L6 (78th F.G.-83th F.S.) piloté par le 1st Lt Major C. Leach (M.I.A.—porté disparu).



Le moteur du P-47 du 1st Lt Major Leach

En octobre de la même année, une 1^{ère} tentative de fouille sur les restes du Me 109 d'Harti Schmiedel est vouée à l'échec.

Une passion pour la botanique

Ce qui surprend quand on interroge Daniel sur sa passion pour les recherches, celui-ci répond que tout est parti d'une passion pour la botanique ; en effet, un article paru dans Ouest-France racontait que le commandant du Camp d'aviation de Gaël (35) avait planté pendant la guerre un arboretum. Et c'est donc suite à la rencontre d'un témoin en 2000, qui souhaitait en savoir plus d'une part sur les trois avions allemands crashés en feu sur le terrain, et d'autre part sur les pilotes américains venus à la libération que commencèrent les recherches sur l'aviation.



Le camp d'aviation de Gaël (35)

La magie d'internet

Puis tout s'emballa avec internet. Daniel répond à des demandes, comme celle du frère d'un pilote Norvégien disparu près de Rennes en 1943. Puis arrivent les premiers adhérents comme Yves Morel, Yves Balin, Francis Gruel mais aussi et surtout un des piliers fondateurs de l'ABSA 39-45, toujours adhérent, Pierre Mahé. Les adhérents affluent alors de tous les départements Bretons ; Frank Bernard, du Morbihan, répond présent dès 2004. Puis Philippe Jégousse et Gildas Saouzanet du Finistère. C'est avec ces derniers que naît l'idée de partager un fichier des pertes en Bretagne et de créer un site internet. Un peu plus tard, la rencontre avec Jérôme Batard permettra d'élargir les recherches à la Loire-Atlantique.

Aujourd'hui, Daniel Dahiot a souhaité passer la main de la présidence de l'association, mais sa motivation pour continuer les recherches qui permettent d'honorer les aviateurs tombés dans notre région reste intacte, comme en témoigne la **photo** ci-contre prise il y a huit jours lors du test de son détecteur de métaux. Daniel demeure membre du bureau, trésorier et, c'est bien légitime, président d'honneur. Et qui sait si le fruit de tous ces beaux efforts ne débouchera pas un jour vers le rêve de tous les adhérents, un musée du souvenir aérien.



Pour ces 15 années de recherches, d'interviews, de fouilles, de commémorations et d'expositions, les adhérents de l'ABSA 39-45 te disent « merci Daniel ».

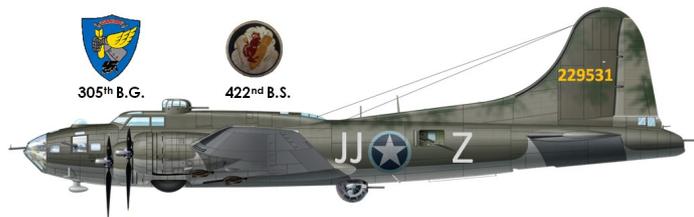
Evènements à venir

par Benoît Paquet

UNE FOUILLE DANS LES CÔTES-D'ARMOR !

Notre ami Jean-Michel Martin nous a récemment communiqué des informations et un contact susceptibles de nous mettre sur les traces d'un Boeing B-17 tombé le 29 mai 1943 à Saint-Bihy (22).

Notre équipe a rapidement pris contact avec cette personne et une visite sur site est attendue prochainement. Selon nos informations, il pourrait rester encore 3 des 4 moteurs de ce B-17 enfouis sous terre. **Nous vous tiendrons bien sûr informés des suites de ces échanges et vous solliciterions en cas de fouille.**



Ce samedi 29 mai 1943, vers 15h30, le Boeing B-17 F (s/n 42-29531) codé JJ-Z, appartenant au 305th B.G. - 422nd B.S., tombe dans le champ dit de « la Janoche », près du village de Le Guern en Saint Bihy. La cible du 422nd B.S. était ce jour-là la base sous-marine de Saint-Nazaire. Vers 14h, le B-17 JJ-Z est touché par la Flak au moment où il largue ses bombes.



Boeing B-17 F # 42-29531—photo source inconnue

Le pilote prend le chemin du retour mais l'avion devenant incontrôlable, il donne l'ordre de sauter vers 15h30. 9 des 10 membres d'équipage évacuent l'appareil. Le Sergent Percy Clayton Mathews, mitrailleur gauche, vraisemblablement tué au-dessus de la cible, est resté dans l'avion. Il sera porté disparu. 5 membres de l'équipage furent fait prisonniers et les 4 autres parvinrent à s'échapper.



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945

Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189

44146 Châteaubriant Cedex

Contact : y.genachtelebaill@gmail.com 06 42 20 73 81

BEGO 2019 A PLOUHARNEL

Du 8 au 12 mai prochain, le Liberty Breizh Memory Group célèbre la libération de l'Europe à Plouharnel en organisant sa manifestation « Assaut sur le BEGO ».

L'ABSA 39-45 contribue à cet évènement en exposant divers équipements, comme le moteur de Messerschmitt Bf 109 d'Harti Schmiedel. Ce sera également pour nous l'occasion de montrer notre toute nouvelle signalétique de stand et de proposer aux nombreux visiteurs nos livres et brochures.



Alors n'hésitez plus et rendez-nous visite sur le stand ABSA 39-45.

En savoir plus sur l'évènement :

<https://lbgm56.wixsite.com/lbgm/assaut-bego-2019>

ASSAUT SUR LE BEGO
DU 8 AU 12 MAI 2019
PLOUHARNEL (56)
HONNEUR AUX FUSILIERS MARINS ET COMMANDOS MARINE
75
LIBÉRATION
1945
RECONSTITUTION D'UN CAMP ALLIÉ - EXPOSITIONS
ORGANISÉ PAR LIBERTY BREIZH MEMORY GROUP

Bienvenue à ... Daniel Chateau

par Benoît Paquet

C'est toujours avec un grand plaisir que l'ABSA 39-45 accueille en son sein de nouveaux adhérents.

C'est pourquoi nous sommes très heureux d'intégrer aujourd'hui Daniel Chateau. Invité à deux reprises à notre Assemblée Générale (2018 et 2019), Daniel a présenté sa candidature que le bureau de l'ABSA 39-45 s'est bien entendu empressé d'accepter.

Passionné d'aviation

Une chose est certaine, c'est que Daniel est un mordu d'aviation depuis toujours. En voici la preuve : né en 1953, le petit Daniel attrapa le « virus » dès l'âge de 5 ans en lisant une bande-dessinée de Maurice Herr et Loys Pétillet intitulée tout simplement : « l'aviation ».



Le 1er avril 1975, Daniel fut « lâché » sur un Jodel D-112 à l'aéroport de Nantes, encore appelé à l'époque « Château-Bougon ».

Il effectue ensuite son service militaire ... dans l'Armée de l'Air bien sûr, à la 8e Escadre de Chasse alors basée à Cazaux (33) et équipée de Mystère IV A. Daniel passera son brevet de pilote le 7 juillet 1977.

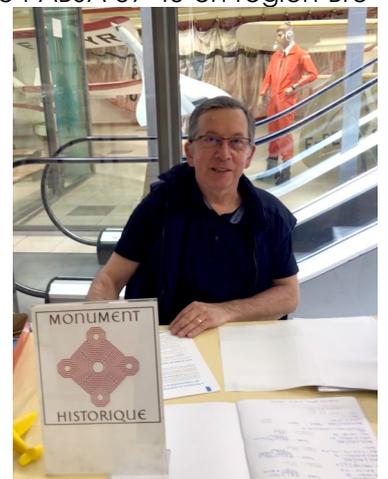


Françoise et Daniel Chateau à Belle-Ile en Jodel

Outre le Jodel, Daniel pilotera également des Robin, Piper J3 et Morane Rallye jusqu'en 1980. Cette année-là, il s'envole avec son épouse en Piper J3 pour le meeting de la Ferté-Alais, en attachant une petite tente aux montants de la cabine, afin de dormir sur le terrain. Il s'essaya également au vol à voile à Cholet (49) sur planeurs Bijave, ASK-13 et Fauconnet.

Entrepreneur, Daniel fonde le 30 décembre 1980 l'association « les Aéroplanes » dont le but était de mettre en avant le patrimoine aéronautique régional. Les premières Assemblées Générales se faisaient alors à bord du Super Constellation basé à l'aéroport de Nantes. C'est à cette époque que Daniel et moi nous sommes rencontrés. L'ambition était alors de créer un musée de l'aviation à Nantes, ce qui n'est pas sans rappeler le rêve secret de l'ABSA 39-45 en région Bretagne. Puis, Daniel adhéra à l'Aéroscope Atlantique créé en 1993 (avec le n° d'adhérent 0001 !). Enfin précisons que Daniel est animateur depuis 2012 du Grenier de l'Aviation, devenu un des partenaires majeurs de l'ABSA 39-45.

« Daniel, nous te souhaitons la bienvenue ! »



Intermède Breton pour le IV. Groupe de la NJG 5

par **Frédéric Henoff** - Photos : Die Deutsche Luftwaffe: Eine Bilddokumentation der Luftwaffe von 1935 - 1945, Zerstörer- und Nachtjagdverbände - Teil 3 par Michael Meyer/Paul Stipdonk

Des éléments du IV. Nachtjagdgeschwader 5 ou IV./NJG 5, le quatrième groupe de l'escadre de chasse de nuit, arrivent en Bretagne début 1943, un Groupe fort de ses succès sur le Front Est contre les incursions aériennes nocturnes soviétiques. Les équipages, sous les ordres du Hptm. Prinz zu Zayn-Wittgenstein, ont remporté tellement de victoires lors de leur stationnement dans la région d'Intersburg que les soviétiques ont stoppé net leurs attaques, permettant ainsi au General der Flieger Josef Kammhuber, le responsable de la Nachtjagd - la chasse de nuit allemande - de déplacer temporairement en France des éléments du Groupe dans le but de renforcer la protection des bases de U-boat. En effet, leurs approches font sans cesse l'objet de mouillage de mines lors de missions nocturnes menées par des avions de la Royal Air Force.

« Janvier 1943 : Création de zones de chasse de nuit (Nachtjagd-Gebieten) afin de protéger les bases de sous-marins de Lorient et de Saint-Nazaire. »

Source: Marinegruppenkommando West der Kriegsmarine - BA-MA Freiburg.



Le Lt. Josef Pützkuhl pose devant le Junkers Ju 88 C codé CH+VD. A noter que l'appareil ne porte pas le code habituel attribué à l'unité soit C9+_U.

Le Groupe n'arrive pas seul en Bretagne, il va travailler quelquefois en collaboration avec une station radar mobile sur voie ferrée dont la mise en œuvre est assurée par une compagnie de la LN-Flumeldeabteilung (E) zbV 21 commandée par l'Oblt Erich Tschiedel. Ce convoi, codé Sumatra I, est composé entre autres de radars Freya et Würzburg montés sur wagons. Le train est transféré en Bretagne le 16 février et il prend position à Plounérin dans les Côtes-d'Armor, à seulement quelques kilomètres du Flughafen-Bereichs-Kommando 10/XII situé à Morlaix, siège du commandement du groupement des moyens aériens de région.

« Depuis le 20 février 1943, le XII. Fliegerkorps a mis en service la zone de chasse de nuit « Bussard II » qui s'étend sur 80 km de rayon autour de la position radar de Plounérin (20 km à l'Est de Morlaix) avec Morlaix comme aérodrome d'engagement. »

Source: Marinegruppenkommando West der Kriegsmarine - BA-MA Freiburg.

« Le XII. Fliegerkorps assure que la zone de chasse de nuit « Bussard I » s'étendant sur 60 km de rayon autour de la position radar de Plaintel (9 km au Sud Sud-Ouest de Saint-Brieuc) sera probablement opérationnelle à partir du 22 ou 23 février 1943. L'aérodrome d'engagement pour le 3. Schwarm de la 10./NJG 5 est celui de Dinard. »

Source: Marinegruppenkommando West der Kriegsmarine - BA-MA Freiburg.

Avant d'aller plus avant dans les opérations menées par la IV./NJG 5 à l'Ouest, voici un extrait du livre « Die Geschichte der Luftnachrichtentruppe », de Kurt Hoffmann, qui nous apporte quelques détails intéressants sur ces trains-radars et les compagnies qui en assurent la mise en œuvre.

[...] Les Compagnies de transmission et d'observation aérienne sur voie ferrée (Eisenbahnflugmeldekompanien) ont été créées en octobre 1942, d'abord comme compagnies de transmission et d'observation aérienne du corps des pompiers (Flugmeldefeuerwehr).

En règle générale, toute la compagnie était installée dans un train constitué de vingt-deux wagons, un convoi que les aviateurs appelaient « Le Train Marron » à cause de la couleur d'arme distinctive du corps des Transmissions (Ln-Truppe). Huit voitures-voyageurs était nécessaires à l'accueil d'un contingent composé en moyenne de 2 officiers, 25 sous-officiers, d'une centaine d'hommes de troupe et de l'équipage complet du train.

D'autres voiture-voyageurs recevaient la section d'évaluation avec ses tables Seeburg entre autres, la station de radio-transmission équipée de postes FuG 10 et FuG 16, le service de gestion des équipements de communication, les pièces de travail, l'infirmerie et la cuisine.

Quatre wagons plats étaient nécessaires au transport des deux Würzburg-Riese et deux autres au transport des deux Freya-Geräte. Un wagon supplémentaire transportait un camion, une voiture tout-terrain VW-Kübelwagen, une moto et un groupe électrogène pour l'alimentation de secours.

Intermède Breton pour le IV. Groupe de la NJG 5 (suite)

par **Frédéric Henoff** - Photos : Die Deutsche Luftwaffe: Eine Bilddokumentation der Luftwaffe von 1935 - 1945, Zerstörer- und Nachtjagdverbände - Teil 3' par Michael Meyer/Paul Stipdonk

L'équipement de radiocommunication ne servait pas exclusivement aux liaisons air-sol mais il servait entre autres à la communication des rapports de situation aérienne aux services de transmission et d'observation aérien fixes et à connecter le train entre les différents états-majors. Les voitures individuelles étaient reliées à un central téléphonique lui-même connecté au central de communication de la Wehrmacht le plus proche.

Les Ln-Flugmelde-Abteilungen (E) z. b. V. 21 et 22 (cette dernière constituée à l'été 1944) étaient sous la responsabilité - personnel et équipements - du Gen.-Kdo. XII. Fliegerkorps, plus tard le I. Jagdkorps, placés sous contrôle opérationnel et subordonnés lors de ses détachements à la Jagd-Division, au directeur de la Chasse ou Jafü (Jagdabschnittsführer) du secteur où ils avaient à être engagés.

Pour se protéger contre les attaques terrestres et aériennes chaque train était équipé de 2 Vierlings-Flak 2 cm, de plusieurs mitrailleuses et de fusils 98 K (Karabiner 98 K). Il y avait également des explosifs pour le cas où une destruction des équipements se serait avérée nécessaire.

Le convoi ferroviaire était envoyé vers la zone d'opérations à réception du code Feuerzauber. La locomotive était mise à disposition au cas par cas par la Deutsche Reichsbahn.

Selon le terrain, les équipements étaient montés à même le train ou déposés à terre sur châssis. Le temps de montage sur le lieu d'opération était de 9 heures, le temps de démontage, 4 heures. Pour protéger les personnels des attaques aériennes, la plus haute importance était donnée à la dissimulation et au camouflage dans des trous d'hommes individuels.

Le premier Kommandeur de la Ln-Flum.-Abt. (E) z. b. V. 21 - au début encore appelée II. Abteilung des Korps-Ln-Regiments 42 - a été le Major Ernst Bury, remplacé plus tard par le Major Werner Bode. Le 10 octobre 1942, l'Eisenbahn-Flugmelde-Abteilung du Major Bury était prête à être engagée en opération.

A cette époque les trois compagnies étaient désignées par les noms de code « Sumatra » I, II, III (Sumatra dérivé de Suchen - rechercher) pour ce qui concerne la partie transmission et observation et « Java » I, II, III (Java dérivé de Jagen - chasser) pour ce qui concerne la partie conduite de la Chasse.

Le travail des Compagnies sur voie ferrée (Eisenbahn-

kompanien) consistait à assurer la transmission des informations et la veille aérienne mais aussi à guider la Nachtjagd. Dans la plupart des cas ces compagnies étaient utilisées pour combler les lacunes des moyens de transmissions et d'observations aériens fixes... [...]

Lorsque l'on parle du transfert à l'Ouest de la IV./NJG 5 - d'après les documents consultés - il semble que seul quelques équipages des 10. et 11. Staffeln aient effectivement été envoyés en Bretagne car la plupart des archives ne parlent que de Schwärme - soit quatre appareils - par aérodrome d'affectation (Dinard, Morlaix, Nantes, Rennes...). En effet, au moment du déplacement du Groupe vers l'Ouest ce que l'on appelle « La bataille de la Ruhr » bat son plein et plusieurs des meilleurs équipages de la Nachtjagd sont envoyés aux Pays-Bas en renfort des unités de chasse de nuit qui y sont stationnées. Le Hptm. Prinz zu Zayn-Wittgenstein est l'un d'entre eux et il ne fera donc pas partie des hommes venus combattre en Bretagne car il va rejoindre l'aérodrome de Gilze-Rijen, aux Pays-Bas.

Comme pour toute unité opérationnelle, les victoires et les pertes vont se succéder au sein du Groupe.

Durant la nuit du 25 au 26 février, l'Oblt. Erich Tschiedel, officier contrôleur d'interception de Sumatra I, guide l'équipage de l'Uffz. Heintze de la 10./NJG 5 vers un Wellington III (Le serial X3413 codé EX-R du Sgt. Waldorf appartenant au No.199 Squadron). L'appareil revient d'une mission de mouillage de mines au large de Lorient lorsqu'il est engagé par le chasseur allemand dans le secteur de Morlaix, dans la zone désignée sous le nom de code « Bussard II ». La revendication allemande est erronée car l'avion, après effectivement un combat aérien, est rentré à sa base.

Le 13 mars 1943, l'Oblt. Erich Tschiedel, une nouvelle fois, guide l'Uffz. Franz de la 10./NJG 5 vers un Wellington III (Le serial BK516 du Sgt. Kuzminski appartenant au No.300 Squadron Polonais) de retour d'une mission de mouillage de mines au large de Saint-Nazaire. Cette victoire sera la première mais aussi la dernière pour l'équipage de l'Uffz. Franz qui disparaît corps et biens en mer avec sa victime - aucun membre des deux équipages ne sera retrouvé. Les tirs de défense du bimoteur anglais ont eu raison de l'avion allemand avant que le bombardier lui-même endommagé ne percute la mer à une cinquantaine de kilomètres au nord de Morlaix.

August Fischer, un pilote de la NJG 5, a décrit dans son livre « Bis der Wind umsprang » (Jusqu'à ce que le



Association Bretonne du Souvenir Aérien 1939-1945

Mairie de Châteaubriant, Place Ernest-Bréant BP 189

44146 Châteaubriant Cedex

Contact : y.genachtebail@gmail.com 06 42 20 73 81

Intermède Breton pour le IV. Groupe de la NJG 5 (suite)

par Frédéric Henoff - Photos : Die Deutsche Luftwaffe: Eine Bilddokumentation der Luftwaffe von 1935 - 1945, Zerstörer- und Nachtjagdverbände - Teil 3 par Michael Meyer/Paul Stipdonk

vent ait tourné) le rôle de cet officier contrôleur d'interception : [...] l'avion ennemi apparaît sous l'aspect d'un spot lumineux rouge sur la vitre de la table d'évaluation « Seeburg » et sa route se dessine sur un système de carroyage dont une grille matérialise les lignes. Un deuxième écran radar prend en charge le chasseur, son spot lumineux scintille quant à lui en vert sur la vitre de la table « Seeburg ».

La mission de l'officier contrôleur d'interception et de son équipe consiste à donner par radio au chasseur, altitude, cap, route et instructions afin d'amener aussi vite que possible le spot vert au contact du spot rouge pour qu'ils se rejoignent alors qu'ils sont encore espacés de trente à quarante kilomètres à l'intérieur du secteur quadrillé par l'écran radar.

C'est au moment où le chasseur est proche de l'ennemi mais qu'il ne le voit pas encore, et à cet instant seulement que le contrôleur d'interception a la possibilité de donner au chasseur les ultimes indications d'altitude et de correction de cap. La mission du contrôleur prend fin quand la voix de l'opérateur radio de l'avion de chasse lui annonce : « Viktor, ich berühre » (« Bien compris, je touche »), c'est-à-dire « Je vois l'avion ennemi. » [...]

Il semble que le train ait été la cible d'une attaque de la Royal Air Force dans la nuit du 20 au 21 mars 1943 car un rapport anglais indique : « Dans l'ouest de la France, durant la nuit du 20 mars, une station de guidage de chasse et des équipements de chemin de fer ont été mitraillés près de Morlaix. »

Le 14 avril 1943 c'est encore l'Oblt. Erich Tschiedel qui guide le Lt. Josef Pützkühl de la 10./NJG 5 vers un Lancaster (serial ED536 du Sgt. Slater appartenant au No.100 Sqn) qui, au retour d'un raid sur la port Italien de La Spezia, s'est légèrement écarté de sa route retour. On sait aujourd'hui que cette revendication est erronée car le bombardier, bien que gravement endommagé lors de cette attaque, a réussi à rentrer et à atterrir sur l'aérodrome d'Exeter.

Le 21 avril 1943 c'est au tour de l'Oblt. Rudolf Walther de guider le chasseur de la 10./NJG 5 piloté par l'Uffz. Heintze vers un Wellington (Le serial X3413 du F/O Archer appartenant au No.199 Squadron) au retour d'une mission de mouillage de mines. Là encore la revendication est erronée car malgré les dommages subit, le pilote réussi à ramener son avion à la base.

Le 17 mai 1943, en approche de l'aérodrome de Rennes après un exercice de tir aérien, le Junkers

Ju-88 C-2 Werk-Nr. 880764 codé C9+PU s'écrase au sol en début de matinée. L'avion appartenant à la 10./NJG 5 était piloté par le Lt. Karlheinz Kaps. Tout l'équipage périt carbonisé dans l'accident, l'avion s'écrasant au sol près de le Bonaque en Domloup. Les autres membres d'équipage étaient les Fw. Johannes Meichsner et Gefr. Karl Brand.



Une autre vue de membres de la 10./NJG 5. De gauche à droite, Dihlmann, Glahl, Marchetti, Buchholz, non identifié, non identifié.

A suivre dans la prochaine lettre d'information ...