

EN PARCOURANT LES ARCHIVES ET LA MÉMOIRE BELLÎLOISE

CATASTROPHES AÉRIENNES DE LA DERNIÈRE GUERRE

Louis CHARTIER

BELLE-ISLE HISTOIRE a déjà publié dans son numéro 24, sous la signature de Nicole Garans, un article intitulé : “Trois aviateurs américains périssent à Belle-Île”, relatant la chute d’une forteresse volante à Bourdouluc en 1943. Louis Chartier apporte ici une suite à ce récit.

Une Forteresse Volante tombe dans la baie des Grands-Sables

Au moment où la Forteresse Volante s’écrasait près de Bourdouluc ce lundi 28 juin 1943 dans l’après-midi vers 17h-17h30 une autre Forteresse Volante, B17F aussi, tombait en mer à quelques encablures de la plage des Grands-Sables.

Quelques membres de l’équipage ont sauté en parachute, la flak (DCA) allemande de Port Cotter, Gouastin, Ramonet, Vieux Moulin, Taillefer (entres autres) se déchaîne contre ces parachutistes accrochés à leurs soupentes, « *cinq de ces aviateurs tombent en mer (côté intérieur de l’île)* ». Témoignage de André C.

Des bateaux de pêche bellilois se détournent de leur route pour sortir de l’eau ces aviateurs pataugeant avec leurs Mae West ou dans leurs dinghys.

Corentin A. et son fils prennent à bord de “*La Marie-Françoise*” deux de ces aviateurs vivants. Le poste allemand le plus proche se faisant de plus en plus menaçant avec des tirs rapprochés et précis, un troisième aviateur est repris... trop tard... noyé ! Témoignage de A.A.

Une vedette allemande partie du port de Palais reprend manu militari un aviateur dans le bateau de Prosper Marion et les deux autres dans celui de

Corentin A. en menaçant ces pêcheurs de sanctions et de représailles.

Corentin A. a ramené à terre les dinghys, ils sont restés longtemps sur le quai du bassin face à la poste et la perception aujourd’hui. Le lendemain il devait d’ailleurs à la suite des tirs des mitrailleuses allemandes vérifier l’état de la coque de son bateau sur la grève.

Rapport de perte d’appareil¹ :

Date : 28-6-43

Lieu de chute : Belle-Île-en-mer

Type : B17F

Unité : 351BG-511BS

Serial : 42-29843

Immatriculation : TU-D

Equipage :

Pilote : Lt. John M. Moss

Copilote : 2nd Lt. Leonard Bigelow

Bombardier : 2nd Lt. Aaron Lazerson

Navigateur : 2nd Lt. Jack R. Mason

Opérateur radio : T/Sgt Burt L. Almy

Mécanicien : T/Sgt Joseph J. Beal

Mitrailleur de tourelle inférieure :

S/Sgt John A. Kennedy

Mitrailleur de sabord gauche :

S/Sgt Theodore E. Malish

Mitrailleur de sabord droit :

S/Sgt Emery K. Criswell

Mitrailleur de queue :

S/Sgt Lonnie Owens

Lors de la remise de leurs livrets à la GAST (douane allemande) de l'hôtel de Bretagne nos deux pêcheurs furent sermonnés par un galonné de service. Fallait-il donc laisser ces aviateurs américains se noyer ?

Cet appareil baptisé Screwball¹ (Le cinglé NDA) par son équipage faisait donc partie comme celui tombé à Bourdouluc du 351^e groupe de bombardement mais du 511^e escadron.

Lorsque cette Forteresse Volante s'écrasait en mer devant la plage des Grands-Sables, au balcon de l'hôtel de Bretagne une brochette de galonnés allemands applaudissait à tout rompre ; parmi eux une française (non belliloise il faut le préciser) employée de la GAST les accompagnait dans ces applaudissements (Témoignages de Maurice Leson et Elisée Dourilin).

Ce soir-là sur le quai cette manifestation germanophile intempestive de S... fut le sujet de conversation, assortie de tous les épithètes à la mode à l'époque ; épithètes qu'il serait inconvenant de répéter aujourd'hui.

À l'arrivée à la grande cale de Palais de ces aviateurs américains les occupants ont refoulé les bellilois dans les ruelles avoisinantes ; pour éviter une manifestation de sympathie ? Probablement. (Témoignages G.L. Ch.L.).

Sur les 10 membres de l'équipage du B17 cinq sont saufs, le pilote John Moss, le copilote Leonard Bigelow, le radio Burt Almy, le mitrailleur de sabord droit Emery Criswell et le mitrailleur de tourelle inférieure John Kennedy (!), trois de ces aviateurs ont été repris en mer par les allemands dans les bateaux des pêcheurs bellilois, un quatrième est tombé sur la terre ferme, « *dans le vallon entre les villages de Samzun et du Colety* » (témoignage Léon C. de Locmaria), celui-ci serait le mitrailleur John Kennedy. Le cinquième, le copilote Leonard Bigelow, a rejoint la côte à la nage.

¹ La plupart des avions du 511^e escadron portait un nom comprenant le mot "ball" en hommage au Lt Col. Clinton Ball commandant de l'escadron.

Le copilote retrouvé

Le copilote Leonard Bigelow² retrouvé grâce à Internet aux Etats-Unis en août 2000 se souvient :

Cet après-midi du 28 juin 1943 son appareil est atteint par la flak allemande au dessus de St Nazaire, l'appareil avec un moteur en flammes quitte la formation sur la route du retour et est attaqué par des chasseurs allemands. A ce moment le mitrailleur de queue, le sergent Lonnie Owens, est tué, le corps d'un deuxième aviateur tué lui aussi avant l'évacuation est resté dans l'appareil, celui-ci serait le mécanicien Joseph J. Beal selon Leonard Bigelow (courrier du 14/9/2000). Le reste de l'équipage a sauté en parachute, cinq de ces hommes ont eu la vie sauve, les trois autres, le bombardier Aaron Lazerson, le navigateur Jack R. Mason et le mitrailleur de sabord gauche Theodore E. Malish sont MIA³, tués par la flak allemande avant leur amerrissage ou noyés ? on ne le saura jamais. C.L. de Locmaria se souvient « *Des parachutistes sont tombés en mer avant le passage de l'avion en feu au dessus de l'île au large du Skeul – Kergolay, la batterie boche de Port Cotter a tiré sur ces parachutistes.* ». Un autre appareil de cette formation a noté dans un rapport avoir aperçu 8 parachutes sans être certain qu'ils provenaient de ce B17^{II}. Les autres appareils perdus lors de cette mission ayant tous été répertoriés on peut légitimement supposer que ces 8 parachutistes étaient les survivants de l'équipage du Lt Moss.

Leonard Bigelow, lui, tombe en mer à faible distance de la côte intérieure de l'île, il rejoint la terre ferme à la nage (étant, à l'époque, un excellent nageur), il aboutit sur une plage, les Grands-Sables ? Port York ? Bordardoué ? Port Guen ? Impossible de le préciser, les témoins des villages proches de la côte ayant disparu, les

² Il coule aujourd'hui une retraite heureuse en Floride, pratiquant le golf, son sport favori, mais il n'a pas oublié ce lundi noir de juin 1943. Il avait eu 23 ans la veille, le dimanche 27 juin ; le jour suivant il sautait en parachute de son avion en flammes au dessus de Locmaria, triste lendemain d'anniversaire.

³ MIA : *Missing In Action*, disparu au combat

autres étant trop jeunes pour s'en souvenir⁴. Là, chargé dans une voiture hippomobile (allemande ? ou la charrette d'un cultivateur bellilois réquisitionnée ?) - un char à bœufs dit-il - il est transporté dans un hôpital militaire allemand (il était blessé au bras), certainement le Lazarett des occupants jouxtant l'hôpital civil de Le Palais et situé dans l'angle de la rue Joseph Le Brix ; après deux ou trois jours dans cet hôpital il est placé en captivité « dans une prison dont les murailles surplombent la mer »⁵, la Citadelle probablement. Il est ensuite transporté sur le continent avec le lieutenant Moss pilote du B17 vers le Stalag Luft III à Sagan où il a été détenu jusqu'à la fin de la guerre.

Tous ces aviateurs américains, les sept de l'équipage du B17 tombé à Bourdouluc et les cinq survivants de celui tombé devant les Grands Sables, ont été regroupés (après un séjour à l'hôpital ?) dans la citadelle. Communiquaient-ils entre eux ? Les officiers étaient-ils séparés du reste de l'équipage ? Leonard Bigelow dit n'avoir eu de contact qu'avec le Lieutenant Pilote Moss. Annie Clément (Nanie) encore tolérée à la Citadelle par les occupants avant d'en être expulsée en août 1943 se souvenait pourtant de ces jeunes aviateurs américains en captivité riant et plaisantant entre eux malgré le drame qu'ils venaient de vivre.

L'épave de cette Forteresse Volante a du depuis se désagréger (avec à son bord les corps des sergents Lonnie Owens et Joseph Beal ?) et là aucun monument n'en célèbre le souvenir.

⁴ Selon le sergent Burt Almy, opérateur radio, retrouvé dans l'Ohio en 1996 par Michel Lugez (*Missions de bombardements américains sur St Nazaire* – Editions Ouest-France), lorsqu'il a été sorti de l'eau par le pêcheur bellilois (Corentin A.) Leonard Bigelow était déjà sur le pont du bateau ; il y aurait donc confusion avec le pilote John Moss ; possible car celui-ci a été POW (*Prisoner Of War* : prisonnier de guerre), confusion excusable lorsque l'on est commotionné par un tel crash. Le mitrailleur de sabord droit Emery Criswell serait donc l'aviateur repêché par Prosper Marion et repris ensuite par la vedette allemande.

⁵ Témoignage de Leonard Bigelow.

Des éléments de l'épave sont toujours là.

M.Michel Lugez (dont l'ouvrage est cité note 4) situe le point de chute de ce B17 « dans le passage des Sœurs entre les îles de Houat et de Hoëdic par 47°21'40''S(?) et 3°45'⁶ » (page 226); il y a certainement confusion avec un autre appareil. Dans ce même ouvrage le sergent Burt Almy écrit : « L'avion est descendu dans l'eau en piqué à l'est de Belle-Île » ; le copilote Leonard Bigelow est, lui, plus précis ; accroché à son parachute il a vu l'avion tomber entre un et deux miles de la côte (1,6 à 3,2 km) ; des témoins de l'époque donnent des distances variant entre 800 et 1000 mètres. Les pêcheurs bellilois qui draguent la zone (lors de la pêche à la coquille entre autres) savent encore aujourd'hui, 57 ans après, qu'ils risquent d'accrocher dragues et filets dans des éléments de l'épave de ce B17 ; selon D. J. « On cargue⁷ encore aujourd'hui dans des gros morceaux » ; les moteurs ? André A. se souvient d'avoir remonté il y a quelques années un train d'atterrissage complet de cet appareil. Tous situent l'épave dans la baie des Grands Sables.

⁶ Le méridien de 3°45'W passe entre Groix et l'archipel des Glénans, erreur de frappe dans cet ouvrage ?

⁷ Carguer : accrocher, patois bellilois.



Cet appareil, vétéran de la seconde guerre mondiale, porte les insignes du 351^e Groupe de Bombardement auquel appartenaient les 2 B17 tombés à Belle Ile le 28 juin 1943 et plus précisément ceux du 511^e escadron dont faisait également partie le B17 tombé dans les Grands-Sables.

Affecté au 511^e Bomb Squadron (code DS) - les célèbres "Ball Boys" du Major Clinton BALL -, il effectuera depuis sa base de Polebrook au nord de Londres, 6 missions de guerre sur l'Europe.

Photo Roger Chauvelot pour l'association "Forteresse toujours Volante",
site internet www.chez.com/b17/

Un chasseur allemand tombe à Kergallic

Ce même lundi 28 juin, à la même heure, un chasseur allemand Focke Wulf 190, probablement touché au combat par les B17, s'écrase près de Kergallic. Le lieutenant pilote Hans Jajonz saute en parachute, celui-ci ne s'ouvre pas ; il s'écrase dans un champ près du village de Borchudan.



Focke Wulf 190

Rapport de perte d'appareil^{III} :

Date : 28/6/43

Lieu de chute : Kergallic

Type : FW 190A-5

Unité : 9./J.G.2 ou Stab III/J.G.2
suivant les sources.

Werk Nr. : 5851

Immatriculation : ' << + 1 ' blanc

Pilote : Lt Hans W. JAJONZ ou ZAJONZ ou ZAJUNZ suivant les sources †

Remarque : abattu par les B17

« L'avion a percuté le sol entre les villages de Kerdaigre et Kergallic ; il s'est pratiquement pulvérisé. Les débris étaient éparpillés tout autour du point de chute » (témoignage d'un habitant de l'endroit à l'époque) ; L.G., autre témoin, se souvient du trou fait dans le sol à Borchudan par le corps du pilote. Jeanne Guénégou, dans ses souvenirs, écrit qu'il s'agit d'un Messerschmitt, erreur bien excusable ; à Belle-Île pendant cette guerre, pour beaucoup, tous les chasseurs allemands étaient baptisés Messerschmitt.

Ce chasseur a-t-il été abattu par le B17 de Copeland tombé à Bourdoulie, par celui de Moss tombé dans la baie des Grands Sables ou par un autre rentré sans dommage en Angleterre ? On ne le saura jamais.

Le bombardement de Saint Nazaire ce 28 juin 1943 est considéré comme le cinquantième et dernier grand

raid opéré par l'aviation alliée sur Saint Nazaire. La ville est alors détruite à 85% ; il y eut 489 morts civils par ces bombardements... et la base sous marine était toujours intacte !

Mais avant ce 28 juin 1943 d'autres avions étaient tombés sur Belle Île.

Un bimoteur allemand à Bordustard

Le vendredi 8 novembre 1940 un bimoteur allemand fait un atterrissage forcé dans un champ près de Bordustard. Le champ fraîchement labouré a provoqué le renversement "cul par dessus tête" de l'appareil de type Junker 88.



Junker 88

Rapport de perte d'appareil^{IV} :

Lieu de chute : Le Palais

Type : Ju 88A-1

Unité : 2. (F) 123

Werk Nr. : 350

Remarques : Atterrissage forcé suite à un combat aérien. Equipage indemne. L'avion endommagé à 60% est embarqué sur le Charles Ribière.

À l'époque on pensait que c'était l'incompétence du pilote qui avait mis l'appareil dans cette situation. À la lecture des archives il y aurait eu combat aérien.

Un bimoteur anglais à Loctudy

Le vendredi 20 décembre 1940 vers 11h un bimoteur anglais atterrit en catastrophe près du village de Loctudy (avant de se poser il était passé plusieurs fois au-dessus de Le Palais au ras des toits), le train rentré, le réservoir à sec, après s'être perdu dans la brume, disait-on. Il avait fait effectivement une

matinée très brumeuse, brume qui s'était dissipée en fin de matinée, moment où l'avion a atterri. L'atterrissage a eu lieu dans un terrain légèrement vallonné commençant à l'Usine à Gaz et aboutissant au chemin de Loctudy-Bruté ; aujourd'hui le terrain est boisé mais à l'époque il était bien dégagé.

L'appareil s'était arrêté sur le haut de Loctudy près de Kerpold-Léo. Les habitants des villages avoisinants auraient vu les trois membres de l'équipage tenter de mettre le feu à l'appareil et n'y parvenant pas ; pour d'autres c'étaient tout simplement les papiers de bord qu'ils auraient brûlés.



Bristol Blenheim

Rapport de perte d'appareil^V :

Date : 20/12/40

Lieu de chute : Loctudy

Remarque : atterrissage forcé dans un champ. Les trois membres d'équipage sont faits prisonniers.

Les archives départementales du Morbihan donnent plusieurs dates (20, 21, 23 et 24 décembre 1940), ces dates successives sont certainement dues au fait que cet appareil est resté plus de 2 semaines sur le terrain. Selon J.G. « *C'était le vendredi précédent les vacances de Noël* ». Yvonne Lanco dans son ouvrage « La Citadelle de l'Atlantique » précise la date : 20 décembre 1940. Notons que le 20/12/40 était bien un vendredi.

Le départ de ces aviateurs anglais dans la demi heure qui a suivi l'atterrissage a généré une mini manifestation de sympathie sur le quai, leur départ a été ponctué de quelques "Good Bye ! On les aura !" à la grande colère des occupants ? Cette manifestation est à relativiser, certains historiens bellilois ayant une propension marquée à l'exagération.

Les belliloises admiratives

Les demoiselles (et les dames) les trouvaient fort à leur goût ces aviateurs anglais. *« Ah ! c'est qu'ils étaient beaux ! ils avaient un beau pull-over blanc à col roulé, un beau blouson avec de la peau de mouton dedans et de belles bottes avec aussi de la peau de mouton dedans. »* Certaines qui "pratiquaient" déjà la Wermacht et la Kriegsmarine étaient-elles prêtes à tomber dans les bras de la RAF ? Probablement, on ne peut rien contre l'attrait de l'uniforme.

Ce bimoteur, équipage de 3 hommes, avec un avant vitré plutôt bizarre, en forme de proue de péniche, était peut-être un Blenheim. Il est resté plus de deux semaines dans ce champ à Loctudy, gardé jour et nuit par une sentinelle, jusqu'à l'arrivée de spécialistes venus de Lorient qui le démonterent pièce par pièce. Les caisses desdites pièces furent ensuite stockées à Le Palais, quai de l'Yser. Les gosses du quartier avaient tous dans la poche un écrou, une rondelle, des reliques !

À Bordustard comme à Loctudy ce fut la promenade du dimanche des bellilois et celle des élèves de l'école publique en semaine.

Dans la liste^V tenue pratiquement au jour le jour des pertes de l'aviation de bombardement anglaise pour le mois de décembre 1940, on trouve à la date du 19-20 décembre la perte d'un appareil de type Blenheim IV ; les trois membres d'équipage étant faits prisonniers de guerre :

Rapport de perte d'appareil^{VI} :

Date : 19-20/12/40

Mission : Lannion

Type : Blenheim IV

Unité : Sq 107

Immatriculation : T 1860 M

Equipage :

F. Lt E.S. Humphreys, POW

Sgt G.R. Griggs, POW

Sgt L.F. Brand, POW

Remarque : Décollage de Watisham pour attaque de l'aérodrome de Lannion

Le lieu de chute n'est pas précisé.

S'agit-il de cet appareil perdu à la suite d'une opération sur la Bretagne ? probablement, Lannion étant à environ 150 km à vol d'oiseau de Belle Île, une avarie de compas s'ajoutant à cette brume à couper au couteau expliquerait l'atterrissage en catastrophe à Belle Île.

L'aviation de chasse de la RAF n'accuse aucune perte de bimoteur pour cette période. Pour avoir la certitude qu'il s'agit bien de cet appareil la consultation des archives des pertes de l'aviation de reconnaissance et du Coastal Command de la RAF serait nécessaire⁸.

De Loctudy aux balles de la Gestapo ?

Le Flight Lieutenant Humphreys, pilote de ce Blenheim, a participé à l'évasion de masse du Stalag Luft III⁹ en mars 1944, il fut capturé et assassiné par la Gestapo le 31 mars 1944, ses cendres reposent maintenant dans le vieux cimetière de Poznan (Pologne).

Rappelons que cette évasion de masse d'aviateurs du Stalag Luft III a été le thème du film "La Grande Evasion". 76 officiers alliés creusèrent au fil des mois un tunnel de plus de 100 mètres de long. 73 fuyards furent repris, 50 furent exécutés sur ordre d'Hitler, 23 réincarcérés et 3 seulement réussirent à gagner l'Angleterre.

Crash d'un bimoteur allemand à Goulphar

Le dimanche 4 octobre 1942 un Junker 88 s'écrase à Goulphar ; aucun survivant.

Rapport de perte d'appareil^{VII} :

Lieu de chute : Goulphar

⁸ Si un lecteur avait la possibilité d'effectuer des recherches dans les archives de l'aviation anglaise...

⁹ Ce camp où était également détenu Leonard Bigelow regroupait des centaines d'officiers aviateurs alliés.

Date : 4/10/42
 Type : Ju 88D-1
 Unité : Wekusta 2
 Werk Nr. : 1141
 Pilote : Fw. Joseph Gruner

Les archives ne précisent que le nom du pilote, Joseph Gruner. L'équipage de ces Junkers 88 était composé de quatre hommes.

F.V. de Kervilahouen a conservé un souvenir précis de ce crash.

Un bimoteur canadien à Ster Vras

Dans la nuit du dimanche 28 février au lundi 1^{er} mars 1943 un appareil de type Wellington de la RCAF (Royal Canadian Air Force) de retour d'un bombardement sur St Nazaire s'écrase sur la partie Nord de Ster Vras. Un seul membre de l'équipage saute en parachute, ce rescapé est le sergent Allison opérateur radio, les autres membres de l'équipage sont morts lors du crash de l'appareil et là non plus pas de monument en souvenir.



Vickers Wellington

Rapport de perte d'appareil^{VIII} :
 Lieu de chute : commune de Sauzon au voisinage du village de Deuborh
 Date : 28/2 – 1/3/43
 Mission : St Nazaire
 Type : Wellington
 Unité : Sq 427
 Serial : BK343
 Immatriculation : ZL-V
 Equipage :
 Pilote : Wt. Offr. II William D. Hartney †
 Bombardier : Sgt. D. A. Ferguson †
 2e bombardier : Sgt. Reginald W. Radford †
 Navigateur : Flt. Sgt. James A. Kilpatrick †

Opérateur radio : Sgt. E. Allison, POW
 Mitrailleur : Flt. Sgt. John L. Ward †

Témoignage d'une habitante du village de Borcastel à l'époque :
« Vers 10-11 heures du soir l'avion en flammes s'est écrasé et a littéralement explosé sur le côté nord de Ster Vras partie sur la côte, partie sur les rochers en contrebas. L'aviateur qui a sauté en parachute est tombé dans le vallon au bout du marais, près de la route. Les corps des aviateurs morts ont été remontés en haut de la falaise et emmenés par les boches (qui interdisaient l'approche aux gens du quartier), probablement à Palais dans le cimetière puisqu'il n'y a pas eu de militaires enterrés dans le cimetière de Sauzon pendant la guerre. »

En 1950, sept ans après ces faits, un moteur en étoile était encore enchâssé dans une faille de rocher, depuis ?

Le Bomber Command avait "mis le paquet"

Dans la nuit du 28 février au 1^{er} mars 1943 raid massif du Bomber Command sur St Nazaire. 437 appareils y participent, 100 Halifax, 4 Mosquito, 62 Stirling, 152 Lancaster, 119 Wellington. Ce bombardement a causé la mort de 29 civils et la base sous-marine était intacte...

Il y eu 5 appareils abattus. Le Wellington tombé à Belle Île est-il compté parmi ceux-là ?

Un Focke Wulf à Locmaria

Le 4 juillet 1943 un chasseur allemand de type Focke Wulf s'écrase sur la commune de Locmaria.

Rapport de perte d'appareil^{IX} :
 Lieu de chute : Locmaria
 Type : FW 190A-5
 Unité : III/J.G.2
 Werk Nr. : 710008
 Remarques : Touché probablement en combat avec des quadrimoteurs. Le pilote saute, indemne.

Ce jour là un raid sur Nantes du 92^e groupe de bombardement US avait eu lieu.

La chute de ce chasseur n'a pas laissé de traces dans la mémoire belliloise (à moins que des témoins de l'époque ne se manifestent aujourd'hui) ; il est vrai que c'était la guerre et que les bellilois étaient beaucoup plus sensibles à la perte d'un avion allié et plus indifférents, quand ce n'était pas un autre sentiment, à celle d'un avion allemand. C'était ainsi...

La décharge du quai du bassin

Les débris de tous ces appareils tombés sur l'île, à l'exception de ceux qui ont été méthodiquement démontés (8/11/40 et 20/12/40), ont été stockés sur le quai du bassin, quai Fouquet aujourd'hui, en face de la coopérative agricole (quai bombardé en 1941, mars ou avril¹⁰ et reconstruit quelques mois plus tard). Un empilement de plaques de duralumin, casseroles d'hélices, moteurs, sièges, trains d'atterrissage etc. gisait là en attente d'un hypothétique chargement. Les bellilois fouillaient cette décharge pour récupérer qui une cornière, qui un morceau de tube, toutes choses rares à l'époque. Pour certains ces débris représentaient des reliques, reliques évidemment disparues avec le temps (seul E.C. conserve précieusement une plaque d'aluminium provenant du B17 tombé à Bourdouluc) ; d'autres, les jeunes, confectionnaient avec les écrous des bagues doublement symboliques offertes ensuite aux petites camarades d'école.

Les corps retrouvés à Locmaria

L'aviateur Rogerson dont le corps a été trouvé sur la côte vers Kerdonis le 28 avril 1942 (*Belle-Île Histoire* n°24, page 12) était membre de l'équipage d'un bombardier bimoteur type Manchester 106^e squadron.

¹⁰ Si un lecteur pouvait apporter des précisions sur la date de ce bombardement. Bizarrement on n'en trouve aucune trace dans les archives municipales de Le Palais ni dans les archives départementales du Morbihan.

Disparu le 16 avril 1942 à l'âge de 27 ans il était originaire de Shepperton dans le Middlesex, fils de William John et de Violet Anne Rogerson^x, mari de Irene May Patricia Rogerson^x. William Valentine Rogerson sergent mitrailleur de l'air a été enterré au cimetière de Locmaria ainsi que le corps de l'anonyme échoué le 27 avril 1942 sur la plage des Grands Sables.

Quelques jours après la découverte de ces deux corps la pinasse "Rose de Lisieux", capitaine L. Thomas arrive à la grande cale de Palais. Sur le pont, le corps d'un noyé vêtu d'un uniforme bleu, la jambe sectionnée à hauteur de la cuisse ; il est transféré à bord d'une camionnette allemande et enterré derrière le mur sud du cimetière de Le Palais à la hauteur de la tombe de la famille Bedex-Le Du (cette fosse commune fut appelée plus tard par les bellilois "Le cimetière des Anglais") ; faisait-il partie lui aussi de l'équipage du Manchester ?

Lorsque ces trois corps furent trouvés à Belle Île on était persuadé qu'ils avaient été tués lors du coup de main anglais sur Saint Nazaire (opération Chariot) qui avait eu lieu un mois plus tôt, le 27 mars. Les précisions données par les archives C.W.G.C. citées précédemment prouvent qu'il n'en est rien pour Rogerson ; pour les deux autres ? L'exhumation de ces corps de militaires alliés s'est faite dans les années d'après guerre (1946 ? 1947 ?). Le sergent Rogerson est enterré au cimetière anglais de Pornic avec un autre membre de l'équipage du Manchester ; Ward ; les deux autres membres de cet appareil, les sergents Roberston et Wigtman à La Baule Escoublac. Un autre, l'officier pilote Scatchard, à Scarborough Manor Road. Les sergents Power et Storel n'ont pas de tombes connues : disparus ? non identifiés ?

Le document d'archive (*Bomber Command losses*) précise que cet appareil Manchester¹¹ a décollé de Coningsby le 16 avril 1942 à 20h50 pour une opération « Jardinage » (Gardening) qui consistait à mouiller des mines dans la zone Lorient – Groix – Belle Île – Houat – Hoëdic – Saint-

¹¹ Fabriqué par la firme Avro le Manchester était un Lancaster bi-moteur.

Nazaire, zone dans laquelle il a du être abattu, par la flak ? par un chasseur allemand ?

Un Wellington a décollé d'Angleterre ce même soir du 16 avril 1942 à 21h16, pour mouiller lui aussi des mines dans l'estuaire de la Loire dans la même opération Gardening, en compagnie du Manchester de Rogerson ? Probablement. Il fut lui aussi abattu ; sur les 6 membres de l'équipage l'un est enterré à Noirmoutier (Sgt Hall), le Sgt Sheffield à La Baule-Escoublac, les autres sont disparus ou non identifiés.

Le Cimetière des Anglais

Cette fosse commune hors le mur sud du cimetière de Le Palais, appelée par les palantins durant cette guerre *"Le Cimetière des Anglais"* ou *"Les Tombes des Anglais"*, était fleurie en permanence (et croulait sous les fleurs à la Toussaint) malgré l'interdiction faite par la délégation spéciale nommée par le gouvernement de Vichy en place à la mairie de Le Palais à l'époque.

Étaient enterrés dans ce *"Cimetière des Anglais"* le corps retrouvé par la pinasse *"Rose de Lisieux"* et certainement aussi des corps d'aviateurs américains tombés en mer le 28/6/43 (deux corps sont arrivés à la grande cale de Le Palais dans un bateau allemand le soir du même jour ; témoignage A.C.), les aviateurs canadiens (tous ?) tombés à Ster Vras le 28/2/43 et d'autres récupérés sur la côte par le menuisier G. sur ordre des allemands (témoignage Mlle G. fille dudit), une dizaine en tout ? Moins ? Plus ? Bizarrement il n'existe aucune trace dans les registres de l'état civil de Le Palais et Sauzon ; pourquoi ? Un lecteur peut-il en donner l'explication ? Les occupants n'auraient pas transmis à la mairie de Le Palais l'identité de ces corps ? Possible. Il est vrai que les dits occupants n'étaient pas très portés sur les confidences ; c'est le moins que l'on puisse dire.

La mairie de Le Palais n'a peut-être pas (ou n'a sûrement pas) insisté auprès de ces occupants pour connaître l'identité de ces aviateurs. Seules les mairies de Locmaria les 27 et 28 avril

1942 et de Bangor le 28 juin 1943 ont enregistré ces inhumations.

Aucune trace non plus des exhumations après la guerre dans toutes ces mairies.

Madame Suzanne Vinet dans le n°3 du bulletin de l'Association pour l'Histoire de Belle Île (1964) aborde le sujet en quelques lignes :

« Pour les aviateurs anglais et canadiens tombés au combat au dessus de l'île certains furent enterrés par les allemands en dehors du cimetière et leurs tombes fleuries chaque jour par des mains amies. Après la libération ces morts furent enterrés dans le cimetière mais en 1949¹² des anglais sont venus exhumer leurs cercueils et les ont emmenés. »

Madame Vinet semble bien informée, elle avait peut-être eu accès à des documents en mairie par son père M. Le Toquin, premier adjoint dans les années d'après guerre ; documents disparus ?

Les deux militaires (l'un était américain, l'autre anglais ?) chargés de l'exhumation de ces corps prenaient pension à l'hôtel de la gare, quai Vauban. Ils étaient équipés de pelles, de pioches et d'une jeep avec remorque ; ils sont restés à Belle Île quelques jours. Une fois encore le menuisier G. fut mis à contribution pour la fabrication des cercueils. Ils ont très certainement eu des contacts avec les mairies de l'île ; il n'en reste aucune trace dans les archives à Le Palais. Les recherches effectuées dans les Archives départementales du Morbihan (cotes des sépultures et exhumations des militaires : R/5109 – 4826 – 4828 – 4754) et le relevé des avions abattus (41/J/79) sont demeurées vaines.

Il ne reste donc en référence que le témoignage des personnes ayant vécu cette époque. Jusqu'à quand ?

La CWGC (voir note X) ignore totalement le lieu des tombes d'origine des aviateurs enterrés dans leurs cimetières : ils sont les premiers étonnés d'apprendre que l'aviateur Rogerson avait été enterré à Locmaria. Il en est de même pour les américains ; l'ABMC (*American Battle Monuments Commission*) ignore elle aussi les tombes à Bangor de Ranum, Tuminski et Hanan

¹² Cette date, 1949, me semble bien tardive (NDA).

et n'a retrouvé que la tombe de Ranum dans le cimetière américain de Saint James en Normandie ; Tuminski et Hanan ont du être enterrés aux USA. Le corps de Frank W. Hanan ne portait aucun signe d'identité, il n'a pu être formellement identifié qu'après l'exhumation par déduction des noms des sept autres membres de l'équipage prisonniers de guerre, s'il y avait eu un deuxième aviateur tué non identifié (MIA) cette déduction n'aurait pas été possible et Hanan serait resté MIA. Les noms des cinq aviateurs morts dans le crash des Grands Sables, L.Owens, T.Malish, J.Beal, J.Mason et A.Lazerson figurent au mur des disparus dans le cimetière américain de Cambridge en Grande-Bretagne.

Les tombes des aviateurs canadiens à Pornic

Les tombes des aviateurs canadiens morts à Ster Vras, à l'exception du Sgt Fergusson disparu ou non identifié, sont au cimetière anglais de Pornic (ont-ils tous été précédemment enterrés à Belle-Île ?). Le nom du Sgt Fergusson figure sur le mémorial de Runnymede dans le Surrey.

Ci-dessous les informations recueillies sur ces aviateurs et les épitaphes figurant sur leurs tombes :

HARTNEY - Wt Offr II – William Douglas – R/103722
RCAF 427 Sqn - 28 février 1943 – Age 21 ans
Fils de Harlow M. and Nan C. Hartney de Calgary
Alberta Canada
I.G.6
*They are not lost who find the light of sun and stars and God.*¹³

RADFORD – Sgt (Air Bomber) – Reginald William – 1389706
RAF – (VR) 427 (RCAF) Sqn – 28 février 1943 – Age 20 ans
Fils de Charles William and Alice Fanny Radford de Battersea Londres

¹³ Ils ne sont pas perdus ceux qui trouvent la lumière du soleil et des étoiles et Dieu

I.G.5
Always in our memory 'Abide with me'.¹⁴

KILPATRICK - Flt Sgt (Air Obs.) – James Augustus - R/118065
RCAF 427 Sqn – 28 février 1943 – Age 32 ans
Fils de Joseph Auguste et Jennie Kilpatrick de Vancouver
Colombie Britannique Canada
I.G.4
*This journey is done
Thy home is won
In honor take thy rest.*¹⁵

WARD – Flt Sgt (Air Gnr) – John Langmeal - R/115679
RCAF 427 Sqn – 28 février 1943
IG3

L'âge de Ward n'est pas précisé, ni le nom de ses parents et leur domicile, il n'a pas d'épitaphe, était-il sans famille ?

Et sur le mur de Runnymede :

FERGUSON – Flt Sgt – Donald Alexander – R/101891
RCAF 427 Sqn – 28 février 1943 – Age 26 ans
Fils de Clifton Ferguson et Nellie Fergusson de Weybourn
Saskatchewan – Canada.

Ils avaient 32 ans, 26 ans, 21 ans, 20 ans, le plus gradé, l'officier pilote Hartney avait 21 ans. Ils étaient venus du Canada, d'Angleterre pour mourir à Belle Île sur la côte sauvage, à Ster Vras par une nuit froide de février 1943, quelle tristesse !

La tombe de Rogerson porte aussi une épitaphe :
*His duty well done
Now in God's keeping
RIP.*¹⁶

¹⁴ Pour toujours dans notre souvenir "Reste moi fidèle"

¹⁵ Ce voyage est terminé – Tu as gagné ta demeure – Dans l'honneur prend ton repos

¹⁶ Son devoir bien accompli – Maintenant sous la garde de Dieu – Repose en paix



Le cimetière anglais de Pornic

Au premier rang les tombes de Hartney, Kilpatrick, Radford, Ward et Rogerson. Leurs tombes sont toutes côte à côte, probablement enterrés là dès leur arrivée de Belle Île.

Dans le cimetière de Pornic il y a 150 tombes d'inconnus sur un total de 400.

NOTES :

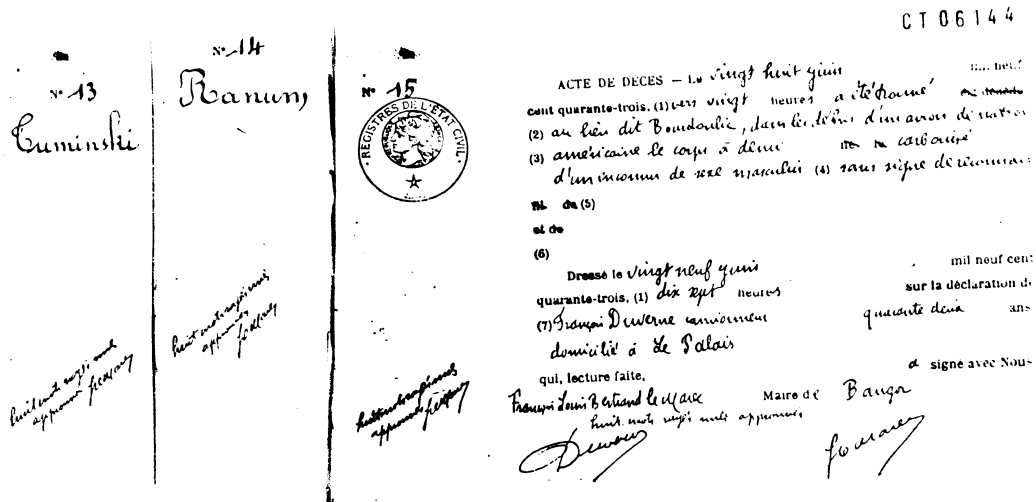
Cette liste des avions tombés à Belle Île pendant la dernière guerre n'est peut être pas complète. Certains ont pu échapper à la mémoire et aux recherches, si un lecteur est mieux documenté...

Si la Forteresse Volante tombée à Bourdouluc ce 28 juin 1943 s'était écrasée sur le territoire de la commune de Le Palais, il est probable (et même certain) que les corps des 3 aviateurs auraient été enterrés dans la fosse commune du "cimetière des anglais", ils seraient donc restés inconnus pour les bellilois pendant de nombreuses années. Le maire de Bangor de l'époque, François Le Marec, a eu le mérite d'avoir insisté auprès des occupants pour donner une sépulture décente à ces aviateurs américains dans le cimetière communal et de les avoir faits enregistrer dans l'Etat Civil de la commune. C'est tout à son honneur.

A propos de l'article de Nicole Garans dans *BELLE-ISLE HISTOIRE* (N° 24) :

- L'appareil allemand communément appelé Stuka était le Junker 87.
- Les propos rapportés du maire de Le Palais à la cérémonie d'inauguration du monument le 8 mai 1995 « *certaines furent faits prisonniers, d'autres cachés et transportés sur le continent par la résistance belliloise* » ont été écrits il y a plus de 50 ans, ils sont une affabulation d'une "historienne" locale. La Résistance belliloise, si résistance il y avait en 1943, n'a jamais caché ni transporté un seul aviateur sur le continent. Cette invention continue d'être répétée aujourd'hui.

- Les grades des aviateurs enterrés à Bangor Tuminski, Ranum et Hanan n'ont pas été notés en marge des actes de décès au moment de l'exhumation vers 1946-1947 mais après 1985, à la suite de courriers avec les archives américaines ; Hanan est d'ailleurs resté inconnu dans ces actes jusqu'à cette époque. Les premières photocopies de ces actes faites en mairie de Bangor vers 1984 ne portent pas d'indication de grade.



Copies des actes de décès de Tuminski, Ranum et Hanan faites en mairie de Bangor vers 1984.

REMERCIEMENTS :

- M. Claude Archambault pour son aide et sa documentation inépuisable.
- Mr Leonard Bigelow pour avoir pris le temps de répondre à mes questions.
- Mr Lowell Getz pour son aide aux archives américaines (NARA, College Park, Maryland)
- Mr Ken Harbour pour la tenue des archives du 351^e BG.
- Mr James Wood pour les recherches au cimetière de Pornic
- Tous les témoins cités et non cités

Tous documents, suggestions, remarques et même critiques (l'erreur étant humaine) seront les bienvenus. Ecrire au siège de la revue qui transmettra.

SOURCES :

- | | |
|------|--|
| I | Archives personnelles de Lowell Getz et Ken Harbour |
| II | Missing Air Crew Report 15510 (Rapport de Perte d'Equipage Aérien). |
| III | LW Loss Report (microfilm roll #10) Vol.18
« Pertes de la J.G.2 », étude non publiée. |
| IV | Archives départementales du Morbihan, réf. M9580 |
| V | Archives départementales du Morbihan, réf. M13248 |
| VI | “Bombers command losses” W. Chorley - Midland Counties Publications |
| VII | LW Loss Report (microfilm roll #7) |
| VIII | “Bombers command losses” W. Chorley -Midland Counties Publications
Rapport de la gendarmerie d’Auray – archives personnelles C.A. |
| IX | LW Loss Report (microfilm roll #11) Vol.19 |
| X | Archives Commonwealth War Graves Commission |