

## BRIEFING à THURLEIGH

1

Ce matin-là, 1<sup>er</sup> mai 1943, dans la fraîcheur du matin, le jour n'était pas encore levé sur la base de THURLEIGH. <sup>C'était</sup> la première base en GRANDE BRETAGNE passée sous contrôle direct de la 8<sup>ème</sup> U.S. AIR FORCE, depuis le 9 décembre 1942. La base était affectée au 306<sup>ème</sup> Groupe de Bombardement et admettait quatre Squadrons de B. 17, le 367<sup>ème</sup>, le 368<sup>ème</sup>, le 369<sup>ème</sup> et le 423<sup>ème</sup>.

Tôt levé, le Lieutenant Edwin G. PIPP, 1,88m, 24 ans dans deux semaines, pilote de l'U.S.A.F, poussa la porte de la salle d'opérations et fut aussitôt ~~absorbé~~ <sup>aspiré</sup> par le branchage qui précédait tous les briefings matinaux. Son équipage le suivait. Il en avait parcouru la liste, affichée au mess la veille au soir, pour constater qu'on lui avait affecté cinq nouveaux pour lesquels c'était leur première mission de guerre. Il ne connaissait aucun d'entre eux, mais il ~~savait~~ <sup>savait</sup> que les anciens qui restaient avec lui étaient des hommes sûrs : BABBS, ROGERS, WILLIAMS et ZABAN ~~étaient~~ <sup>étaient</sup> plus des bleus, au bout de leur 10<sup>ème</sup> mission, qu'ils allaient accomplir encore une fois ensemble. Il n'avait jamais eu l'occasion de voler avec son nouveau co-pilote, James LEAR. Quant à FLOWER, le navigateur, MELLILO, NEUWILLER et KACZANOWSKI, ils étaient jeunes et sympathiques et probablement fort doués!

Dehors les moteurs des B. 17 commençaient

# BRIEFING à THURLEIGH

Ce matin-là, 1<sup>er</sup> mai 1943, dans la fraîcheur

de la nuit, l'heure était venue sur la base

en GRANDE BRETAGNE

la 8<sup>ème</sup> U.S. AIR FORCE,

était affectée au

et abritait quatre

le 368<sup>ème</sup>, le

, 1,88m, 24 ans

S.A.F, poussa

et fut aussitôt

écédait tous les

page le suivait.

fiché au mess

qu'on lui avait

quels c'était

re. Il ne connaissait

~~rien~~ que les anciens

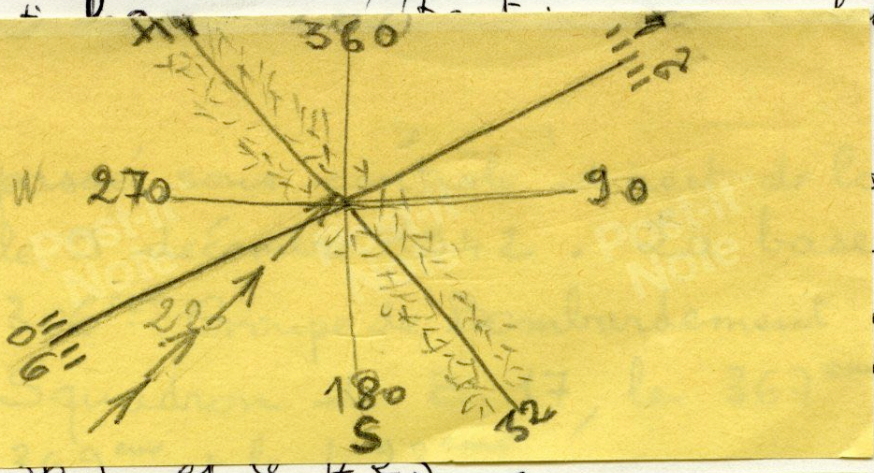
les hommes sûrs :

BAN ~~qui~~ étaient

10<sup>ème</sup> mission,

une fois ensemble.

son de voler avec



les avions viennent de BREST

Récit du sauvetage  
Rose Effeuillée  
et PAX VDBIS

Armistice 24 juin 1940

Jos Guilcher part avec le "Romanez au Mor", mais

revient sur le "Corbeau des Mers" en septembre 1940.

les Allemands <sup>sur</sup> l'île de la Mer de Kébir  
2 juillet 1940

piège de conscience  
dont nous ignorions  
3 juillet

un nouveau co-pilote, James LEAR. Quant à FLOWER, le navigateur, MELLILO, NEUWILLER et KACZANOWSKI, ils étaient jeunes et sympathiques et probablement fort doués!

Dehors les moteurs des B.17 commençaient

à tourner et les armuriers complétaient et vérifiaient les systèmes d'armes et les chargements de bombes.

L'arrivée du Colonel Claude PUTNAM ramena d'un seul coup le silence dans la salle. Il commandait le 306<sup>ème</sup> depuis le 17 février et chacun savait qu'il allait participer à l'opération d'aujourd'hui. C'était à lui que revenait d'exposer le but de la mission.

Il découvrit sans rien dire la grande carte murale et tous les yeux se portèrent sur le point rouge qui désignait l'objectif. Un murmure parcourut la salle : SAINT-NAZAIRE... La plus récente attaque de SAINT-NAZAIRE par le 306<sup>ème</sup> remontait au 20 février dernier. La dernière sortie avait été sur BREMEN le 17 avril, avec un raid aussi sur LORIENT le 16 avril... Les pertes avaient été lourdes.

Dans le silence vite rétabli, le Colonel PUTNAM annonça :

« As you can see, the target for to day is SAINT-NAZAIRE. It is a most important target. »

Ses derniers mots signifiaient que l'objectif devait à tout prix être détruit et qu'il y aurait une défense allemande très concentrée.

Edwin PIPP hochla la tête : à la guerre rien n'était jamais facile et il laissa errer son regard sur les visages attentifs de ses jeunes compagnons.

Les informations qui suivirent précisèrent la nature de la cible : ~~ce~~ <sup>encore</sup> cette fois la base des sous-marins. Avec le 91<sup>eme</sup> Groupe de Bombardement, qu'il rejoindrait à la verticale de BASSINGBOURNE, le 306<sup>eme</sup> formerait le 101 Combat Wing qui larguerait ses bombes sur l'objectif à 25 000 pieds. Un second groupe formé par le 305<sup>eme</sup> et le 303<sup>eme</sup> qui serait le leader de la mission, opérerait à partir de 23 000 pieds. Il serait le 102 Combat Wing.

La météo ne s'annonçait pas fameuse.

Edwin PIPP prit connaissance des directives générales concernant le raid. L'itinéraire l'intrigua un peu. Probablement, ~~pour~~ <sup>il s'agissait de</sup> tromper la surveillance ennemie et la désorienter. Le plan de vol ménageait aussi un rapide dégageement des deux Combat Wing vers l'Ouest et la mer.

L'horaire prévisionnel de la navigation affichait un tableau qui signalait que l'Heure Zéro correspondait à 10H30 G.M.T. Suivaient les indications précises :

PORTLAND BILL :	Zéro Hour
49°30' N - 03°00' W =	0 plus 21 minutes
ST BRIEUC =	0 plus 38 "
CHATEAUBRIAND =	0 plus 57 "
ST ETIENNE de MONTLUC =	0 plus 67 "
(Initial Point)	
TARGET =	0 plus 75 "

Le retour était prévu avec la même précision

47° 00' N - 04° 00' W =	0 plus 116 minutes
47° 30' N - 06° 10' W =	0 plus 155 "
49° 05' N - 06° 40' W =	0 plus 200 "
LIZARD POINT =	0 plus 230 "

Edwin PIPP nota aussi avec soin les fréquences radio et les terrains de dégagement tout en mémorisant ~~le~~ l'indicatif d'appel du 306<sup>ème</sup>. C'était cette fois "WINDFALL THREE" ~~et pas son~~ Le signal d'indentification serait "RED GREEN". Il empocha l'ensemble des indications pendant que l'Officier de Renseignements leur répétait les consignes à observer pour le cas où un appareil tomberait en territoire ennemi ou en territoire occupé: foulard imprimé, boussole de poche, etc...

Chacun boucla sa sacoche en écoutant le chapelet des heures de mise en route et de décollage.

Chaque chef de bord rassembla ses hommes et par petits groupes les camions qui attendaient les conduisirent au pied de leurs quadrimoteurs ~~dont les moteurs~~ <sup>qui</sup> chauffaient déjà sous la surveillance des mécaniciens.

Deux petits mots drôles chantaient dans sa tête: BASTO, MANDY, BASTO, MANDY... deux petits noms de code qu'il fallait bien se garder de ne pas oublier, sans les confondre.

**BANK AR VERVENT**

Jos GUILCHER taillait sa route. Il avait laissé depuis un moment à bâbord le "MAMM DOUE" de Jules BLAISE qui avait mis le cap sur le fameux "RAVIN DE LA MORT", lieu de rendez-vous des palangriers douarnenistes. Jules était arrivé la veille à l'ILE, remorquant quelques maquerautiers, pour économiser l'essence, en échange de son appât...

Jos GUILCHER taillait sa route. Il serait de bonne heure sur les lieux... Le temps était clair. Il avait pu, au passage, mettre les "PIERRES NOIRES" sur les marques de l'entrée de BREST, ce qui était, somme toute, assez rare.

*Mais de gros nuages, roulant du Sud-Ouest, mangeaient peu à peu le ciel.*

Toujours sur le même cap, Jos relevait les alignements de "Bank ar Vervent". Il avait amené tranquillement la "JUMENT" sur le "CREACH" et attendait de mettre la bouée des "PIERRES VERTES" sur "MEN'AR STAON". Une affaire de quelques minutes encore...

Droit devant, <sup>bientôt</sup> il balançait la première bouée de la filière. <sup>NOÛI SPINEC</sup> ~~Gabriel MILLINER~~ <sup>un</sup> saisit ~~un~~ "baz-krog", pour commencer une nouvelle journée de travail dans la grosse houle du large. Il était un peu <sup>moins</sup> ~~plus~~ de neuf heures du matin ...

*au même moment fréquenté des ...  
de ... à ...  
+ rapport de ...  
de ...*

READY TO TAKE OFF!  
(Prépare pour le décollage)

(5)

Les 18 appareils du 306<sup>ème</sup> B.G, emmenés par le  
le Colonel PUTNAM, décollèrent à partir de 8h45.  
Le 423<sup>ème</sup> Squadron alignait, 7 de ses B-17, dont  
celui d'Edwin PIPP, que ~~l'on~~<sup>l'équipage</sup> avait pas encore eu  
le temps de baptiser. Au retour il ferait, lui  
aussi, peindre sur le nez de son avion le  
nom qu'il avait retenu pour lui: "PRIDE OF THE  
KIARIAN II". C'était <sup>aussi</sup> le nom de son premier  
B-17. ~~Il~~ Il avait dû poser, à bout de carburant,  
dans le mauvais temps, lorsqu'il était arrivé  
des U.S.A. quelques mois plus tôt, en catastrophe!  
Mais ~~aujourd'hui~~<sup>aujourd'hui</sup>, 1<sup>er</sup> Mai 1943,  
~~à ce moment~~, comme à chaque décollage,  
le bombardier vibrait de plus en plus,  
secouant son équipage, au fur et à mesure  
qu'il accélérât sur la piste de THURLEIGH.

Aussitôt que les roues quitterent le sol,  
l'essentiel des vibrations s'arrêtèrent et  
Edwin PIPP confia aussitôt le manche à son  
co-pilote James LEAR, un jeune homme qui il  
voulait former rapidement aux missions de  
combat.

À droite et à gauche, en formation quelques  
minutes plus tard, il pouvait voir les appareils  
de JONES, JOHNSON, CHECK, YUREE,  
SMITH et WIGGINTON du 423<sup>ème</sup> Squadron,  
~~reconnaisables à la lettre H de leurs empennages~~  
~~et aux lettres R.D. de leurs fuselages.~~

En décollant peu à peu les mouvements

(6)  
relatifs des autres appareils dans le ciel, Edwin PIPP s'aperçut que son co-pilote avait quelque peine à se maintenir en formation. Il faudrait l'aider un peu, sinon ils n'arriveraient pas à ST NAZAIRE en même temps que les autres!

Au-dessus de BASSINGBOURNE ils rejoignirent le 31<sup>ème</sup> B. G., et à PORTLAND BILL ils trouverent le 303<sup>e</sup> et le 305<sup>e</sup>. Le 303<sup>e</sup> prit la tête et mit cap au Sud. Il était 10h30, comme prévu.

Mais le Capitaine YOUREE avait des ennuis. A 25 600 pieds deux de ses moteurs se mirent à chauffer. Les cadrans de contrôle affichaient la température de l'huile à 86° et celle des hauts de cylindres à 270°. Dans ces conditions il n'était pas question d'aller plus loin. Et Edwin PIPP vit YOUREE virer de bord au-dessus de la côte anglaise. L'instant d'après, à 10h32, le Capitaine SMITH devait, à son tour, renoncer à poursuivre la mission, les canalisations d'huile rompues sur son moteur n°3.

Il en allait ainsi pour toutes les missions et les ennuis mécaniques, en l'air, privaient souvent les formations de quelques appareils dès le départ.

Un troisième B-17 du 306<sup>e</sup> fut contraint, encore ce jour-là, de faire demi-tour en même temps que YOUREE. En effet le Lieutenant O'HARA constata soudain que sa pression



d'huile était tombée à zéro. Le pas variable d'une hélice, devenu incontrôlable par suite d'une fuite, cette même hélice, affolée, se projeta toute seule dans l'espace ! Le 367<sup>e</sup> squadron perdait ainsi, lui aussi, un de ses soutiens.

La formation continuant sa route survola SAINT-BRIEUC vers 11h08 G.M.T. Accueillie par une D.C.A. peu active elle changea de cap pour gagner CHATEAUBRIANT où elle effectua un ~~nouveau~~ virage à droite vers SAINT ETIENNE de MONTLUC, non sans avoir essuyé encore quelques tirs de D.C.A. inoffensifs.

Tout s'était passé pour le mieux jusqu'au Point Initial de SAINT-ETIENNE, à partir duquel à leur altitude réglementaire, les groupes de B.17 allaient pouvoir assurer leurs axes de bombardement vers les installations portuaires de ST NAZAIRE.

La chasse allemande, des FW 190 et des Me 109, avait ~~commencé~~ commencé à inquiéter les bombardiers américains, d'abord timidement, à 8 milles dans le Sud-Ouest de CHATEAUBRIANT, puis en plus grand nombre. Plongeant sous la formation, remontant pour l'attaquer par dessous, puis la contournant par l'avant, 20 à 25 chasseurs nazis attaquaient, parfois par paires, les gros quadrimoteurs. Pendant 30 minutes ils allaient ainsi mener la sarabande, ~~jusqu'à~~ jusqu'à 15 à 20 milles en mer, sur la route de retour des

B. 17, les poursuivants avec acharnement. (8)

A un moment donné, Edwin PIPP vit apparaître dans le ciel deux chasseurs bi-moteurs allemands, des Me 110. Mais, sans doute rendus prudents par le feu nourri des Américains, ils firent volte-face, renonçant à attaquer.

Pendant ce temps les FW 190 avaient eu raison de l'appareil du Lieutenant STERLING. Le B. 17 n° 42 - 5780 explosait en vol, au-dessus de SAINT PÈRE en RETZ. Seulement quatre hommes réussirent à sauter en parachute. L'un d'entre eux, Harry ROACH s'évadera par l'ESPAGNE, aidé par la RÉSISTANCE.

TARGET!

(L'OBJECTIF!)

Du Point Initial de S'ETIENNE à la cible désignée il y avait 8 minutes de vol. Les Allemands connaissaient maintenant l'objectif recherché et organisaient hâtivement la riposte. Des nuages bas cachaient les installations aux premières vagues de bombardiers qui larguèrent leurs bombes entre 22 800 et 25 500 pieds, mais sans résultats visibles. Edwin PIPP, avec les autres du 306<sup>ème</sup> B.G., fermaient le marche et, pour mieux assurer leurs visées ils descendaient au-dessous de l'altitude standard pour essayer de distinguer leur objectif dans les déchirures de la couche qui couvrait la région vers 3000 pieds.

Dans les 27 B.17 qui réussirent leur passage  
 chacun pensait bien que ce bombardement sur  
 SAINT-NAZAIRE serait inefficace. La D.C.A.,  
 pourtant, n'était pas des plus actives, apparem-  
 ment gênée par la mauvaise visibilité et la  
 présence des chasseurs à croix gammée dans  
 le ciel.

A 11h 31 la formation avait dépassé l'objectif,  
 cap à l'Ouest, mais 38 de B-17 n'avaient pas  
 pu localiser la cible sous la couverture nuageuse  
 et certains se débattaient tout simplement de  
 leurs bombes au-dessus de la mer ~~sois~~ <sup>pendis</sup> que  
 d'autres décidaient de ramener leur chargement  
 à la base.

Alors qu'elle atteignait le Sud de BELLE ILE,  
 la formation américaine fut attaquée par deux  
 Me 110 bimoteurs. ~~ils~~ <sup>Des chasseurs bombardiers</sup> volèrent quelque temps  
 au ~~niveau~~ niveau, mais à l'écart des bombardiers.  
 Puis tout à coup on les vit grimper à  
 travers la couche de nuages pour venir lâcher  
 quatre paquets de cinq bombes chacun sur les  
 appareils qui volaient au-dessous d'eux. A  
 quelques milles devant lui, Edwin PIPP vit  
 disparaître le "JOE BTF SPLKT" de WALSH et  
 le n° 42-5435 de SUOMI. Le raid sur SAINT-  
 NAZAIRE venait de coûter trois appareils au  
 102<sup>ème</sup> Combat Wing, avec celui de SAINT PERE en RETZ.

Poursuivant ~~vers~~ <sup>cap à</sup> l'Ouest ~~pour~~ <sup>vers</sup> le premier  
 point de retour par 47° 00' N et 04° 00' W, le 306<sup>ème</sup> B.G.

capta l'appel du 91<sup>ème</sup> B. G., fortement pris à (10)  
parti par la chasse allemande.

### MISTAKE (L'ERREUR)

Sans hésiter le 306<sup>ème</sup> se porta en renfort vers le 91<sup>ème</sup>, faisant demi-tour pour le rejoindre. Mais, sans doute à bout de carburant, les chasseurs s'étaient éclipés. Tout avait été réglé en 30 minutes. Mais ces 30 minutes allaient peser très lourd dans le bilan de cette journée du 1<sup>er</sup> mai 1943 dont le Lieutenant Lewis P. JOHNSON dira dans son rapport: "This is a Hell of a way to finish." ("C'est le chemin de l'Enfer pour finir.")

En effet, on ne sait pour quelle raison, le navigateur du groupe oubliâ d'ajouter ces 30 minutes - là - à sa table de vol et tout le monde reprit le cap au retour en suivant les prévisions horaires de la fiche d'origine. Aussi, lorsque le navigateur pointa à sa montre 0 plus 200, il lut en même temps "vers LIZARD POINT" et donna les directives pour virer à droite, cap au 045...

Les avions se mirent à descendre, suivant leur plan de vol en émettant leur signal de reconnaissance. Bientôt la terre leur apparut sous les nuages et ils atteignirent la verticale de la péninsule à 800 pieds. Seulement, ce n'était pas LIZARD POINT mais la POINTE SAINT MATHIEU.

21

L'erreur était de taille et chacun allait s'en apercevoir bien vite à l'intensité de la D.C.A. qui protégeait BREST et à la rapidité d'intervention de la chasse allemande, toujours en alerte sur cette zone sensible, au POULMIC et à GUIPAVAS.

Bart WIGGINTON tomba presque dans le port et son avion explosa en touchant l'eau. Il n'y eut pas de survivants.

Owen LUBY tomba au large de BENIGUET par  $48^{\circ}20N$  et  $5^{\circ}W$ . Il n'y eut pas de survivants.

Robert RAND sur son "VERTIGO" tenta de fuir vers le Nord-Ouest, mais il tomba en mer près du Banc du Four. Il périt avec 4 de ses hommes, mais les 5 autres réussirent à se hisser sur un radeau de survie.

Edwin PIPP, après un virage serré, essayait désespérément d'échapper aux chasseurs et à la Flek. Dans quel guépier s'était-il fourré?

### L'ODYSSEE d'Edwin G. PIPP

Tout avait commencé, quelques instants auparavant, lorsque l'eland FLOWER, le navigateur de bord, avait fait remarquer à son pilote qu'il lui semblait bizarre de mettre le cap au Nord et dans ces parages.

Pourtant la formation gardait sa cohésion. Le lieutenant PIPP avait toujours devant lui l'appareil du capitaine CHECK à 11 heures et le lieutenant WIGGINTON toujours à 3 heures. Plus loin sur bâbord, à 10 heures, il distinguait

le lieutenant LUBY et le colonel PUTNAM. La <sup>(13)</sup>  
terre était en vue et l'approche de la formation  
semblait parfaitement coordonnée.

Mais dans les minutes qui allaient suivre  
la prémonition de l'état-major FLOWER allait déboucher  
sur l'enfer: ils venaient tous de s'engouffrer  
dans la furieuse défense anti-aérienne de BREST!

L'arrivée inopinée des bombardiers avaient  
déclenché une réaction allemande brutale et  
particulièrement dense, prenant au dépourvu  
l'escadrille américaine dont la puissance de  
~~réaction~~ riposte était considérablement émaussée  
par la configuration d'approche à vitesse réduite.

Malgré tous les efforts de son pilote, l'avion  
d'Edwin PIPP fut copieusement arrosé par la  
Flak. Le mitrailleur dorsal, Eli ROGERS, voyait  
partout autour de lui éclater, par trous successifs,  
le métal de la carlingue. La fumée envahit  
sa tourelle. La pompe hydraulique fuyait  
communiquant le feu à l'habitacle. Avec un  
extincteur à main il réussit néanmoins à juguler  
l'incendie. Ses mitrailleuses hors d'usage il  
descendit de son poste. "Fuzz" FLOWER, le  
navigateur lui banda rapidement un poignet  
blessé. Autour d'eux c'était la désolation:  
le radio agonisait, les deux mitrailleurs  
latéraux étaient morts. Les impacts continuaient  
à secouer l'avion qui s'éloignaient de BREST  
mais que la D.C.A. embarquée de la KRIEGSMARINE

continuait à harceler.

James BABBS, le mitrailleur arrière surgit alors. Son habitacle pulvérisé par les éclats, blessé au genou gauche et au coude droit, il avait réussi à s'extirper de sa fâcheuse position. D'un coup d'œil il comprit l'ampleur des dégâts. Soudain, par l'une des portes latérales il aperçut un chasseur allemand, un Me 109, qui fonçait sur eux. D'un geste réflexe il s'empara de la mitrailleuse dont le servent était mort et, d'une longue rafale, il se débarrassa du Messerschmidt qui s'écrasa en mer.

Dans le poste de pilotage Edwin PIPP se battait contre des commandes qui refusaient de répondre. Trois de ses moteurs étaient en feu. L'un d'eux, touché par le Flak, avait explosé en partie et ~~un~~ ~~des~~ éclats de métal, traversant une partie du cockpit, avait frappé James LEAR à la tête. Le jeune co-pilote était mort sur le coup.

L'appareil perdait rapidement de la hauteur toujours poursuivi par les chasseurs, tirant rafale sur rafale. Devant l'imminence du crash, Eli ROGERS s'agrippa aux harnais des canots de survie pour les libérer et les jeter à la mer. L'avion percuta la mer à 45° et coula presque aussitôt. Eli ROGERS resta accroché à l'intérieur par le bandage qu'il avait au poignet et il sombra, entraîné

par l'épave qu'il ne pouvait pas quitter. Aujourd'hui<sup>(14)</sup> encore il ne peut pas expliquer comment il s'est retrouvé à la surface, inconscient, flottant dans son gilet de sauvetage...

James BABBS, assommé par le choc, se retrouva sans connaissance dans l'eau, son gilet déchiqueté. Par bonheur il aperçut une bouteille d'oxygène qui flottait. Il s'y accrocha et commença à nager, malgré ses blessures, vers le radeau de survie qui s'était gonflé au contact de l'eau.

Dans le poste de pilotage, James HEAR était mort, écrasé sur ses commandes devenues inutiles, le sang de ses blessures déjà dilué dans l'eau de mer. Le grand Edwin PIPP, hébété par le choc, restait inanimé, replié <sup>sur</sup> son mètre quatre-vingt huit. La fraîcheur de l'eau le ramena à lui. Il s'aperçut qu'il coulait lentement avec son avion, prisonnier d'un cockpit déformé. Rapidement il engagea sa grande carcasse dans la petite fenêtre qui se trouve à main gauche du siège du pilote. D'un coup de rein il réussit à se dégager et se retrouva à la surface à moitié étouffé. Au premier regard il aperçut la terre, les falaises d'QUESSANT, et il se mit à nager dans leur direction. Ce faisant, il vit soudain BABBS, accroché à une bombonne d'oxygène, qui tentait de rejoindre un radeau de survie. Changeant alors de direction Edwin PIPP se mit à nager vers BABBS qui, quelques instants plus tard,



l'aide à se hisser sur le pneumatique. A eux (15)  
deux ils récupérèrent Jame MELLILO en le hissant  
à bord tant bien que mal. Ils se regardèrent,  
le visage las, le corps meurtri, l'esprit boule-  
versé, ils ~~se renvoyaient~~ <sup>se renvoyaient</sup> l'image de l'aneantissement  
et peut-être celle d'une mort très proche. Soudain  
BABBIS cria. Il venait d'apercevoir un corps  
flottant sur l'eau, soutenu par un gilet de  
sauvetage, la tête rejetée en arrière... Aussi  
vite que possible, le doute au cœur, les trois  
hommes dirigèrent leur radeau vers la forme  
que les vagues ballottaient. ~~En~~ <sup>Tous les trois en</sup> même temps ils  
reconnurent Eli ROGERS, et tous les trois eurent  
la même idée: Eli était mort, désormais indifférent  
à leurs appels et au mouvement de la houle.

Pourtant, lorsqu'ils saisirent de lui, ROGERS se  
mit à gémir. Mais tous leurs efforts pour faire  
basculer dans le radeau ce corps inanimé furent  
vains. Ils n'arrivaient pas à assurer ~~et~~ une  
bonne prise et à soulever cet homme inerte,  
à demi inconscient, ~~et~~ qui ne pouvait pas faire  
un mouvement pour les aider. Ils durent se  
contenter de lui maintenir la tête hors de l'eau  
le long du bord.

La mer autour d'eux avait repris son  
éternelle <sup>et mouvante</sup> indifférence, effaçant toute trace de  
la disparition du B. 17, si ce n'était ce ~~petit~~ <sup>radeau</sup>  
minuscule, dans le sursaut d'OUESSANT, sur  
lequel quatre hommes luttèrent encore pour leur vie  
dans le bourdonnement des moteurs de l'ennemi

qui les avait ~~abattus~~ abattus et qui semblait vouloir (16)  
assister jusqu'au bout à leur agonie.

Six de leurs camarades reposaient à jamais  
dans les profondeurs de la mer, avec pour cercueil  
la carcasse d'un bombardier <sup>disloqué</sup>. Ils n'en parlaient  
pas, ~~mais~~ mais leurs visages <sup>des disparus</sup> restaient encore cruel-  
lement présents à leur esprit alors qu'ils dérivèrent  
sur un canot si frêle que la prochaine vague le  
~~renverserait~~ renverserait peut-être...

Bien des années après, évoquant les souvenirs  
de cette journée du 1<sup>er</sup> mai 1943, l'un des rescapés  
du raid sur la base-sous-marine de ST NAZAIRE,  
devait écrire :

« It was a day when the "gremlins"  
were at work again. »

( Ce fut un jour où les "gremlins" furent  
à l'œuvre à nouveau. )

Dans l'argot des aviateurs américains, le  
mot "gremlin" désigne tout ce qui fait clocher  
les choses de manière incompréhensible et désastreuse.  
C'est en quelque sorte un petit lutin imaginaire et  
maléfique. Il guignote l'espace, le temps, la  
matière, les mots, avec une férocité indomptable.  
Il ne laisse jamais la trace d'une explication  
rationnelle possible.

Edwin PIPP et ses camarades n'auraient  
jamais dû se trouver là ! Et pourtant ils y étaient  
bel et bien et commençaient à trouver l'eau froide...  
et le temps long...

"... NOUS, EN BAS, ON TE RECUEILLAIT."

1500 ?  
Il n'était pas encore midi. Jos GUILCHER et son équipage s'affairaient toujours à remonter leurs palangres. Ils allaient crocher dans la dernière filière, en espérant la grosse pièce, celle qui complèterait la pêche et qu'on jetterait dans la caisse en évitant de trop la regarder, par une sorte de fausse modestie superstitieuse.

Jos lève soudain la tête, intrigué par des bruits de moteurs. Un gros quadrimoteur en difficulté tangue dans le ciel. D'après son cap, il vient de la direction de Lorient, ou St Nazaire, là où les bases sous-marines allemandes sont une des cibles privilégiées des bombardiers alliés.

Quatre chasseurs à croix noires se relaient en passes meurtrières sur l'avion allié, déjà endommagé, apparemment, par la "Flack". La chasse allemande ne fait pas de cadeau et lorsque le bombardier s'écrase en mer, elle s'en prend aux parachutes des aviateurs qui ont sauté au dernier moment.

Jos serre les poings et, abandonnant ses palangres, il met le cap vers l'endroit où il estime que les quatre rescapés vont tomber à la mer, au bout de leurs corolles blanches.

Le premier qu'il recueille se met à chanter "Auprès de ma blonde..." avec un accent

canadien épouvantable. L'émotion, le choc, ce sauvetage inespéré ont déclenché son hilarité et cette réaction bizarre.

L'aviateur suivant flotte, inanimé. Une balle lui a entaillé la cuisse. Il est hissé à bord avec précautions et sommairement installé dans l'embarcation.

Rapidement, Jos repêche le troisième. Quant au quatrième, il est tombé au-delà de l'horizon visible, beaucoup trop loin pour le peu d'essence qui reste au "PAX VOBIS"... Le coeur serré, Jos est contraint de l'abandonner à son sort et met le cap sur l'ILE, toutes voiles dehors. Il est à près de trois heures de route. Avec un blessé, ça va être long...

#### PRISONNIERS

Il accoste vers 15 heures à la cale des Paimpolais où les Allemands l'attendent. Il reconnaît, à sa haute silhouette, Hans "Braz", le chef de la GAST, surnommé ainsi par les Iliens à cause de sa haute stature. Pour l'Allemand, Jos ramène trois prisonniers qu'il est contraint de lui remettre, la rage au coeur... Mais, au moins, se dit-il, ils sont vivants.

3 ou 4 ?

il s'agit en fait d'un autre B-17

Kalkô

quatre

1800 1900

Cependant l'aviateur allié blessé a perdu beaucoup de sang et son état semble bien nécessiter des soins urgents qu'on ne pourra pas lui donner sur l'ILE, dont le médecin, le Dr MAIGNOU, est accouru rapidement pour prodiguer des soins éventuels aux rescapés dont il ignore l'état.

Les maquerautiers douarnenistes, à cette heure, sont eux aussi rentrés à l'ILE. Une partie des équipages flâne sur le quai et s'approche pour aider Jos et ses hommes à débarquer leurs passagers involontaires et mal en point.

*La GAST  
e'tait installée  
dans l'hôtel le  
plus confortable de l'île*

*Américain*

*- baraque en bois  
- aujourd'hui hôtel \**

Dans l'escalier étroit qui mène à l'étage du bureau de la GAST, où se trouve la salle de repos, trois hommes peinent pour hisser le blessé. Lili <sup>LE</sup>CORRE, qui a 23 ans à l'époque, se souvient combien ce Canadien était grand et lourd, difficile à porter, à la force des bras, sans brancard.

Les trois matelots de la "REINE de la PAIX" réussissent enfin à étendre le blessé sur un mauvais bat-flanc que Hans "Braz" leur a désigné. La foule se presse en bas. Une femme accourt avec une bouteille de rhum pour en offrir au blessé qui la remercie d'un pauvre sourire. Elle se retourne ensuite vers les trois matelots qui lampent rapidement leur verre d'alcool. Puis, ostensiblement, d'un coup de paume bien appliqué, elle rebouche sa bouteille sous le nez des Allemands et s'en va ~~sans~~ dire un mot.

Capt Raymond CHECK KIA 26 juin 43  
photo p 34

Col. PUTNAM photo p 32  
Comdt du 306<sup>e</sup> BG du 17/12/43 au 20/6/43.

THURLEIGH = 9 décembre 1942

base sous contrôle US

Photo Stalag Luft 3 p 103.  
306<sup>th</sup>

Johnson se doute de l'erreur de  
navigation (p 105)

Mihoulleur photo p 38

---

eg-	PIPP	pil. nouveau	MELLILO
	ROGERS	mit. dos	LEAR copi
	BABBS	mit. arr.	FLOWER new
	WILLIAMS		NEUWILLER
	ZABAN		KACZANOWSKI

Récompenses pour actes de courage et de dévouement  
accomplis dans les eaux maritimes

Promotion faisant l'objet d'une décision de Jules MOCH  
ministre des travaux publics et des transports, en date du  
6 août 1946

- médaille d'argent

Albert DORÉ, patron pêcheur à DOUARNENEZ pour  
s'être porté le 5 août 1944 au secours d'aviateurs anglais  
qui avaient sauté en parachute, et au risque de devenir  
la cible des batteries côtières allemandes, avoir réussi à  
sauver l'un d'entre eux.

- médaille de bronze

François BONDUR, marin-pêcheur

Théophile QUÉRET, marin-pêcheur

Coentia BUISSON, marin-pêcheur

René LE BILHAN,

André MORVAN, menuisier

Maurice STÉPHAN, manoeuvre

pour avoir mis spontanément, à la mer, le 5 août 1944,  
une embarcation pour porter secours à l'équipage d'un  
avion anglais abattu dans la baie de Douarnenez, au  
risque d'être pris eux-mêmes sous le feu des batteries  
côtières allemandes.