

LE DERNIER VOL DU *DARK VICTOR*

PAR CLAUDE HÉLIAS ET FRANÇOIS CADIC



Le "Lancaster" JB 139 photographié à Whoodhall Spa en 1944. (D. Cheney.)

Equipe du "DARK VICTOR"

5 août 1944

Baie de Douarnenez

Corps retrouvés :

Reg POOL (21 ans)

5 août 1944 en Baie de Douarnenez

Roy WELCH (21 ans)

16 août 1944 à Kervigen

Noël WAIT (21 ans)

26 août 1944 plage de Tréboul

Rescapés

Donald CHENEY

Len CURTIS (dcd le 23/07/1993)

James ROSHER (dcd 2008)

Ken PORTER

LE DERNIER VOL DU *DARK VICTOR*

PAR CLAUDE HÉLIAS ET FRANÇOIS CADIC

Ce récit est dédié à Reg Pool, Noel Wait et Roy Welch, nos trois camarades de l'équipage du *Dark Victor*, qui ont trouvé la mort le 5 août 1944 et à notre ami Len Curtis, malheureusement décédé le 23 juillet 1993.

Les pages qui suivent racontent comment le 5 août 1944, un peu après midi, un bombardier "Lancaster", touché par la "Flak" de Brest, au cours d'un raid contre la base sous-marine allemande, s'est abîmé en flammes dans la baie de Douarnenez.

L'équipage parvint à sauter en parachute, mais trois de ses membres vivaient leurs derniers moments. Pendant ce temps, d'autres jeunes hommes, les Résistants de Douarnenez, se battaient et mouraient pour libérer leur ville.

Reg Pool, Noel Wait et Roy Welch reposent au cimetière de Ploaré depuis cinquante ans. Pendant toutes ces années, leurs tombes ont été entretenues et fleuries par Madame Le Saout, puis sa fille Madame Rouéné. A de nombreuses occasions, la population de Douarnenez a commémoré le sacrifice de ces trois jeunes aviateurs qui comptent parmi les 55 573 membres du *Bomber Command* de la Royal Air Force qui ont donné leur vie pour la liberté.

Nous qui avons survécu tenons à remercier du fond du cœur nos *helpers*, les résistants, les marins-pêcheurs, les fermiers et tant d'autres encore, tous ceux et celles qui, souvent au péril de leur vie, nous sont venus en aide, nous ont nourris, hébergés et nous ont offert leur amitié.

Nous rendons hommage à leur résolution et au courage tranquille dont ils ont fait preuve pendant ces dures journées d'août 1944.

"Rappelez-vous que la postérité est l'apanage des hommes libres, que la liberté n'appartient qu'à ceux qui ont le courage de la défendre."

(Oraison funèbre de Périclès, 429 avant J.-C.)

**Donald H. Cheney, D.F.C.,
Kenneth P. Porter,
James Rosher.**



Lors de la cérémonie commémorative du 31 mai 1993, Donald Cheney s'incline devant les tombes de ses trois camarades, à ses côtés : l'Air Commodore C. Adams, attaché de Défense à l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris, et Michel Mazéas, maire de Douarnenez (C. Hélias.)



Les tombes de W.N. Wait, R. Welch et R.H. Pool après la cérémonie du 31 mai 1993 (C. Hélias.)

Les bombardements de la base sous-marine de Brest par le 617 Squadron

En août 1944, le bunker de la base sous-marine allemande de Brest a été attaqué à trois reprises par les "Lancaster" du 617 Squadron de la R.A.F. Pour ces missions, chaque appareil emportait une bombe *Tallboy* (1) de 5,5 tonnes. Les bombes sont larguées d'une altitude de 5 000 à 6 000 mètres, la cible visée étant le centre du bunker.

La première attaque a lieu le samedi 5 août 1944. Quinze "Lancaster" et deux "Mosquito" du 617 Squadron décollent de la base de Woodhall Spa (Lincolnshire). Les avions attaquent en deux vagues, treize "Lancaster" lancent leur *Tallboy*, au détonateur réglé pour se déclencher onze secondes après l'impact, sur l'objectif, obtenant cinq coups au but. A la base sous-marine, six Allemands sont tués et cinquante blessés. Quelques Français qui pêchaient sur la jetée sud sont également blessés. Le toit du bunker est traversé en trois endroits, la jetée sud est écrasée sur une cinquantaine de mètres. Les Allemands se montrent surpris et préoccupés par les résultats obtenus lors de ce raid.

Lors de la deuxième attaque, le samedi 12 août à 9 h 30, huit des onze "Lancaster" du 617 Squadron qui ont décollé de Woodhall Spa larguent leur bombe sur le bunker, on relève trois coups au but. La troisième opération contre la base sous-marine se déroule le jour suivant, vers 11 h; sur les treize "Lancaster" des *Dambusters* (2) qui sont envoyés sur Brest le 13 août, cinq lâchent une *Tallboy* sur l'objectif, avec pour résultat un seul coup au but et deux autres bombes près du bunker.

Des vingt-six *Tallboys* destinées au bunker de la base sous-marine de Brest, neuf seulement ont donc atteint leur but et deux autres sont tombées à proximité. Cinq bombes ont percé l'épaisseur du toit, créant des trous de cinq mètres de diamètre environ. A l'intérieur du bunker, les dégâts sont néanmoins limités,

toute l'énergie s'étant dépensée dans la dalle en béton armé. Apparemment, les sous-marins qui se trouvaient dans les alvéoles n'ont subi aucun dommage. Les quatre autres coups au but ont causé des cratères de neuf mètres de diamètre et de trois mètres de profondeur sur le toit. L'explosion de deux de ces bombes a également créé un cratère symétrique sous la dalle, les deux autres sont tombées au-dessus d'un mur. Les deux *Tallboys* tombées près du bunker ont creusé des cratères d'environ trente mètres de diamètre, mais n'ont eu aucun effet sur les murs extérieurs. Malgré tout, les attaques du 617 Squadron ont causé des dommages importants à la structure du bunker. En 1945, la Marine nationale signale que l'eau ruisselle dans les ateliers par les fissures du toit; les égouts sont bouchés par des débris projetés par les explosions; sous les cratères, les alvéoles sont en partie obstruées par des morceaux de béton tombés du toit.

Lors du raid du 5 août, l'un des appareils est touché par la "Flak"; il s'agit du "Lancaster" JB 139, le *Dark Victor*. Les sept membres d'équipage doivent sauter en parachute : ceci est leur histoire.

Notes infrapaginales en fin d'article.



Ce montage de deux photos, prises lors de l'opération du 5 août 1944, montre la Tallboy du Dark Victor qui tombe à l'extérieur de la rade abri. (K. Porter.)



Lors de la cérémonie commémorative du 31 mai 1993, Donald Cheney s'incline devant les tombes des ses trois camarades, à ses côtés : l'Air Commodore C. Adams, attaché de Défense à l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris, et Michel Mazéas, maire de Douarnenez (C. Hélias.)



Les tombes de W.N. Wait, R. Welch et R.H. Pool après la cérémonie du 31 mai 1993 (C. Hélias.)

L'équipage

- *Flying Officer* (lieutenant) Donald Harry Cheney, Royal Canadian Air Force (pilote), 39^e opération.
- *Pilot Officer* (sous-lieutenant) Rober Welch (navigateur), 36^e opération.
- *Flight Sergeant* (sergent-chef) A.Curtis (bombardier), 38^e opération.
- *Flight Sergeant* James Rosher (mécanicien de bord), 36^e opération.
- *Flight Sergeant* Reginald Howard Pool (radio), 33^e opération.
- *Warrant Officer II* (adjudant) Ken Porter, R.C.A.F. (mitrailleur dorsal), 42^e opération.
- *Pilot Officer* William Noel Wait (mitrailleur arrière), 36^e opération.



Don Cheney et son équipage (photo prise à Londres vers décembre 1943). Debout, de gauche à droite : R.H. Pool, J. Rosher, W.N. Wait, A.G. Mc Rostie. Assis : R. Welch, D. Cheney, A. Curtis. Lors de l'opération du 25 juillet 1944 contre le site de lancement de "V2" de Watten (62), le "Lancaster" piloté par Don Cheney fut gravement endommagé par la "Flak"; Mc Rostie, pensant que l'appareil était perdu, sauta en parachute. Capturé par les Allemands, il termina la guerre dans un camp de prisonniers (D. Cheney.)

Touché par la "Flak"

Woodhall Spa, 5 août 1944, il est environ 9 h 40, les équipages des quinze "Lancaster" désignés pour l'attaque de la base sous-marine de Brest ont pris place dans leurs appareils. Une fusée verte est tirée de la tour de contrôle, c'est le signal qu'attendaient les pilotes pour mettre les moteurs en route. Un à un, les bombardiers quittent leur aire de stationnement et roulent lentement vers l'extrémité ouest de la piste d'envol. A 9 h 49, le "Lancaster" V-Victor décolle.

Les quinze appareils mettent le cap au sud-ouest et gagnent leur altitude de bombardement (3). La côte anglaise est franchie au-dessus de Beachy Head. Pendant le survol de la Manche, le cap est infléchi afin d'éviter Cherbourg. Les "P-38" américains chargés d'escorter les bombardiers sont exacts au rendez-vous au-dessus de la côte nord de la Bretagne. L'autre moitié de l'escorte est constituée de "Spitfire" de la R.A.F., patrouillant loin au-dessous de la formation, ils sont invisibles aux yeux des équipages du 617 Squadron. Afin de laisser le plus longtemps possible les Allemands dans l'incertitude quant à leur objectif réel, les "Lancaster" se dirigent vers un point situé entre Brest et Lorient. Il est environ 11 h 15 lorsqu'ils mettent le cap sur le port du Ponant.

A trente kilomètres de l'objectif, les pilotes commencent le vol rectiligne qui va amener leur appareil au-dessus de la base sous-marine. Les bombardiers, l'œil rivé sur leur viseur (4), commencent à donner leurs instructions. Dans ses écouteurs, Don Cheney entend la voix calme de Len Curtis :

"A gauche... A gauche... Continue comme ça... Monte un peu... Continue... Un poil à droite... Continue... On est bon."

Droit devant, la base sous-marine est bien visible. Trompés par la feinte des *Dambusters*, les Allemands n'ont pas eu le temps de dissimuler l'objectif sous un écran de fumée. Les yeux fixés sur ses instruments, Don Cheney se laisse guider par Len Curtis :

"Continue... C'est ça,"

Soudain, la voix de Jim Rosher résonne également dans ses écouteurs :

"Flak droit devant, à notre altitude."

Les petits champignons noirs se dissipent rapidement, mais le *Dark Victor* est encadré par d'autres explosions.

"Continue... Tiens-le comme ça... Encore quelques petites secondes."

D'autres obus explosent. Cette fois, le *Dark Victor* est touché par des éclats dans les ailes et le fuselage, on entend deux cris de douleur dans l'interphone, l'odeur acre de la cordite se répand dans la carlingue. Jim Rosher fait signe à Don Cheney de regarder l'aile droite, le moteur extérieur est en feu. Le mécanicien met l'hélice en drapeau et actionne l'extincteur du moteur.

"Continue... Continue."

Le feu a pris en plusieurs endroits de l'aile droite et les flammes atteignent les réservoirs. Quatre ou cinq secondes avant le largage automatique de la bombe, Don Cheney donne à Len Curtis l'ordre de se débarrasser de la *Tallboy*.

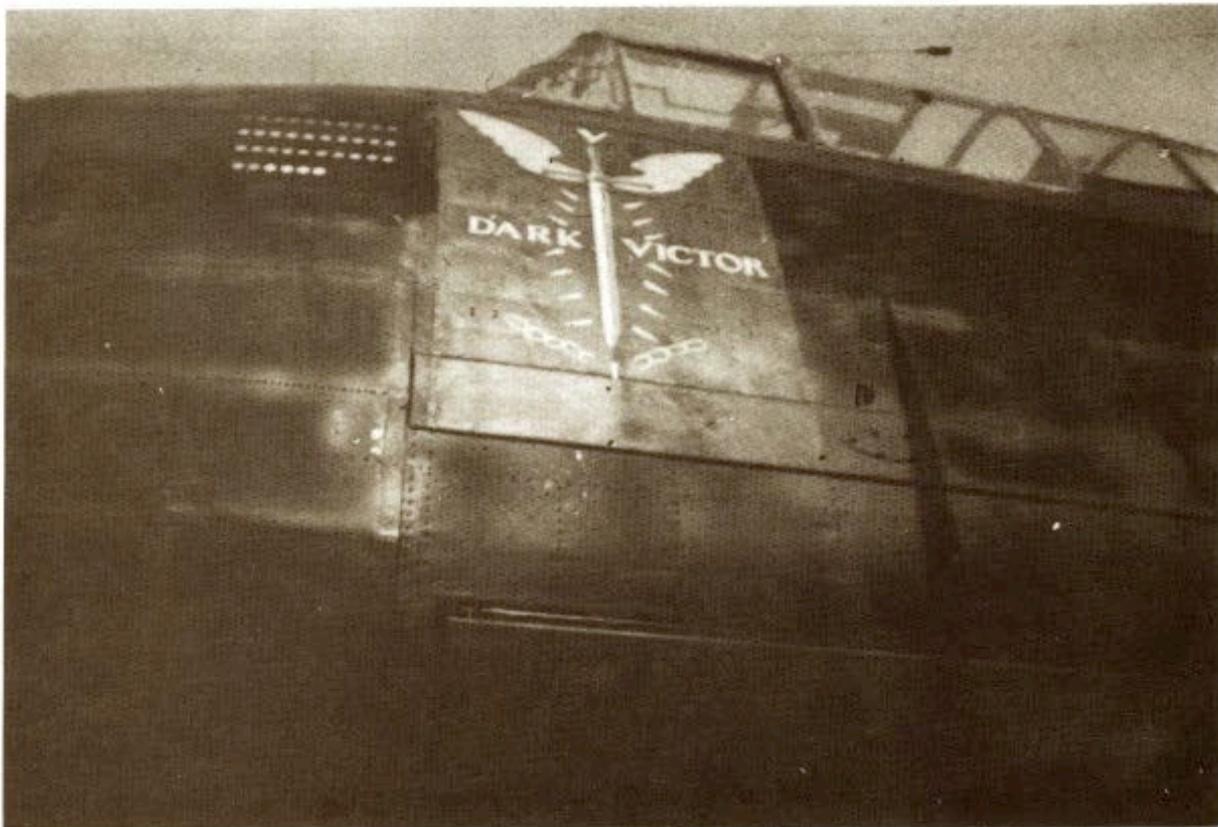
"Bombe larguée", annonce le bombardier.

A nouveau, le "Lancaster" est secoué par plusieurs impacts, un ou deux obus viennent d'exploser juste sous la soute à bombes. Encore un cri, quelqu'un vient d'être touché. Tout en obliquant à gauche, le pilote pousse le manche à balai en avant afin de descendre en piqué et de quitter rapidement la zone dangereuse. Don Cheney demande ensuite à Jim Rosher d'aller voir ce qui est arrivé au reste de l'équipage. Par l'interphone, les deux mitrailleurs signalent qu'ils sont indemnes et donnent des détails sur les dégâts subis par l'appareil. Revenu dans le poste de pilotage, Jim Rosher explique que Roy Welch et Reg Pool ont été gravement blessés par des éclats : tous deux sont atteints au visage, à la poitrine et aux bras; le radio, également touché à la tempe gauche et aux jambes, est incapable de quitter son siège. Pendant que

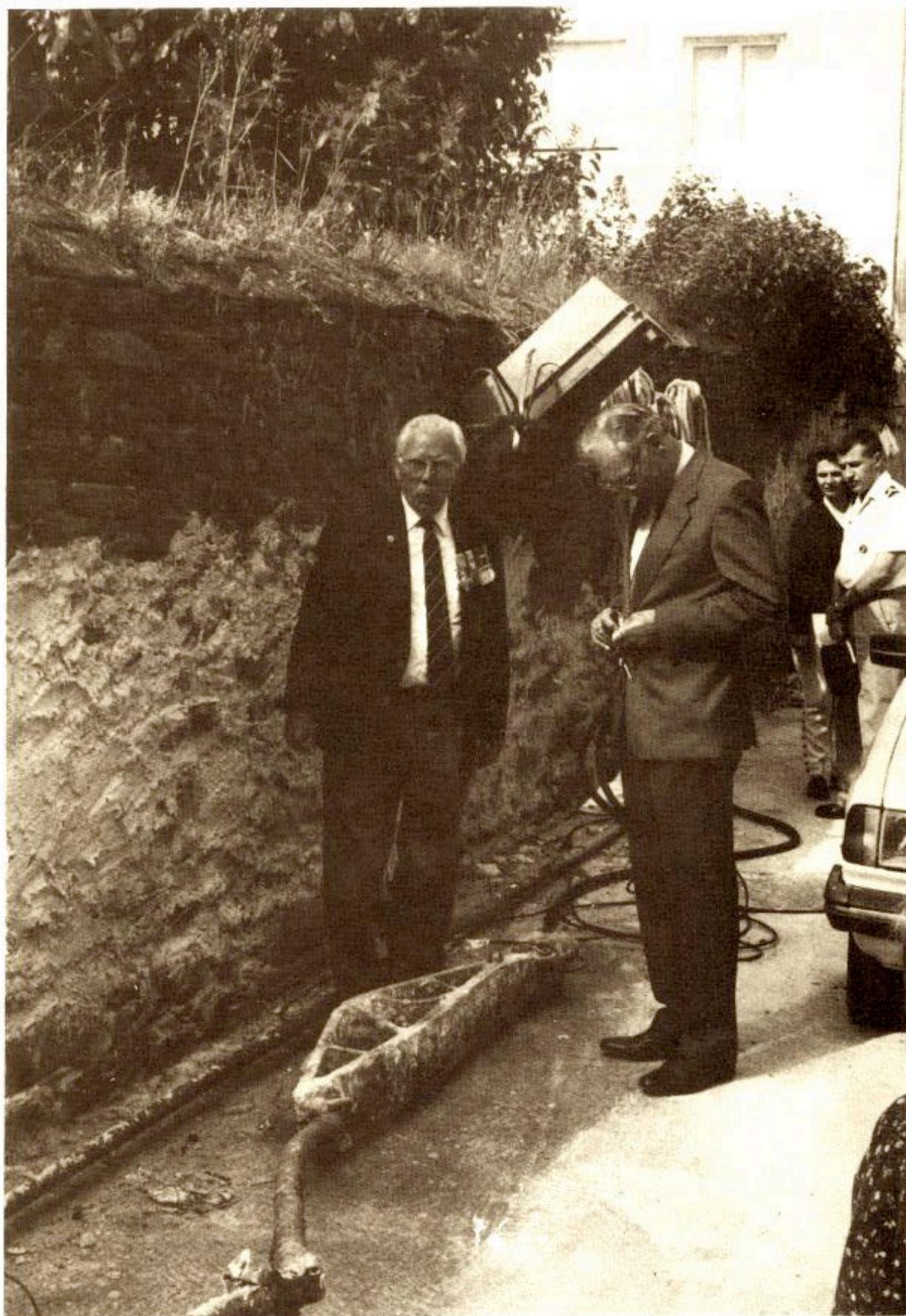
explose d'une seconde à l'autre. Le pilote se rend compte qu'il ne pourra pas stabiliser le "Lancaster" assez longtemps pour boucler son parachute sur son harnais et se glisser à travers l'ouverture du nez. Sa seule ressource est d'essayer de sortir par la trappe d'évacuation située au-dessus du cockpit. A genoux sur son siège, il actionne la poignée qui dégage l'étroite ouverture, monte sur les accoudoirs, mais son parachute ventral l'empêche de passer ! Pendant ce temps, l'avion se met en piqué. Le pilote doit prendre une dernière fois les commandes, puis remonte sur son siège, parvient à dégager son parachute de l'ouverture, grimpe sur le dossier et pousse de toutes ses forces. Il a la chance d'éviter la tourelle dorsale et de passer entre les ailerons.

Le *Dark Victor* tombe lentement en vrille, traînant derrière lui un gros panache de fumée, et s'abîme dans la baie de Douarnez, à environ un demi-mille au Nord-Est de l'île Tristan.

Don Cheney a quitté l'appareil à 1 500 mètres d'altitude. Après les moments éprouvants qu'il vient de vivre, le pilote ressent une impression d'intense soulagement : *"C'était vraiment très agréable, je n'avais pas du tout l'impression de tomber"*, se souvient-il. Semblant surgir de nulle part, l'un des "Spitfire" de l'escorte s'approche de Don Cheney. Le pilote du chasseur lui fait un signe de la main, auquel le Canadien répond en levant les pouces. Le "Spitfire" accompagne Don Cheney pendant sa descente, puis s'éloigne après un dernier passage, alors que le pilote du *Dark Victor* n'est plus qu'à environ 50 mètres de l'eau. Indemne, mis à part une brûlure à la joue droite et quelques écorchures aux genoux, il tombe à environ un kilomètre de la côte. Après s'être débarrassé de son parachute, il nage vers le rivage. Arrivé devant une plage, il aperçoit les obstacles anti-débarquement mis en place par les Allemands. Craignant que le secteur soit miné, le pilote juge préférable de faire demi-tour et se remet à nager.



La décoration du "Lancaster" JB 139 fut choisie par Don Cheney. L'épée ailée symbolise la R.A.F. qui brise les chaînes de la tyrannie. Le pommeau est surmonté du "V" de la victoire qui est également l'indicatif de l'appareil. Cet indicatif radio, V-Victor donne son nom au JB 139, le vainqueur noir en français. Les surfaces inférieures et les flancs, comme ceux de tous les appareils du Bomber Command de la R.A.F., étaient en effet peints en noir.
(D. Cheney.)



Le 31 mai 1993, Don Cheney et Jim Rosher examinent un morceau du train d'atterrissage de leur appareil ramené à la surface, quelques jours plus tôt, par un bateau de pêche de Douarnenez. (F Cadic.)

Don Cheney à Douarnenez

Après avoir passé une heure dans l'eau, Don Cheney commence à sentir le froid le gagner. Aussi, c'est avec soulagement qu'il voit un bateau de pêche se diriger vers lui. Il s'agit de l'*Ar Menuzar* où on pris place Albert Doaré, quarante-neuf ans, patron pêcheur, François Bonjour, quarante-neuf ans, marin-pêcheur, Théophile Quéret, vingt-deux ans, marin-pêcheur, Corentin Buisson, vingt-cinq ans, marin-pêcheur, René Le Bihan, vingt ans, André Morvan, vingt-trois ans, menuisier, Marcel Stéphan, vingt ans, manoeuvre. Les sept hommes avaient assisté à la fin du *Dark Victor*, mais ils avaient attendu le moment de pouvoir échapper à la vigilance des Allemands avant de venir secourir le pilote. Hissé sur l'*Ar Menuzar*, Don Cheney est soulagé de voir qu'il n'y a pas d'Allemands à bord. L'aviateur est réconforté, on l'aide à enlever son gilet de sauvetage et son pantalon, puis on lui met une veste sur les épaules. Don Cheney a du mal à comprendre ce que disent ses sauveteurs car tous parlent en même temps. Lorsqu'il demande où sont les Allemands, on lui répond : "Les

Boches ? Kaput !" Ce dernier mot est nouveau pour le pilote, mais le geste qui l'accompagne — une main passée en travers de la gorge — est suffisamment explicite. Le pilote est étonné car croyant être tombé en rade de Brest il se demande comment les Américains ont pu capturer si vite le port du Ponant.

Alors que l'*Ar Menuzar* approche de l'extrémité de la digue du Rosmeur, l'un des Douarnenistes fait signe à Don Cheney de se baisser. "Les Boches !", crie-t-il en montrant du doigt les maisons où seraient retranchés les Allemands. Le Canadien imite ses sauveteurs, tout en se disant que les "Boches" ne sont peut-être pas si "kaput" que ça... L'*Ar Menuzar* accoste du côté extérieur de la digue. "Vite, vite" dit l'un des Douarnenistes, faisant signe à Don Cheney de le suivre, il grimpe sur la digue et se met à courir. Plusieurs paires de bras aident le Canadien à se hisser sur la jetée et il court aussi vite qu'il peut, suivi par le reste de l'équipage.

A l'autre bout de la digue, Don Cheney atteint une plage de galets où sont rassem-



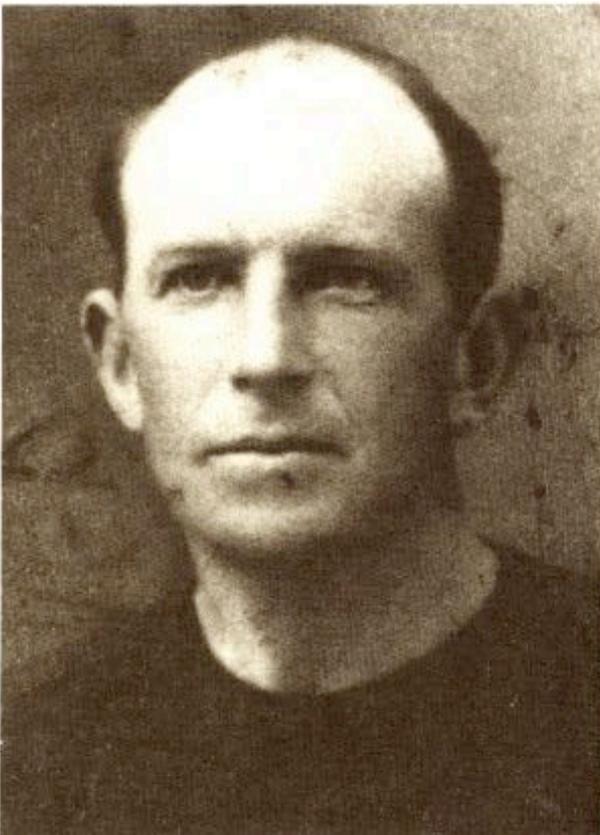
L'Ar Menuzar. C. Buisson est le deuxième à partir de la droite. (M. Mazéas)



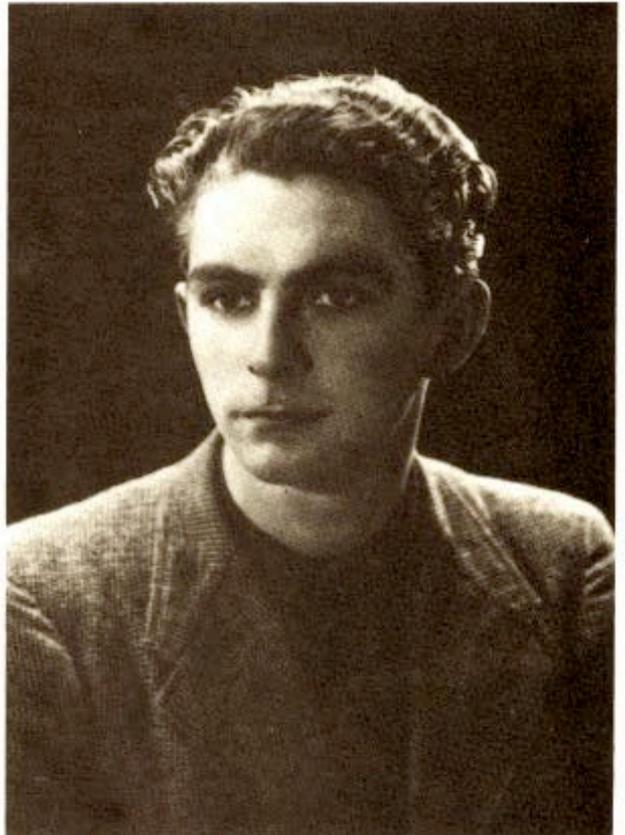
Albert Doaré. (Famille Doaré.)



Théophile Quéret. (T. Quéret.)



Corentin Buisson. (Mme C. Buisson.)



René Le Bihan. (R. Le Bihan)



This certificate is awarded to

Monsieur François Bonjour

*as a token of gratitude for and appreciation
of the help given to the Sailors, Soldiers
and Airmen of the British Commonwealth
of Nations, which enabled them to escape
from, or evade capture by the enemy.*

*Air Chief Marshal,
Deputy Supreme Commander,
Allied Expeditionary Force*

1939-1945

*Après la guerre, les sauveteurs de Don Cheney reçurent ce diplôme en témoignage de gratitude pour l'aide qu'ils
avaient apportée à un militaire des forces du Commonwealth. (H.C.-DC 39/45.)*

CNT RXAF23 32 2 EXTRA GB RCAF OTTAWA ONT 8 AUG 8, 1944
MISTER H W CHENEY' REPORT DELIVERY⁰³⁶⁹

24 WENDOVER AVE OTTAWA

M9248 REGRET TO ADVISE THAT YOUR SON FLYING OFFICER DONALD
HARRY CHENEY J ONE EIGHT TWO NINE FIVE IS REPORTED MISSING
AFTER AIR OPERATIONS OVERSEAS AUGUST FIFTH STOP LETTER
FOLLOWS

RCAF CASUALTIES OFFICER



*To Mr. and Mrs. Harry Wallace Cheney
I have learned with deep regret
that Donald Harry Cheney, R.C.A.F.
Flying Officer
has been reported missing.
The Government and people of Canada join
me in expressing the hope that more favourable news
will be forthcoming in the near future.*

*Charles F. Power
Minister of National Defence for Air*

Télégramme adressé par la Royal Canadian Air Force aux parents de Don Cheney pour les informer que leur fils est porté disparu. (D. Cheney.)

blés beaucoup de gens et se trouve plongé dans une atmosphère de "kermesse héroïque"; des F.F.I. brandissent des armes allemandes capturées, des hommes âgés, des femmes et des enfants le saluent joyeusement. On le fait asseoir au soleil sur un bloc de béton qui sert à amarrer les bateaux. Une jeune femme aux cheveux châtain lui sourit, "Welcome to Douarnenez !", lance-t-elle, mais le pilote ne saisit pas le nom de la ville car les gens se pressent autour de lui, on lui serre la main, on l'embrasse.

Don Cheney est quand même très gêné d'être ainsi en caleçon devant tant de monde, aussi est-il soulagé lorsque quelqu'un apporte une couverture. On lui offre également une boîte de maquereaux à l'huile, mais l'odeur fait vomir l'aviateur qui n'est pas encore tout à fait remis de son bain forcé. Les gens s'écartent afin de le laisser respirer. Un homme de taille moyenne s'approche en compagnie de la jeune femme qui l'a salué en anglais (5). Avec l'aide de cette dernière qui sert d'interprète, il explique à Don Cheney que le chef local de la Résistance l'a chargé de le conduire en lieu sûr (6).

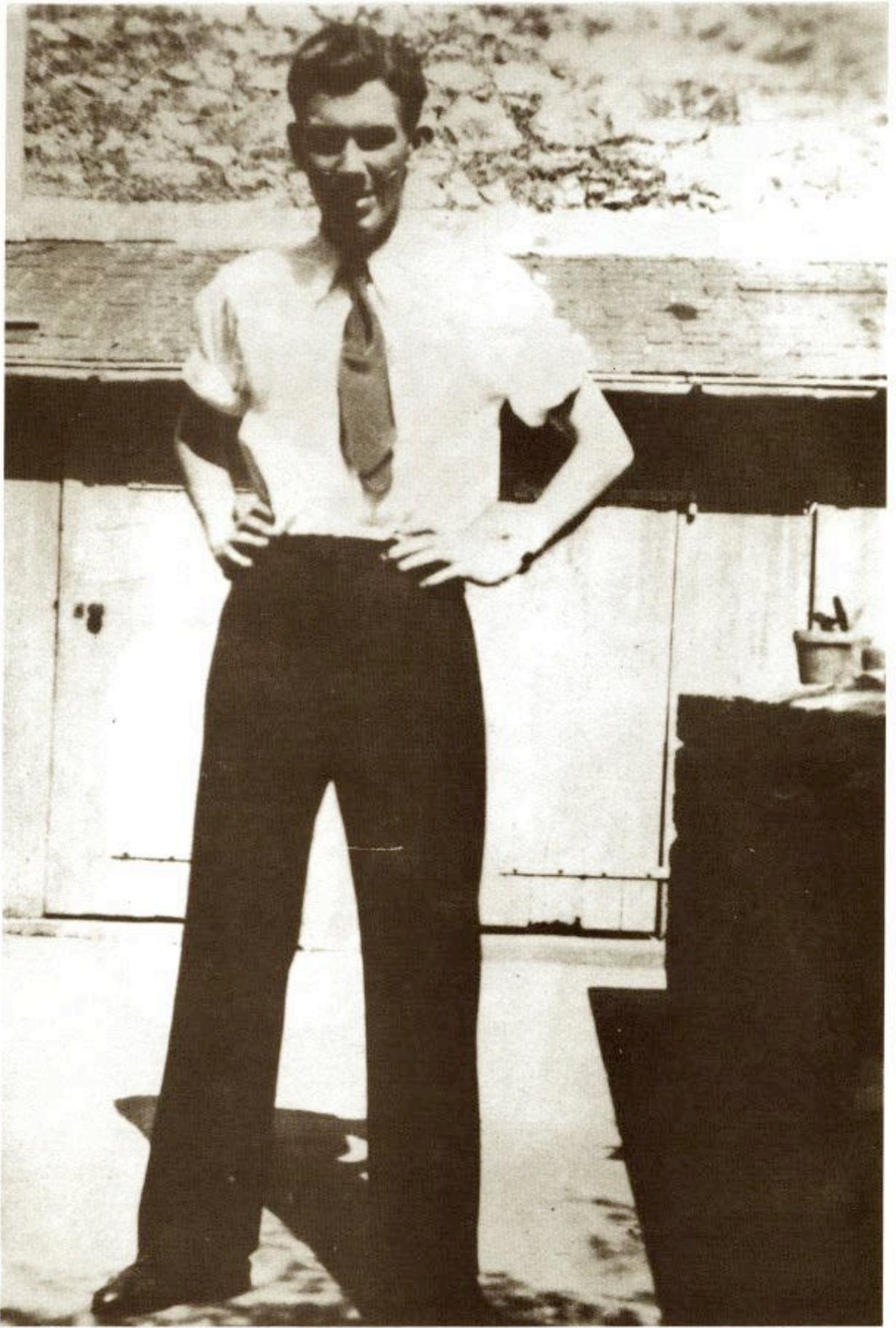
Quand le pilote ôte la veste qu'on lui avait donnée sur le bateau, les insignes "CANADA" cousus en haut des manches de son blouson suscitent l'enthousiasme des gens qui l'entourent. On lui demande immédiatement s'il est du Québec. "Non Canadien anglais", répond-il. Plusieurs personnes qui l'ont entendu auparavant échanger quelques mots avec ses sauveteurs, puis Philippe de Jonquières et Hélène Damey, tiennent à le complimenter pour son français. Tandis que Don Cheney boit à petites gorgées un bol de cidre frais, le "comte" et la jeune femme lui expliquent que l'on se bat à Douarnenez depuis la veille. Il faut quelques instants à l'aviateur pour se rendre compte que le jeune homme blond qui lui a apporté le cidre est en fait un prisonnier allemand qui, somme toute, ne semble pas mécontent de son sort.

Un camion transportant cinq ou six F.F.I. en armes s'arrête à proximité. Philippe de Jonquières fait signe à Don Cheney de le suivre. La jeune femme et le pilote prennent place dans la cabine tandis que le "comte" grimpe sur le marchepied et dit au chauffeur de

démarrer. Le véhicule longe le front de mer, puis tourne brusquement à droite et s'engage dans ce qui apparaît à Don Cheney comme un dédale de rues étroites. Au bout de dix minutes, le chauffeur stoppe devant une maison. Philippe de Jonquières et Hélène Damey accompagnent leur protégé au premier étage et le font entrer dans la cuisine.

Le Canadien est accueilli par une dame d'une trentaine d'années et sa fille, les présentations sont faites rapidement, aucun nom n'est donné. Don Cheney a du mal à suivre la conversation entre la maîtresse de maison qui semble très inquiète et les deux jeunes gens, il comprend seulement qu'ils parlent des Allemands et des combats en ville. Avant de s'en aller, Hélène Damey et son compagnon assurent au pilote qu'il sera en sécurité ici et qu'ils reviendront le voir bientôt. La maîtresse de maison parle vite. Trop vite pour Don Cheney qui doit à plusieurs reprises la prier de parler plus lentement. Tout en s'affairant dans la cuisine, elle lui demande comment il s'appelle, écrit le nom sur un bout de papier, lui dit que sa fille se prénomme Paulette, lui offre des tartines et un verre de vin. L'hôtesse juge préférable que l'aviateur ne reste pas en uniforme et lui apporte une chemise, un pantalon et une cravate. Puis elle le conduit dans une chambre au deuxième étage. Resté seul dans la pièce, Don Cheney passe un peu d'eau fraîche sur sa joue droite. Après toute ces émotions il est complètement épuisé et il a mal à la tête. La maîtresse de maison revient avec un verre d'eau et lui dit de dormir un peu. Après s'être déshabillé, le pilote s'allonge et ne tarde pas à sombrer dans un profond sommeil.

Quand il se réveille, la nuit commence à tomber, on n'entend pas un bruit dans la maison. Pendant quelques minutes, il se demande où il est, puis les événements de la journée lui reviennent à l'esprit. Qu'est devenu son équipage ? Où se trouve-t-il au juste ? Comment va-t-il se sortir de cette aventure ? Autant de questions qui se bousculent dans sa tête, il ressent un profond sentiment de solitude. La porte de la chambre s'ouvre doucement, la maîtresse de maison entre en compagnie d'un monsieur en costume sombre. "C'est mon mari", chuchote-t-



Don Cheney en civil dans le jardin des Québriac. (D. Cheney.)



Don Cheney et Paulette Québriac. (D. Cheney.)

elle avant de se retirer. Le nouveau venu serre la main de Don Cheney et se présente : *"Bonsoir, je m'appelle Québriac."* Après avoir échangé quelques mots avec le pilote, il l'invite à descendre dans la cuisine pour prendre l'apéritif (encore un mot nouveau pour Don Cheney) en famille. Quelques minutes plus tard, le Canadien trinque à la victoire avec les Québriac... et découvre le "Dubonnet".

"Vous allez être notre invité pendant quelques jours, Donald" annonce le chef des F.F.I. de Douarnenez qui lui montre une carte de visite où est imprimé : *"Aristide Québriac, administrateur en chef de l'Inscription maritime, chef du quartier de Douarnenez, Finistère."* Don Cheney découvre ainsi l'identité de ses hôtes car il n'avait pas compris le nom de Québriac lorsque ce dernier s'était présenté dans la chambre. Québriac déplie une carte et montre à Don Cheney où il se trouve, il explique qu'on a vu deux ou trois membres de l'équipage tomber dans la baie et il espère savoir ce qu'ils sont devenus sous peu. Quant à la situation à Douarnenez, le pilote apprend que la garnison allemande ayant reçu des

renforts, Québriac s'est vu contraint de négocier un accord aux termes duquel les F.F.I. ont rendu leurs armes. Tant que les troupes d'occupation seront en ville, Don Cheney ne devra pas sortir de la maison. Québriac l'emmène dans le jardin et lui montre comment accéder à une cachette aménagée dans une cabane, derrière un tas de bois de chauffage. Si les Allemands viennent à la maison, il devra descendre au premier, passer par la fenêtre de la chambre située juste en-dessous de la sienne et gagner la cachette.

Lorsque les soldats allemands viennent chercher Québriac, le 6 août, pour le conduire à la "Kommandantur", il a l'occasion d'essayer sa cachette. Le lendemain, le chef de la Résistance douarneniste doit encore aller parlementer avec le commandant allemand. A nouveau, Don Cheney se tient prêt à gagner la cachette mais, à son grand soulagement, les Allemands cette fois encore restent dans le bureau de l'Inscription maritime, au rez-de-chaussée. Avant de se rendre à la "Kommandantur", Québriac met sa vareuse et sa casquette blanche. Les Allemands, explique-t-il plus tard au pilote, ont un grand



La famille Québriac. (D. Cheney.)



Aristide Québriac. (D. Cheney.)

respect pour l'uniforme. Don Cheney partage l'angoisse de Madame Québriac et de Paulette pendant ces longues heures où leur mari et père négocie avec les Allemands. Le 6 août, il peut observer de sa fenêtre les colonnes de fumée qui s'élèvent des maisons brûlées par les Allemands à Pen-ar-C'hoat.

Grâce au maire Camille Réaud, Don Cheney obtient une "vraie fausse" carte d'identité au nom de Henri Chenier, manœuvre. Le 7, il est conduit discrètement à la morgue afin d'identifier le corps de l'un des membres de son équipage. Il s'agit de Reg Pool qui avait été repêché dans la baie deux jours plus tôt (7). Le 11, la population de Douarnenez fait des funérailles magnifiques au radio du *Dark Victor*. Don Cheney assiste en uniforme à l'enterrement de son camarade. Parmi les Douarnenistes présents, nombreux sont ceux qui tiennent à l'assurer de leur sympathie : *"Ce fut l'une des choses les plus émouvantes que j'ai jamais vue, se souvient-il. Des gens me parlaient, exprimant leur gratitude pour ce que les Alliés avaient fait, d'autres me serraient la main sans rien dire, beaucoup pleuraient."*

Au début, Aristide Québriac, juge préférable que la présence du pilote chez lui soit connue par le moins de gens possible. Pour occuper ses journées, Don Cheney joue aux dames avec Marie-Louise Québriac et sa fille.

Il a de longues conversations avec ses hôtes qui lui posent des questions sur sa famille, sa fiancée, ses projets, les Québriac veulent également tout savoir sur la vie au Canada. Hélène Damey et le recteur de Ploaré lui apportent des livres en anglais. La jeune femme évoque avec fierté le voyage qu'elle a effectué aux Etats-Unis avant la guerre. Le recteur de Ploaré lui offre également des cigarettes qu'il a collectées à son intention. Autre visiteuse, Mademoiselle Seznec, l'infirmière. Don Cheney apprend qu'elle fait partie de la Résistance et cache chez elle un aviateur américain, le "Technical Sergeant" Ralph Hall (8). Don Cheney a l'occasion de rencontrer l'Américain qui vient lui rendre visite chez les Québriac un après-midi.

Lorsque la menace d'un retour des Allemands à Douarnenez est écartée, le pilote accompagne Madame Québriac et Paulette lorsqu'elles vont aux provisions dans les fermes des environs à bicyclette. Lors du passage à Douarnenez de Jean Marin, Québriac présente Don Cheney au porte-parole de la France libre.

L'annonce à la radio du déclenchement des combats pour la Libération de Paris remplit de joie les Québriac et leur ami canadien. Pour l'occasion, on débouche une bouteille de champagne.



L'équipage du B 17 (331st Squadron, 94th Bomb Group) abattu à Kergrist-Moëlou (22), le 5 janvier 1944. Debout, de gauche à droite : R. Hall (mécanicien), I. Viola (mitrailleur latéral), J. Stubblefield (mitrailleur ventral), J. Gzwack (mitrailleur), K. Blye (radio), J. Stone (mitrailleur), M. Church (navigation), R. Patton (copilote), G. Johnson (pilote), J. Mc Gough (bombardier). (R. Patton.)



Reg Pool. (D. Cheney.)



La tombe de Reg Pool au cimetière de Ploaré. (F. Cadic.)



Photo prise lors de l'enterrement de l'un des trois membres d'équipage du Dark Victor tués le 5 août 1944. (D. Cheney.)

Ken Porter et Jim Rosher au château de Tréfry

Le Canadien Ken Porter touche le sol sur les terres de Keratry, en bordure de la route du Juch. L'atterrissage est un peu rude et le mitrailleur, qui a perdu une de ses bottes de vol au moment où son parachute s'est ouvert, se fait mal à une cheville. Dès qu'il s'est posé, Ken Porter est entouré par plusieurs personnes qui ont observé sa descente et conduit dans une ferme proche où il reçoit un accueil chaleureux. L'aviateur fait honneur au repas chaud qui lui est servi, mais, encore secoué par les événements qu'il vient de vivre, il ne tarde pas à vomir tout ce qu'il vient de manger. Des F.F.I. viennent chercher Ken Porter en voiture. Après avoir enfilé des vêtements civils, le mitrailleur monte dans le véhicule qui le conduit d'abord chez un médecin qui prend soin de sa cheville. Le médecin met en garde les F.F.I. car des patrouilles allemandes circulent dans le secteur à la recherche de l'équipage du *Dark Victor*. Ken Porter

reprend la route avec son escorte et arrive bientôt au château de Tréfry, en Quéménéven, où s'est établi le Maquis de Kergoat.

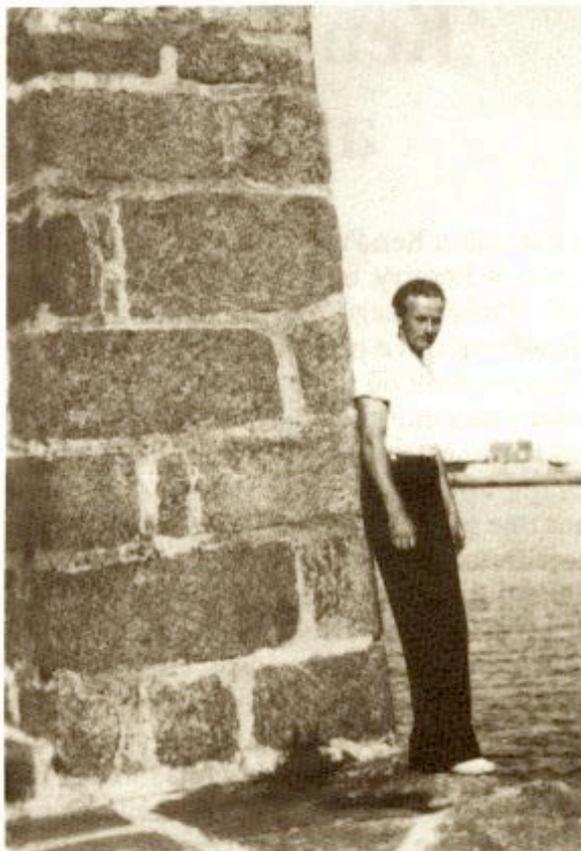
Il y fait la connaissance de René Citeau, vingt-deux ans, un Résistant qui parle très bien l'anglais. Citeau lui explique qu'il restera au château en attendant que la région ait été libérée. Après lui avoir présenté les autres F.F.I. qui se trouvent là, René Citeau informe l'aviateur qu'un des membres de son équipage a, semble-t-il, atterri dans les environs et que les autres sont tombés dans la baie. Les F.F.I. ont bon espoir de les retrouver rapidement car les Allemands n'ont plus assez de troupes dans le secteur pour entreprendre des recherches en règle. Ken Porter précise que deux de ses camarades ont été gravement blessés et qu'ils auront besoin de soins. René Citeau lui promet que tout sera fait pour retrouver les aviateurs et les soigner rapidement.



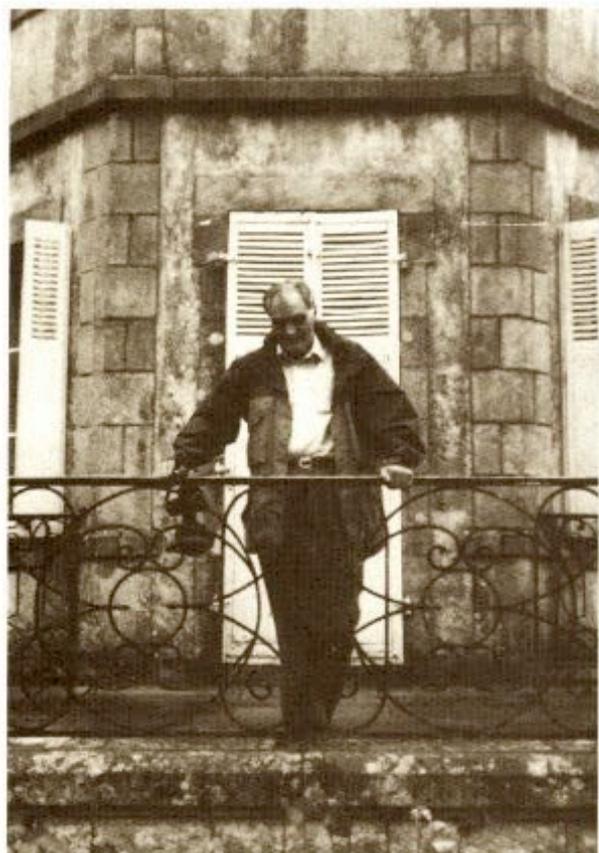
Le château de Tréfry. (F. Cadic.)



René Citeau. (K. Porter.)



Auguste Jézéquel, membre du Maquis de Kergoat. (A. Jézéquel.)



Jim Rosher sur le balcon du château de Tréfry, le 1^{er} juin 1993. (F. Cadic.)



Ken Porter effectuera sa première mission avec l'équipage de Don Cheney le 31 juillet 1944. (D. Cheney.)

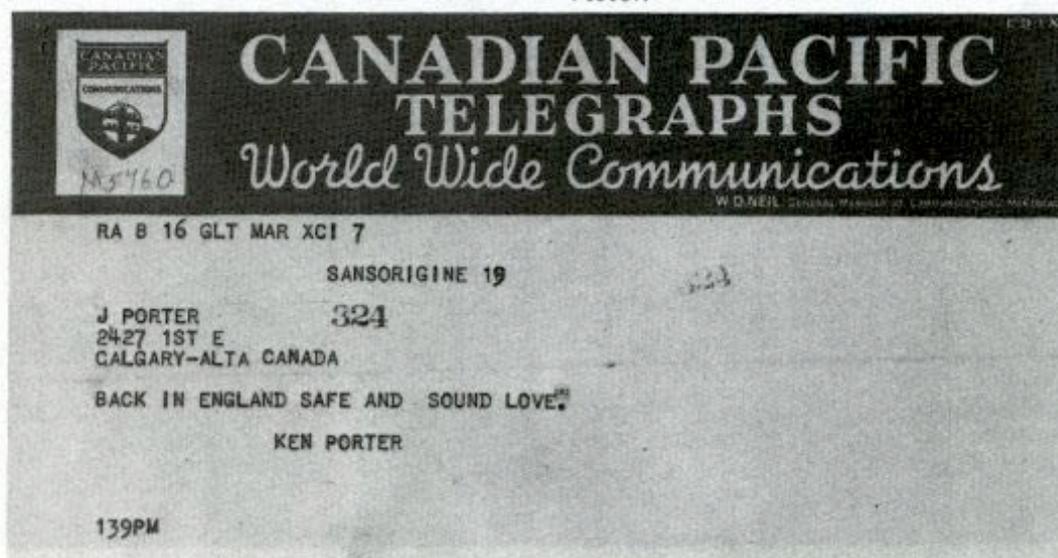
Dans la soirée, Ken Porter est réveillé par René Citeau qui lui annonce qu'un de ses camarades a été retrouvé et va bientôt arriver à Tréfry. Il s'agit de Jim Rosher qui est tombé sur les terres de la ferme de Kerscao, en Plonévez-Porzay. D'abord aidé par la famille Le Bot, le sous-officier est conduit au château par l'adjudant de gendarmerie Bodennec, commandant la brigade de Locronan, Noël Penhoat, chef du Maquis de Kergoat, et un nommé Angély. L'Écossais est à la fois ravi et surpris de retrouver l'un de ses camarades en ce lieu. Le contact avec le sol a également été un peu dur pour Jim Rosher. Le mécanicien du *Dark Victor* a quelques côtes fêlées et une entorse à la cheville gauche. Sur le chemin du château, le groupe s'est arrêté chez un médecin (9) qui a soigné l'Écossais. Du moins en partie car, comme le temps pressait, le médecin n'a pas eu le temps de s'occuper de la cheville de Jim Rosher.

Le lendemain matin, après un bon petit déjeuner, René Citeau annonce aux deux aviateurs qu'il a amené quelqu'un qui va examiner la cheville du mécanicien. Au lieu du médecin de la veille, ils voient entrer un employé de la ferme qui, assure René Citeau, sait très bien soigner les pattes du bétail. Pas très rassuré, Jim Rosher laisse néanmoins l'homme palper sa cheville. Une rapide pression des pouces au bon endroit, l'aviateur laisse échapper un cri étouffé et quelques heures plus tard il peut constater que sa che-

ville ne lui fait plus mal. L'homme lui bande la cheville et dit que dans deux jours elle sera comme neuve.

Dans les jours qui suivent, Ken Porter et Jim Rosher profitent de l'hospitalité des Maquisards de Tréfry, pour les deux aviateurs ce sont presque des vacances. Jim Rosher qui a conservé son *battledress* bleu-gris de la R.A.F. reçoit un brassard et un insigne F.F.I. afin d'éviter toute méprise. Quelques jours après son arrivée à Tréfry, Ken Porter accompagne un groupe de Maquisards chargés de ramener au château six soldats des troupes de l'Est (10) capturés lors d'un embuscade, le 7 août. A Tréfry, ces prisonniers sont employés à diverses corvées.

Les deux aviateurs apprennent avec soulagement que Don Cheney est sain et sauf et qu'il est en sécurité à Douarnenez. Lorsque le secteur devient plus sûr, Ken Porter et Jim Rosher ont l'occasion de se rendre, escortés par des F.F.I., à Quéménéven et à Plonévez-Porzay où ils sont chaleureusement accueillis par la population. Ken Porter se souvient que lui et son camarade devaient parfois refuser les verres qui leur étaient offerts car sinon ils auraient terminé cette journée ivres morts. On les emmène également à Douarnenez afin qu'ils puissent se recueillir sur la tombe de Reg Pool. Les fleurs fraîchement coupées qui recouvrent la tombe montrent aux deux aviateurs la sympathie que la population témoigne à l'égard du radio du *Dark Victor*.



Télégramme envoyé par Ken Porter à ses parents, le 19 août, pour annoncer qu'il était de retour en Angleterre. (K. Porter.)



Ken Porter et Jim Rosher de retour à Woodhall Spa.
(K. Porter.)

La capture de Len Curtis

Len Curtis est tombé à l'eau à environ trois kilomètres de la plage de Sainte-Anne-la-Palud. Il jette un coup d'œil à sa montre, elle s'est arrêtée à 12 h 20. Ayant dégonflé légèrement sa *Mae West* afin de nager plus aisément, il se dirige vers la terre. Après avoir nagé pendant environ deux heures, l'aviateur est arrivé près de la côte quand il entend une rafale de pistolet-mitrailleur. Tournant la tête dans la direction d'où vient le tir, il aperçoit une demi-douzaine d'Allemands qui l'ajustent avec leurs armes et lui font signe de venir vers eux. Len Curtis n'a pas le choix et il obéit en maudissant sa malchance. Dès qu'il est parvenu sur la plage, le bombardier est fouillé par les Allemands qui le délestent du contenu de ses poches. Pour le reste, l'accueil est plutôt cordial; les soldats ont l'air amusé de voir qu'il a perdu une de ses bottes. Len Curtis constate avec surprise que ceux qui l'ont capturé sont armés de pistolets-mitrailleurs "Sten" de fabrication britannique... Peu après, une voiture s'arrête et un officier allemand en descend. Le nouvel arrivant observe pendant une ou deux minutes, le bombardier qui s'est mis au garde à vous, puis lui fait signe de monter dans la voiture. Le véhicule passe par Douarnenez et s'arrête dans un petit cantonnement. L'aviateur est conduit dans une cellule où on lui sert un repas chaud et un ersatz de café. Environ une heure plus tard, il est amené dans un bureau où se trouve un autre officier qui lui fait signe de s'asseoir.

"Nom ? Grade ? Numéro matricule ?" lui demande l'Allemand dans un anglais correct. Après avoir noté les réponses de Len Curtis sur un formulaire, il s'enquiert de son unité. Devant le refus de l'aviateur de donner ce renseignement, l'officier le regarde d'un air narquois pendant quelques instants, puis se lève et passe dans la pièce d'à côté. Len Curtis entend un bruit de conversation, quand l'Allemand revient, il lui annonce que le lendemain il sera transféré à l'aéroport de Quimper et remis aux mains de la "Luftwaffe". *"En ce moment, conclut l'officier, nous avons des choses plus importantes à faire que d'interroger des prisonniers de la R.A.F."*

Le lendemain matin, Len Curtis, pourvu d'une paire de bottes de la "Wehrmacht" par

ses gardiens, est conduit à Pluguffan. Pendant le trajet, il échange quelques mots avec son escorte. Il apprend qu'il y a beaucoup d'Autrichiens et de Tchèques dans leur unité, ils sont fatigués de la guerre et se rendront aux Américains à la première occasion. Arrivé à destination, l'aviateur est confié à un caporal de la "Luftwaffe"; avant de repartir, ses gardiens insistent pour lui serrer la main. Le caporal parle un peu anglais, c'est un Tchèque enrôlé dans la "Wehrmacht", tout comme les quelques hommes qu'il commande. Ils attendent l'ordre d'évacuer le camp en emmenant avec eux quelque deux cents prisonniers de guerre, des tirailleurs algériens. Le 7 août, peu avant dix-huit heures, la colonne de prisonniers quitte Pluguffan en rang par quatre à destination de la presqu'île de Crozon. Jusqu'au coucher du soleil, les gardes scrutent anxieusement le ciel à la recherche de chasseurs alliés en maraude. A la tombée de la nuit, la colonne, qui avait quitté Pluguffan en rangs serrés, s'étire sur plus de trois cents mètres, la fatigue commence à se faire sentir. Des villages silencieux sont traversés; de temps en temps, les gardes ordonnent une halte près d'une fontaine ou d'une pompe. Les prisonniers n'ont pas reçu de provisions avant le départ, certains cueillent des pommes en cours de route. Vers trois heures du matin, ils sont arrivés à destination. Les Algériens sont enfermés dans un camp de fortune tandis que Len Curtis a droit à un lit dans une maison réquisitionnée par les Allemands. Épuisé par la marche, l'aviateur s'endort comme une masse.

Len Curtis reste là pendant trois jours, partageant l'ordinaire de ses gardiens. Dans la soirée du 10 août, il est conduit à Brest en camion et se retrouve dans une école entourée de barbelés. Il y a là des soldats américains et deux aviateurs de la R.A.F. Peu de temps après, il est transféré au château de Brest où sont enfermés environ cent cinquante prisonniers américains. Parfois, Len Curtis participe à des corvées chargées de débayer les rues dans le secteur du port de commerce. A deux reprises, il doit descendre dans un abri car l'aviation alliée bombarde Brest une fois de plus.



Ken Porter est promu Pilot Officer (sous-lieutenant), le 23 août 1944. (K. Porter.)

La grande vadrouille des rescapés du *Dark Victor*

Ken Porter et Jim Rosher sont les premiers à prendre le chemin du retour. Les nouvelles du retrait des Allemands vers la presqu'île de Crozon avaient incité les deux aviateurs à quitter Tréfry pour essayer de rejoindre les lignes américaines. La situation militaire leur semblant encore assez confuse, ils avaient décidé de rester avec les Maquisards. Le 16 août, ils rencontrent un colonel britannique dont la mission est d'assurer la liaison entre les troupes américaines et les F.F.I. L'officier est étonné de trouver deux aviateurs de la R.A.F. à Tréfry et il veut savoir comment ils sont arrivés là. René Citeau ayant confirmé leur histoire, le colonel décide de les prendre en charge. Ken Porter demande s'il ne serait pas possible de faire rechercher Don Cheney afin qu'il puisse venir avec eux. Mais le colonel décide d'emmener les deux aviateurs sans plus attendre, estimant qu'une contre-attaque des forces allemandes repliées dans le presqu'île de Crozon est toujours possible.

Ken Porter remet son *battledress*, puis lui et Jim Rosher font leurs adieux à René Citeau et aux autres Maquisards. L'officier britannique prend la direction de Quimper; il dépose Ken Porter et Jim Rosher dans un campement américain, le temps de faire son rapport et d'organiser leur retour en Angleterre. Les deux aviateurs ayant répondu par la négative à un sergent américain qui leur demandait s'ils avaient reçu leur ration hebdomadaire, ils se voient remettre chacun quatre cents cigarettes, une douzaine de boîtes d'allumettes et du chocolat; ils ont également droit à un dîner copieux. Ken Porter et Jim Rosher doivent ensuite attendre quelques heures le retour du colonel. Ils sont persuadés que Don Cheney aurait pu être localisé et amené à Tréfry si l'officier britannique avait été moins pressé.

Il fait nuit lorsque le colonel revient au campement, il a reçu l'ordre de conduire Ken Porter et Jim Rosher sans tarder à Rennes, d'où

il sera possible de les évacuer par avion vers l'Angleterre. La "Jeep" où ont pris place les trois hommes roule toute la nuit; de temps en temps, il faut se ranger pour laisser passer un convoi américain. Le lendemain matin, les colonnes de véhicules à l'étoile blanche sont sur toutes les routes et c'est seulement vers treize heures que la "Jeep" arrive à Rennes. Le colonel confie les deux aviateurs au commandant d'une unité britannique cantonnée à proximité de la ville et leur souhaite bonne chance avant de repartir aussitôt.

Pendant que Ken Porter et Jim Rosher se restaurent (ils sont heureux d'avoir du vrai café après avoir dû se contenter d'un ersatz pendant leur séjour à Tréfry), le capitaine canadien qui est à la tête de ce détachement essaie d'appeler l'aérodrome. Après plusieurs tentatives infructueuses, il décide de conduire les deux aviateurs à la base. Quand ils arrivent sur place c'est pour constater que le dernier vol de la journée est déjà parti et que la piste est fermée jusqu'au lendemain. De retour au cantonnement, le capitaine donne quelques coups de téléphone. Il est informé qu'un camion de la R.A.F. viendra de Normandie pour chercher les deux aviateurs. Ces derniers ne sont guère enthousiasmés par la perspective de devoir répondre aux questions d'un officier de renseignements et de retourner en Angleterre par bateau, alors qu'en avion ils peuvent y être en quelques heures. Pour compenser la déception de Porter et Rosher, le capitaine leur offre un excellent repas dans un restaurant rennais où l'on ignore visiblement les restrictions... L'officier est très intéressé par le récit de l'opération du 5 août et des circonstances qui les ont amenés jusqu'à Rennes.

Après avoir dormi à l'hôtel, les deux aviateurs retournent voir le capitaine canadien qui les informe que l'envoi du camion qui leur est destiné a été différé. Avec l'accord de l'officier, Ken Porter et Jim Rosher préfèrent se faire conduire à l'aérodrome afin de

tenter à nouveau leur chance. Effectivement, le pilote d'un "Dakota" accepte de les prendre dans son appareil. Trois heures plus tard environ, les deux aviateurs sont à Grove, un aéroport situé près d'Oxford. L'officier d'administration de cette base de la R.A.F. se montre fort complaisant et leur délivre deux bons de transport pour Woodhall Spa. Ken Porter et Jim Rosher montent dans un train pour Londres à la gare d'Oxford et le lendemain ils se retrouvent à Boston vers 21 h 30. Comme ils ont un peu de temps avant le départ du dernier bus pour Woodhall Spa, les deux compères décident d'aller boire un verre dans un pub, où ils trouvent plusieurs membres du 617 Squadron, ravis et étonnés de voir ainsi surgir les deux disparus. Ken Porter et Jim Rosher ne sont pas les moins heureux car avant d'entrer dans le pub ils s'étaient demandés comment ils pourraient régler leurs consommations. De retour à la base, le mess des sous-officiers est rouvert afin de célébrer dignement leur retour. La matinée du 20 août est déjà bien avancée lorsque Ken Porter et Jim Rosher se réveillent, après la petite fête de la veille ils ont un peu de mal à se lever et il leur faut quelques instants pour se rendre compte qu'ils sont bien rentrés à leur base. L'officier d'administration du Squadron est plus que surpris de les voir entrer dans son bureau. Après que Ken Porter lui ait expliqué comment ils avaient fait pour rentrer, le *Flight Lieutenant* (capitaine) Humphreys répond vivement que son homologue de Grove aurait dû les diriger sur le centre de transit du Ministère de l'Air à Londres, comme de règle pour tous les aviateurs abattus en territoire ennemi ayant réussi à regagner l'Angleterre. Il est néanmoins content de revoir Ken Porter et Jim Rosher sains et saufs et leur demande de repasser dans l'après-midi, leurs bons de transport seront prêts et le lendemain ils devront prendre le premier train pour Londres et se présenter au centre de transit afin de répondre aux questions d'usage et de passer une visite médicale. Les vacances étaient finies...

Le 16 août, le corps de Roy Welch est découvert sur la plage de Kervigen par Corentin Rognant, membre du Maquis de Tréfry. Aidé par Noël Penhoat, son chef, il amène d'abord

la dépouille du navigateur du *Dark Victor* à sa ferme de Ploeven dans un char à bancs et la dissimule dans une grange. Quelques jours plus tard, Corentin Rognant et Jean Le Garrec transportent le corps de Roy Welch jusqu'à l'hôpital de Douarnenez. Le 22 août, en fin de matinée, Don Cheney identifie le corps de son camarade à la morgue.

Quelques heures plus tard, le pilote fait ses adieux à Madame Québriac et à Paulette. Aristide Québriac l'accompagne jusqu'à Quimper ainsi que Ralph Hall. Après avoir rencontré le colonel Berthaud, chef des F.F.I. du Finistère, les deux aviateurs font la connaissance de leur chauffeur et de leurs compagnons de voyage, cinq jeunes gens qui veulent s'engager dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Don Cheney prend à regret congé de Québriac : *"Mes adieux à Aristide furent empreints de beaucoup d'émotion et typiquement français, avec des étreintes, des baisers sur les joues et des larmes en abondance"*, se souvient-il.

Le chauffeur et ses sept passagers s'entassent tant bien que mal dans la voiture. Le conducteur prend d'abord la direction de Lorient puis tourne vers Pontivy en empruntant des petites routes. Lorsqu'il faut s'arrêter pour faire le plein, les deux aviateurs sont surpris de voir le chauffeur filtrer l'essence à travers un chapeau. Ils apprennent qu'il s'agit d'essence volée aux Allemands quelques mois plus tôt et conservée dans différents récipients qui avaient été enterrés pour plus de précautions. Après avoir passé la nuit et toute la journée du 23 dans une ferme, les huit hommes repartent au crépuscule. A leur réveil ils avaient pu observer au loin des avions alliés, vraisemblablement en train d'attaquer la poche de Lorient. Le chauffeur n'avait pas voulu prendre le risque que la voiture soit repérée et mitraillée par ces mêmes appareils ou d'autres.

En chemin, le chauffeur explique à ses passagers que leur destination est Plouha, dans les Côtes-du-Nord, où un bateau anglais viendra chercher les deux aviateurs et les cinq volontaires (11). Au lever du jour, la voiture s'arrête à Plouha, dans la cour d'une école où sont cantonnés des F.F.I. (12). Ce soir-là, Don Cheney, Ralph Hall et leurs compagnons



Roy Welch. (D. Welch.)

sont les hôtes des Maquisards de Plouha. Plusieurs demoiselles s'intéressent de près aux deux aviateurs et les pressent de questions. Après un repas bien arrosé, Don Cheney et Ralph Hall vont se coucher vers minuit. Tous deux se réveillent avec la gueule de bois, lorsqu'ils retrouvent leurs compagnons de voyage, ces derniers ne font pas mystère de leurs bonnes fortunes avec les jeunes filles de Plouha et pensent que le Canadien et l'Américain ont manqué une occasion...

Le chauffeur leur annonce que les opérations d'embarquement à Plouha ont pris fin, il faut donc changer de plan. Les huit hommes repartent en direction de Saint-Brieuc où, d'après les Maquisards de Plouha, ils devraient trouver des Américains. L'équipage d'une "Jeep" rencontré en cours de route leur ayant signalé où campait une unité de chars, Don Cheney et Ralph Hall pensent que c'est pour eux l'occasion d'être pris en charge par l'U.S. Army. Malheureusement, l'officier à qui ils s'adressent, une fois arrivés à ce bivouac, leur fait rapidement comprendre qu'il n'a pas le temps de s'occuper de deux



La tombe de Roy Welch. (F. Cadic.)

aviateurs et leur conseille de prendre contact avec l'officier de liaison allié à Saint-Brieuc.

Le bureau de liaison est installé à la gare qui porte les traces des bombardements alliés. Les deux aviateurs et leurs compagnons sont reçus par un major canadien, il est de Montréal et a été parachuté en France plusieurs mois avant le débarquement. L'officier pense que le plus simple, pour les deux aviateurs et les cinq volontaires, est de monter dans le train qui repartira vers Rennes le lendemain et ensuite de se rendre à l'aérodrome.

Pourvus de rations "K" et de cigarettes par le major canadien, les sept voyageurs s'installent pour la nuit dans un wagon garni de paille après avoir fait leurs adieux au chauffeur. Le train démarre le lendemain à l'aube et arrive à Rennes au milieu de l'après-midi. Grâce à un officier américain complaisant, les deux aviateurs et leurs compagnons embarquent dans un camion qui les dépose à l'aérodrome.

Le groupe est en train de dîner au mess des officiers lorsqu'un officier de renseignements

se présente. Ralph Hall, annonce-t-il, prendra le premier avion pour la Grande-Bretagne. En ce qui concerne Don Cheney et les cinq Français, rien n'est prévu. En fait, il semble méfiant vis-à-vis de ces volontaires, quant au pilote canadien, il devra se débrouiller pour regagner les lignes britanniques par ses propres moyens.

Le lendemain matin, Don Cheney est réveillé par Ralph Hall qui est venu lui dire au revoir car un avion va l'emmenner en Grande-Bretagne dans quelques heures. Soudain, des sirènes retentissent, quelques minutes plus tard, des M.P. entrent dans la baraque et demandent où sont les Français. Les cinq volontaires, déçus du manque d'empressement des Américains à les accueillir, avaient tout simplement quitté la base pour tenter leur chance ailleurs. Un peu plus tard, Don Cheney apprend qu'ils ont été retrouvés par des M.P. à Rennes et relâchés après un bref interrogatoire.

Avant de quitter l'aérodrome, le Canadien reçoit des rations "K" et des cigarettes, puis un camion le dépose au centre de Rennes. Don Cheney se promène un peu, mais n'aperçoit aucun véhicule britannique. Un bijoutier, qui a remarqué ses insignes "CANADA", lui demande s'il a des cigarettes à échanger contre des bijoux. Le pilote décline la proposition, mais lui offre un paquet de cigarettes à peine entamé à la grande joie du commerçant. Don Cheney va prendre congé du bijoutier qui lui a fait un plan indiquant la direction d'Avranches, lorsqu'un roulement de tambour se fait entendre.

Précédée d'un porte-drapeau et encadrée de F.F.I. en armes, une cinquantaine de femmes tondues que les badauds insultent défile sous les yeux du Canadien étonné. Le bijoutier explique qu'il s'agit de collaboratrices qui chaque jour sont ainsi exhibées dans les rues de la ville. Don Cheney n'est pas au bout de ses surprises. Peu après, des coups de feu provenant du clocher d'une église se font entendre. Selon le bijoutier, ce sont des Allemands qui refusent de se rendre, les F.F.I. se contentent de faire le siège de l'église en attendant qu'ils soient à cours de vivres et de munitions.

Don Cheney sort de Rennes sans avoir rencontré de véhicules britanniques et prend la direction d'Avranches. De temps en temps, il croise un camion, mais tous roulent vers Rennes. Don Cheney passe quelques heures dans une petite ferme où il s'est arrêté pour demander à boire. Le fermier et sa famille sont heureux de l'accueillir et le pilote raconte son aventure autour d'une bouteille de cidre. Ayant repris sa marche, Don Cheney rencontre deux Américains en "Jeep" qui le déposent au-delà d'Avranches, sur la route de Vire. Peu de temps après, apparaît une camionnette de la R.A.F. dans laquelle ont pris place un capitaine et un sergent-chef. Cette fois, Don Cheney a de la chance, car ils doivent justement passer à proximité du centre de transit où sont interrogés les aviateurs de la R.A.F. qui ont réussi à gagner les lignes alliées, après avoir été abattus.

Pendant le trajet, Don Cheney observe les traces laissées par les combats qui ont ravagé la Normandie : ruines, cratères de bombes, carcasses de chars et de véhicules, cadavres de vaches qui pourrissent dans les champs. A Caen, il est étonné de voir que des habitants s'obstinent à vivre dans les ruines de ce qui fut leurs maisons. La route qui mène à Bayeux est parcourue par des véhicules de toutes sortes qui roulent en soulevant un épais nuage de poussière.

Le centre de transit où Don Cheney arrive en fin de journée est installé dans quelques caravanes à la périphérie de Bayeux. Après s'être présenté, il est enfermé dans une caravane en attendant d'être interrogé. Le commandant du centre, un colonel des gardes, le soumet à une longue série de questions concernant son identité, son unité, ses chefs, sa base, son appareil, sa dernière opération, son équipage, ses différentes affectations depuis son engagement dans la R.C.A.F. Quelques heures plus tard, le colonel vient annoncer à Don Cheney que son identité a été établie.

Le lendemain, le pilote se promène un peu aux environs. Des péniches de débarquement déchargent des véhicules et du matériel sur une plage, d'interminables colonnes de chars, de camions, de pièces d'artillerie, de "Jeep" roulent vers l'intérieur des terres



Don Cheney au centre de rapatriement de Damhead, peu avant son départ pour le Canada. (D. Cheney.)

à quatre ou cinq de front. Dans l'autre sens avance une longue colonne de plusieurs centaines de prisonniers allemands, escortés par des soldats britanniques. Soudain, trois chasseurs-bombardiers "Typhon" passent au ras des arbres, immédiatement, les prisonniers encore marqués par les attaques incessantes de "Jabos", qu'ils ont subi pendant la bataille de Normandie, se jettent à terre.

Revenu au centre de transit, Don Cheney apprend qu'il y a une place pour lui dans un "Dakota" qui va décoller, dans un peu plus d'une heure, d'un terrain de campagne proche. Les tenues négligées de la vingtaine d'aviateurs qui embarquent dans l'avion de transport montrent qu'ils sont tous des évadés comme lui.

Après environ une heure de vol, l'appareil se pose sur l'aérodrome de Northolt, près de Londres. Un bus transporte les aviateurs jusqu'au centre d'interrogatoire, en face du musée Tussaud. Les services de renseignements interrogent Don Cheney sur son séjour en France, puis on lui fait des piqûres et il passe une visite médicale complète. Pour le débarrasser des petites bêtes qu'il a ramenées de France, il est plongé dans une baignoire remplie d'eau bleuâtre très chaude, puis savonné et brossé vigoureusement par deux infirmiers; "Je devais ressembler à un homard bouilli", raconte-t-il.

Habillé de neuf, Don Cheney passe ensuite au bureau de liaison canadien où il reçoit de nouveaux papiers, de l'argent, un titre de transport et quinze jours de permission. L'étape suivante est le dépôt où ont été consignées ses affaires personnelles après qu'il ait été porté disparu. Dans le carton qui lui est remis, il a l'agréable surprise de trouver deux paquets envoyés par ses parents. De retour au *Central Hotel*, Don Cheney tombe nez à nez avec Ken Porter et Jim Rosher dans un escalier. Les trois camarades tombent dans les bras les uns des autres et fêtent dignement leurs retrouvailles dans un pub quelques heures plus tard.

*
* *

Le 21 août, les Allemands décident de transférer dans la presqu'île de Crozon les prison-

niers qu'ils détiennent à Brest. Le lendemain vers 18 h 30, les prisonniers sont conduits au port de commerce et embarqués sur un chaland qui est remorqué jusqu'au Fret. Les prisonniers sont emmenés au village de Rostellec, que les Allemands ont vidé de ses habitants pour en faire un camp.

Au *Frontstalag 284*, les conditions de vie des prisonniers sont difficiles, la nourriture est peu abondante et beaucoup sont atteints de dysenterie. Len Curtis et ses compagnons d'infortune, civils pris en otages, F.F.I., soldats et aviateurs américains capturés, sont aux premières loges pour observer les bombardements que subit Brest assiégé. Mais, parfois le camp est également la cible des avions alliés qui mitraillent toute concentration de troupes ennemies, ou ce qui y ressemble, dans la presqu'île. L'une de ces attaques fait plus de cinquante victimes parmi les prisonniers. C'est seulement le 18 septembre que les prisonniers du *Frontstalag 284* sont libérés par la 8^e division d'infanterie américaine.

Dans le sillage des troupes qui libèrent Rostellec, arrivent des camions-magasins chargés d'objets de toilette, de linge de rechange, de cigarettes et de friandises diverses destinés aux prisonniers, ainsi que des cuisines roulantes. Après avoir savouré son premier vrai repas depuis plusieurs semaines, Len Curtis passe la nuit dans une maison où logeaient des officiers allemands. Le lendemain matin, en fouillant un peu la chambre où il a dormi, il trouve une paire de bottes d'officier qui lui vont parfaitement.

Contrairement à ce qu'avait espéré Len Curtis, les Américains déclarent ne pas avoir le temps de s'occuper du rapatriement d'un sous-officier de la R.A.F. Un officier lui conseille de se trouver une place dans un camion à destination de Rennes et de tenter sa chance à l'aérodrome. Len Curtis s'entend avec un conducteur qui retourne à Rennes pour charger son camion à l'aérodrome. La nuit tombe lorsque le véhicule arrive à la base après cinq heures de route. L'Américain dit à Len Curtis qu'il ferait mieux de chercher un coin pour dormir, car aucun avion ne décolle d'ici la nuit. Len Curtis dort dans une baraque inoccupée et le lendemain

matin il se présente aux services administratifs de la base. Le sous-officier, à qui il explique une fois de plus son histoire, l'assure qu'il pourra facilement lui trouver une place dans un avion à destination de la Grande-Bretagne, il lui suffit de dire où il veut aller. "A Londres", répond le bombardier.

Un appareil doit justement décoller pour la capitale britannique dans trente minutes. Le sous-officier conduit Len Curtis sur la piste d'envol et le présente aux pilotes qui acceptent de le prendre avec eux. Trois heures plus tard, Len Curtis atterrit à Londres. L'officier d'administration de l'aérodrome le dirige immédiatement vers le *Central Hotel* pour les vérifications d'usage.

Alors qu'il sort du métro et s'approche du bâtiment, il est interpellé par deux M.P. de la R.A.F. qui menacent de le verbaliser pour sa tenue négligée. Len Curtis explique verbatim aux deux policiers pourquoi il est dans cet état et poursuit son chemin sans plus s'occuper d'eux. Au *Central Hotel* il subit les mêmes vérifications et formalités diverses que ses camarades. Les officiers de rensei-

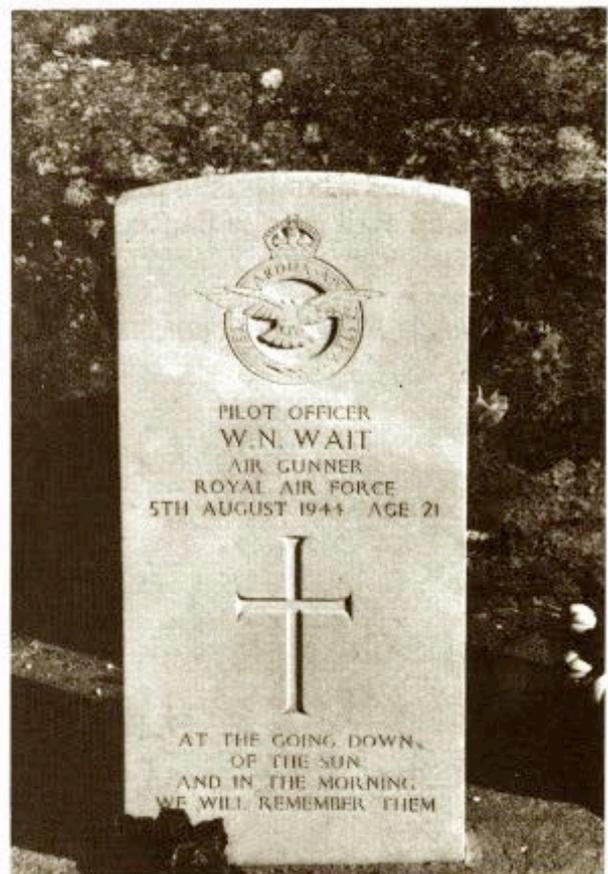
gnements se montrent intéressés par les détails qu'il donne sur le moral des Autrichiens et des Tchèques enrôlés dans la "Wehrmacht", qu'il a rencontré pendant sa captivité.

*
* *

Deux jours après que Don Cheney ait quitté Douarnenez, le corps de Noel Wait, le mitrailleur arrière du *Dark Victor*, est retrouvé sur la plage de Tréboul. Ce n'est pas avant janvier 1945 que sa famille sera officiellement informée de sa mort, jusque-là les autorités militaires britanniques le considéraient comme "disparu". En janvier 1945 donc, la famille Wait est prévenu par le Ministère de l'Air que le père de Reg Pool avait reçu une lettre d'Aristide Québriac et un rapport du commissaire de police de Douarnenez concernant le corps d'un des membres d'équipage de l'avion tombé en baie de Douarnenez, le 5 août 1944. Parmi les objets trouvés dans les poches du cadavre, il y avait une petite pochette contenant de l'argent français et portant le numéro 563.



Noel Wait. (Famille Wait.)



La tombe de Noel Wait. (F. Cadic.)

En 1945, les sauveteurs de Don Cheney ont reçu le prix Valère et Gabrielle Arnoult (1 400 F). L'année suivante, Albert Doaré est décoré de la médaille de Sauvetage en argent. François Bonjour, Théophile Quéret, Corentin Buisson, René Le Bihan, André Morvan et Marcel Stéphan reçoivent la médaille de bronze.

Le 617 Squadron avait confirmé que cette pochette avait bien été perçue par Noel Wait.

Len Curtis et Jim Rosher terminent la guerre dans des postes au sol et sont démobilisés en 1945 avec le grade de *Warrant Officer I* (adjudant-chef).

Don Cheney et Ken Porter retournent ensemble au Canada, en octobre 1944. Après plusieurs semaines de permission en famille, Ken Porter est affecté à un dépôt de matériel à Calgary (Alberta), la ville où habitent ses parents. Promu *Flying Officer* en mars 1945, Ken Porter est démobilisé au mois d'octobre. Don Cheney est rendu à la vie civile dès janvier 1945. Il avait été initialement prévu de l'affecter à une unité de bombardiers devant être envoyée sur le théâtre d'opérations du Pacifique, mais la R.C.A.F. disposait alors de personnels navigants en surnombre et on lui demanda donc s'il voulait être démobilisé. Don Cheney a alors repris ses études à l'université d'Ottawa et s'est marié en avril avec sa fiancée Gladys.

Claude HÉLIAS et François CADIC.

NOTES

(1) La *Tallboy* (commode) fut conçue pour détruire les bases sous-marines et les sites de lancement de fusées dont les gigantesques bunkers étaient à l'épreuve des bombes classiques. Initialement, il avait été prévu de larguer ces bombes juste à côté des objectifs afin qu'elles s'enfoncent dans le sol avant d'exploser, créant ainsi une onde de choc qui viendrait à bout des bunkers les plus solides.

(2) Les "Briseurs de barrages", surnom donné au 617 Squadron après le raid contre les barrages de la Ruhr, dans la nuit du 16 au 17 mai 1943. L'unité qui avait été créée pour cette opération fut ensuite chargée d'effectuer des bombardements nécessitant une grande précision. Tous les personnels navigants du 617 Squadron étaient des volontaires sélectionnés parmi les meilleurs équipages du *Bomber Command*.

(3) Lors du briefing, une altitude de bombardement comprise entre 5 000 et 5 500 mètres.

(4) Les "Lancasters" du 617 Squadron étaient équipés d'un viseur spécial muni d'un gyroscope et d'un calculateur qui permettait des bombardements très précis.

(5) Après la guerre, Don Cheney apprend qu'il s'agit de Philippe de Jonquières (Pierre Le Pape dans la Résistance). Il se souvient que des gens de Douarnenez disaient "le comte" en parlant de lui.

(6) Dans son rapport sur *L'organisation de la Résistance dans la région de Douarnenez*, Aristide Québriac rapporte qu'on est venu lui demander ce qu'il fallait faire de Don Cheney alors qu'il négociait avec les Allemands.

(7) Par Louis Sauban et trois autres marins à bord de l'annexe du *Trébouliste*.

(8) Ralph Hall était le mécanicien de bord d'un B-17 tombé à Kergrist-Moëlou (22), le 5 janvier 1944.

(9) Il s'agit du docteur Desse qui habitait près de Plonévez-Forzay. C'est probablement lui qui s'est occupé de Ken Porter.

(10) Appartenant sans doute au 800^e bataillon nord-caucasien.

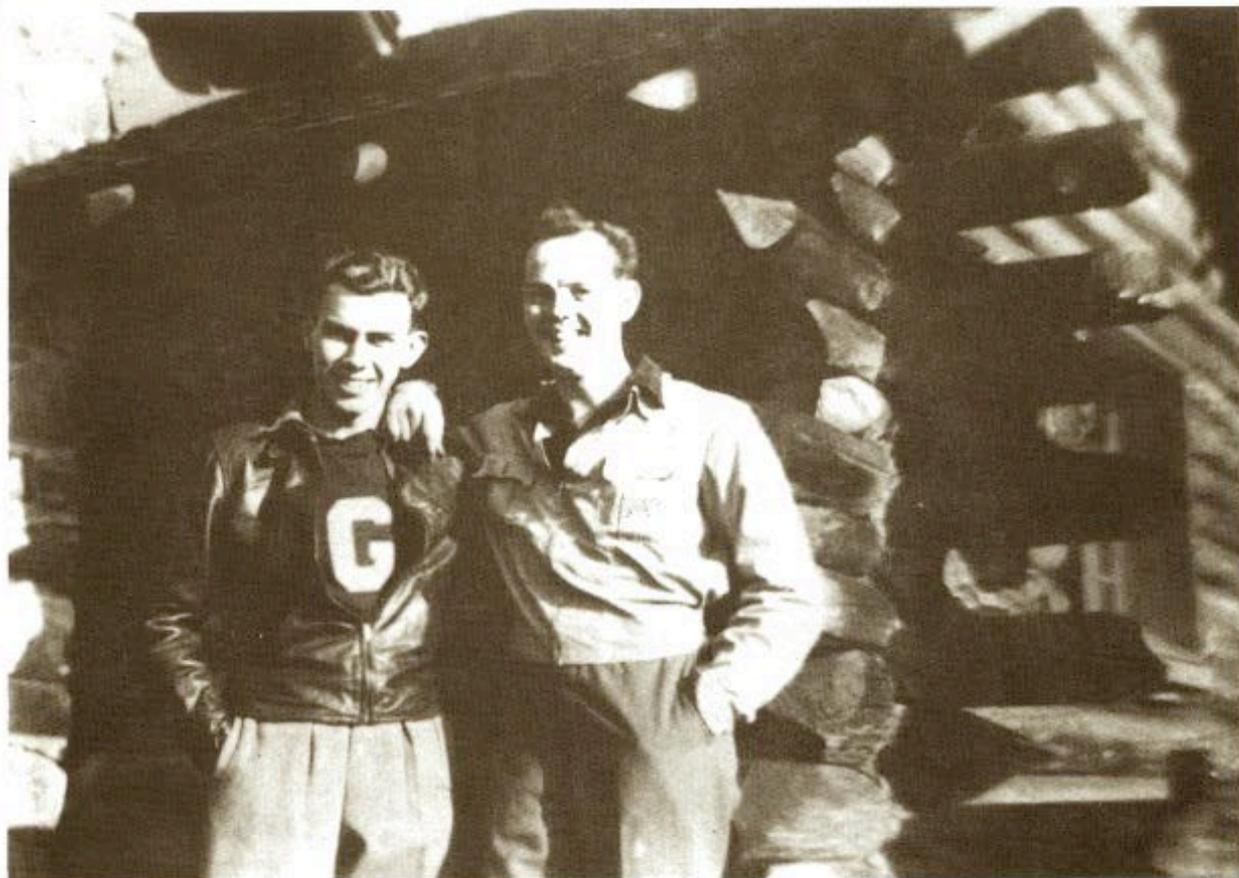
(11) En fait, la dernière opération du réseau Shelburne a eu lieu à l'aube du 9 août 1944.

(12) Le Maquis du Bois de la Salle formé autour du réseau Shelburne.

Remerciements :

The authors are most grateful to M. Donald Cheney, Aneurin Curtis (†) and his son Cary, Kenneth Porter, James Rosher, Michael Wait and his wife Christine, Norman Wait, Douglas Welsh for their help in the making of this article and their friendship. Special thanks to Mr. Frederick Crewe, John Griffin and Ralph Patton.

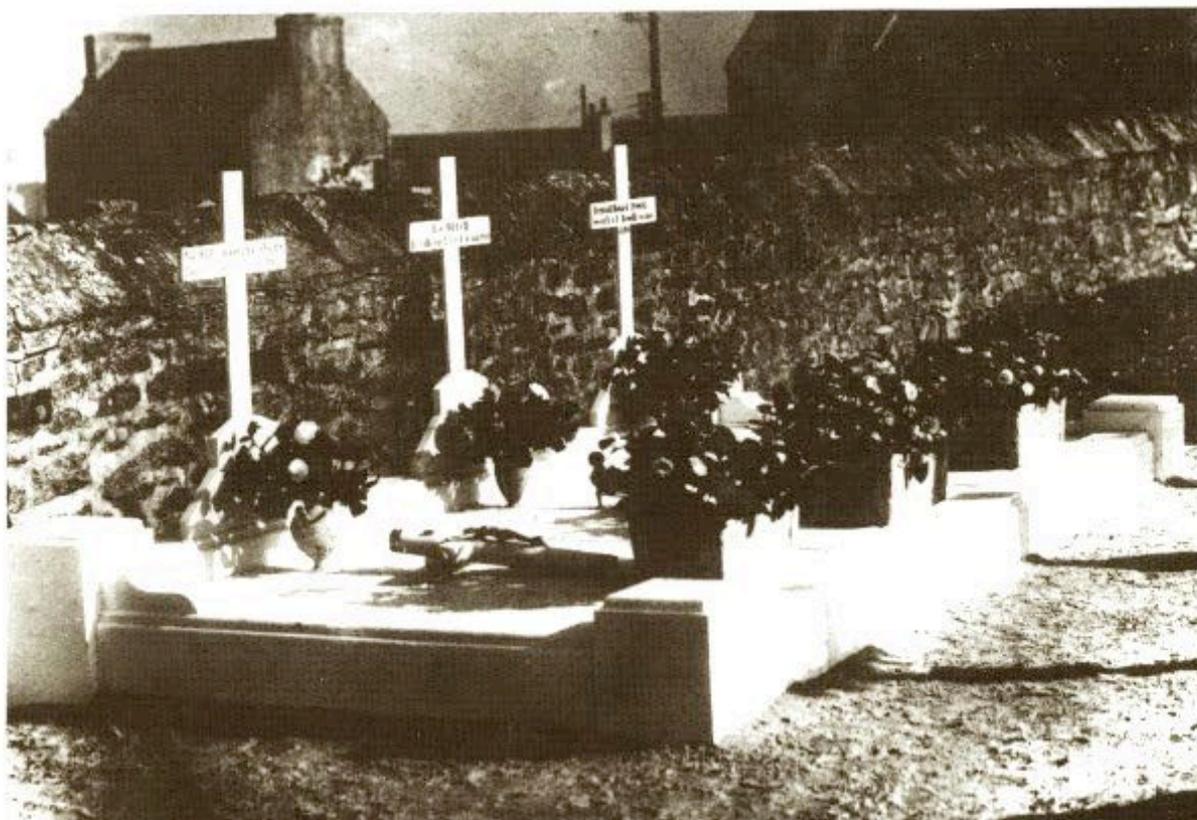
Les auteurs tiennent à remercier toutes les personnes qui ont contribué à cet article. En particulier, que Mesdames Marie Buisson, Gourlaouen, Penhoat, Suzanne Rouéné, Monsieur Michel Mazéas (maire de Douarnenez), Messieurs Joseph Brusq, Yves Burel, René Citeau, Albert Doaré, Auguste Jézéquel, René Le Bihan, Jean Le Garrec, Joseph Penhoat, Louis Sauban et la famille Lebot trouvent ici l'expression de notre profonde reconnaissance pour l'aide qu'ils nous ont apportée.



Don Cheney et Ken Porter après leur retour au Canada. (D. Cheney.)



Don Cheney, en compagnie de son épouse Gladys et de son oncle, après avoir reçu la "Distinguished Flying Cross" en février 1945. (D. Cheney.)



Les tombes des aviateurs alliés Wait, Welch et Pool, en 1944, immédiatement après leur inhumation.

« Sentimental Journey »

DOUARNENEZ 16 septembre 1994

Cinquantenaire de la LIBERATION

Rencontre en Mairie de Douarnenez
avec le
15 th Cavalery Group (Regiment)
Task Force A
3 rd U. S. ARMY
General George PATTON Commanding
(1944)

Allocution de Monsieur Michel MAZEAS
Maire de Douarnenez



Monsieur Michel MAZEAS
Maire de Douarnenez

I remember...

He came towards me, driving a tank with
a white star painting on the armour plating.



Under the bright sun of August 1944

Dear Friends,

I don't speak english very well but I would try to welcome you in Douarnenez with the words of your language for it is for me the language of Freedom.

I am very happy to see you again... fifty years after your first trip around this town : Douarnenez. I shall never forget the deep happiness we felt here when we saw the first « jeeps » we never seen. You were the soldiers of Freedom. I shall never forget how I met Jack ARMENGOL and our stupefaction to hear him speaking french.

I shall never forget that one of these first soldiers I met, after four years of a loud and terrific occupation, was a U. S. soldier. He was a G. I. coming from the States, the greatest country in the world, so far from here, for giving us Freedom and Peace through the uneasy battle of France, for giving freedom to the young boy I was in 1944.

He came towards me, driving a tank with a white star painting on the armour plating. I remember... His name was John GRILL, of Chicago, he said. He gave me a little box of pink cheese ! Under the bright sun of August 1944, this will for ever be for me the very picture of Freedom ! Everyone can understand this feeling, I think. And I may say, today, how I deeply resent the offence of German occupation. Someone said me, one day, that I was perhaps too proud a child.

But men, often, forget how children think.

Proud we were.

Proud we are.

Proud you may be, fifty years after, even if your action only gave again his pride to a young boy, a long time prisonner in his own country...

Thank you my friends !

Long live to our friendship !

God bless America !