

3 MAY 1943

VIII FC FO 8

Despatched	Groups	E/A	Losses MIA	E	Dam	Casualties		
P-47						KIA	WIA	MIA
118	4FG, 56FG, 78FG	0	0	0	0	0	0	0

REMARKS: Despatched to sweep Walcheren Island/Knokke/Ostend/Nieuport areas.

4 MAY 1943

VIII BC 54

	Despatched	Effective	Target	Bombs Tonnage	E/A	Losses MIA	E	Dam	Casualties		
									KIA	WIA	MIA
1BW			ANTWERP I/A (P)								
B-17	91BG	25	1839-1843 hrs	323 × 1000GP	2-0-1	0	0	2	0	0	0
	303BG	27			4-0-1	0	0	5	0	2	0
	305BG	27			4-0-0	0	0	9	0	1	0
TOTALS:		79		161.5	10-0-2	0	0	16	0	3	0
1BW			DIVERSION								
B-17	306BG	20				0	0	0	0	0	0
2BW											
B-24	44BG	13				0	0	0	0	0	0
TOTALS:		33			0-0-0	0	0	0	0	0	0

VIII FC FO 10

Despatched	Groups	E/A	Losses MIA	E	Dam	Casualties		
P-47						KIA	WIA	MIA
117	4FG, 56FG, 78FG	1-0-0	1	0	0	0	0	1

REMARKS: P-47 lost through engine failure, pilot in sea MIA. Fighter group losses: 4FG - 1.

13PS despatched 3 F-5 sorties to NW France.

SECRETARIAT GÉNÉRAL

☎ 98 74 46 07



VILLE DE DOUARNENEZ

Référence

Date

Objet

Affaire suivie par :

Monsieur Michel MAZEAS
Maire de DOUARNENEZ

à

Monsieur Rolf WIECZOREK
STEINBACH/TS

Cher Monsieur,

Mon ami Julien CELTON m'a communiqué les documents et la correspondance concernant le naufrage du "JULIEN" en 1940.

Nous allons en faire un article pour notre magazine municipal "Mémoire de la Ville", dans l'esprit de celui que vous avez pu découvrir dans l'exemplaire qui vous a été adressé. Nous vous ferons parvenir le numéro qui relatera la rencontre de l'U 37 et du "JULIEN".

Mais, j'aurais, pour ma part, une requête à vous adresser. Je recherche depuis plusieurs années un pilote allemand qui s'est posé sur l'île de Sein le 1er Mai 1943. Je n'ai pas abouti dans mon enquête. Je vous joins un extrait du "Jägerslatt" de janvier 1988, qui est resté sans réponse.

Peut-être pourrez-vous m'aider à conclure mon enquête. Je vous en serais très reconnaissant et vous me permettez ainsi d'éclaircir un point d'histoire concernant le premier et le seul avion qui se soit jamais posé sur l'île de Sein, ce qui constitue un véritable exploit pour un pilote que j'aimerais bien connaître.

Veillez croire, **Monsieur**, à l'assurance de ma considération distinguée.



Michel MAZEAS
Maire de Douarnenez,

Michel MAZEAS
DOUARNENEZ


LANDUNG AUF DER INSEL SEIN
(FINISTERE - FRANKREICH)

- Ort : die Insel Sein (Finistère - Frankreich)
1. Datum : den 1. Mai 1943
 2. Uhrzeit : gegen 17 Uhr
 3. Objekt : Evakuierung eines verletzten Kanadiers, dessen Flugzeug durch die deutsche Luftwaffe zwischen der Insel Sein und der Insel Ouessant abgeschossen wurde.
 4. Flugzeug : Fieseler Storch
 5. Basis : unbestimmt (Lanvéoc Poulmic ? Quimper Pluguffan ?)
 6. Pilot : unidentifiziert
 7. Bericht : nicht gefunden
 8. Erwähnung : die damalige Lokalpresse hat das Ereignis nicht einmal erwähnt

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir die Punkte 5, 6, 7 mitteilen, insofern Ihre Urkundensammlung es erlauben, und wenn Sie Bilder darüber schicken könnten. Das Ereignis ist einmalig. Kein Flugzeug bis auf diesen Fieseler ist noch auf der Insel Sein gelandet worden.

Dazu

- eine Karte



Monsieur Michel MAZEAS
Maire de DOUARNENEZ

à

Monsieur Rolf WIECZOREK
STEINBACH/TS

Cher Monsieur,

Mon ami Julien CELTON m'a communiqué les documents et la correspondance concernant le naufrage du "JULIEN" en 1940.

Nous allons en faire un article pour notre magazine municipal "Mémoire de la Ville", dans l'esprit de celui que vous avez pu découvrir dans l'exemplaire qui vous a été adressé. Nous vous ferons parvenir le numéro qui relatera la rencontre de l'U 37 et du "JULIEN".

Mais, j'aurais, pour ma part, une requête à vous adresser. Je recherche depuis plusieurs années un pilote allemand qui s'est posé sur l'île de Sein le 1er Mai 1943. Je n'ai pas abouti dans mon enquête. Je vous joins un extrait du "Jägerslatt" de janvier 1988, qui est resté sans réponse.

Peut-être pourrez-vous m'aider à conclure mon enquête. Je vous en serais très reconnaissant et vous me permettez ainsi d'éclaircir un point d'histoire concernant le premier et le seul avion qui se soit jamais posé sur l'île de Sein, ce qui constitue un véritable exploit pour un pilote que j'aimerais bien connaître.

Veuillez croire, **Monsieur**, à l'assurance de ma considération distinguée.



Michel MAZEAS
Maire de Douarnenez,



Référence

Date

Objet

Monsieur Michel Mazéas
Maire de DOUARNENEZ
à
Monsieur Rolf Wieczorek
Steinbach / TS

Affaire suivie par :

Cher Monsieur,

Mon ami Julien Celton m'a communiqué les documents et la correspondance concernant le naufrage du "JULIEN" en 1960.

Nous allons en faire un article pour notre magazine municipal "Mémoire de la Ville", dans l'esprit de celui que vous avez pu découvrir dans l'exemplaire qui vous a été adressé. Nous vous ferons parvenir le numéro qui relatara le rencontre de l'U 37 et du "JULIEN"

Malais, j'avais, pour ma part, une requête à vous adresser. Je recherche depuis plusieurs années un pilote allemand qui s'est posé sur l'Ile de Sein le 1^{er} mai 1943. Je n'ai pas abouti dans mon enquête. Je vous joins un extrait du "Tägerslatt" de janvier 1988, qui est resté sans réponse.

Peut-être pourriez-vous m'aider à conclure mon enquête. Je vous en serais très reconnaissant et vous me permettez ainsi

Adresser la correspondance à Monsieur le Maire

d'éclaircir un point d'histoire concernant le premier et le seul avion qui se soit jamais posé sur l'Île de Sein, ce qui constitue un véritable exploit pour un pilote que j'aimerais bien connaître.

Veuillez croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée

Michel Mazeas
Maire de Douarnenez

1 mai 1945

Route de retour.

De St Nazaire

rejoindre le point 47° 00' N - 04° 20' W
 puis 47° 30' N - 06° 10' W
 puis 49° 05' N - 06° 40' W
 puis rejoindre CAP LIZARD et les bases avancées.

Route aller.

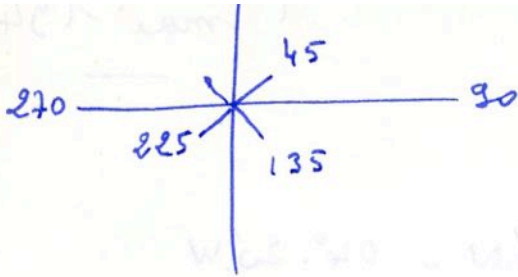
horaire

Portland Bill	00 hour
49° 30' N 03° 00' W	0 + 21
St Brienc	0 + 38
Chateaubriant	0 + 57
St Etienne de Montluc (I.P.)	0 + 67
TARGET	0 + 75



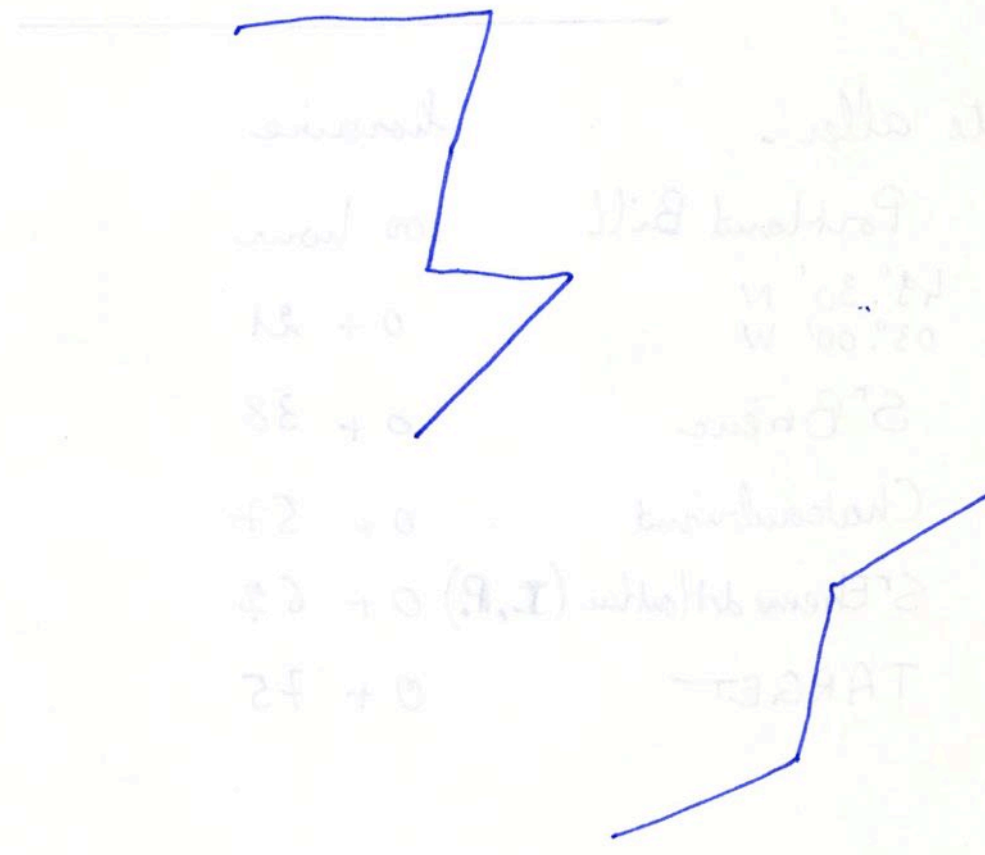
FORMATION —

180
47
227



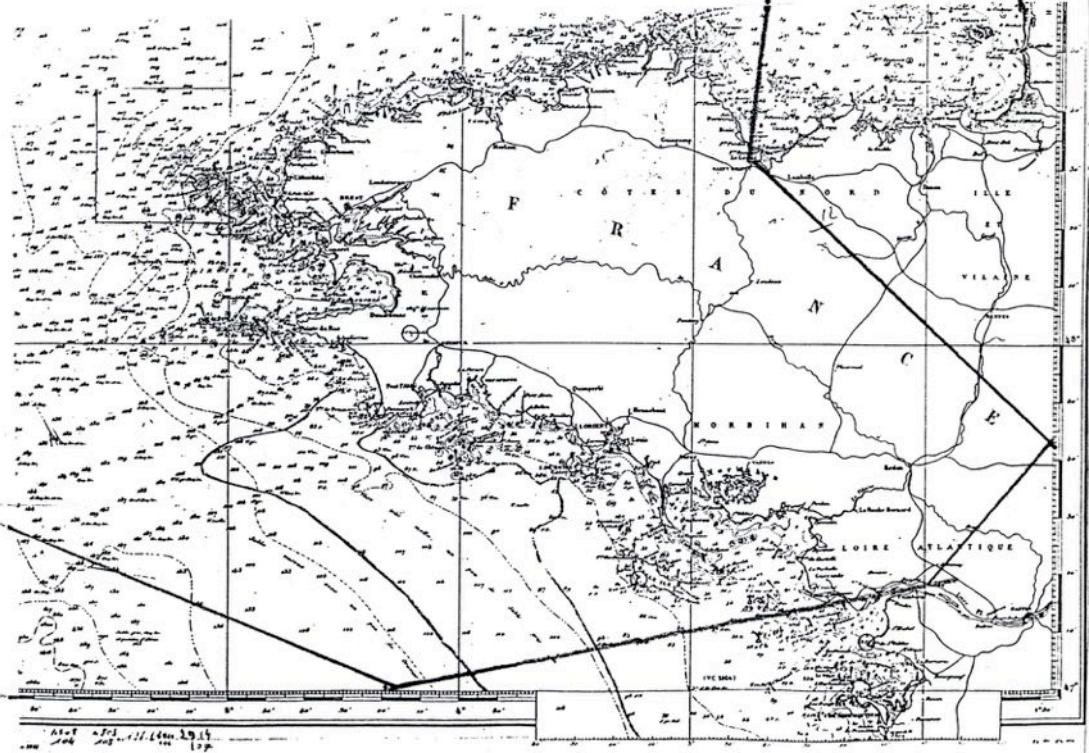
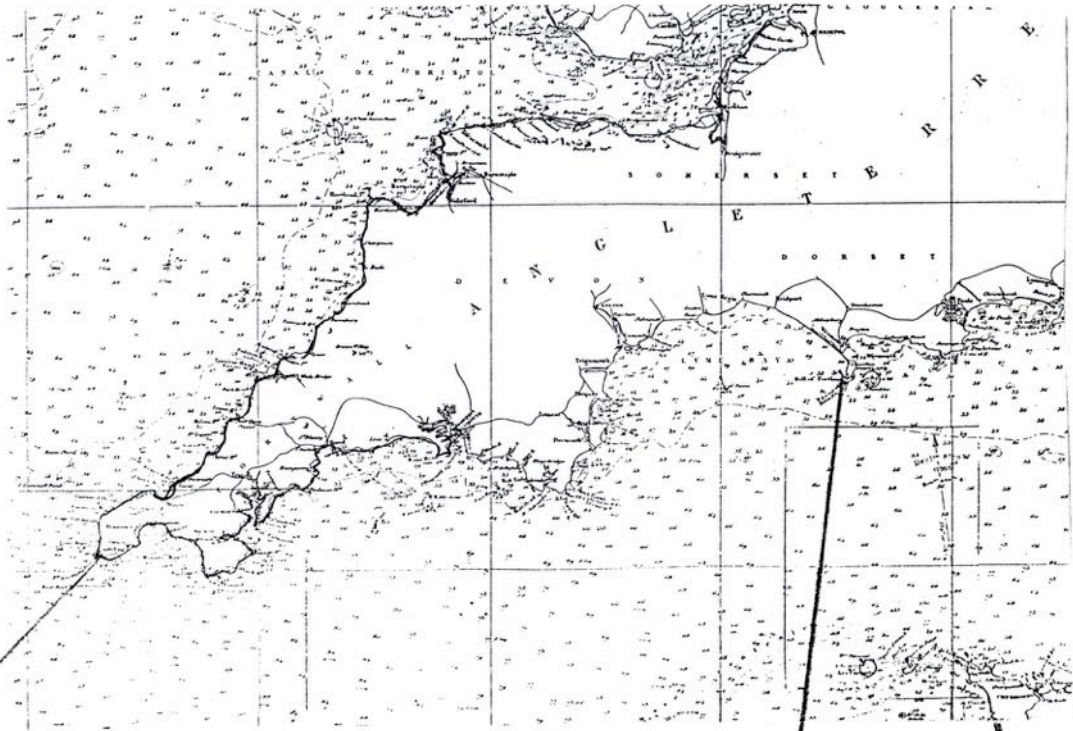
180
135
90

ST. JOSEPH'S CHURCH



LEASING PERMIT

FORMATION



1:50,000
1:100,000
1:200,000

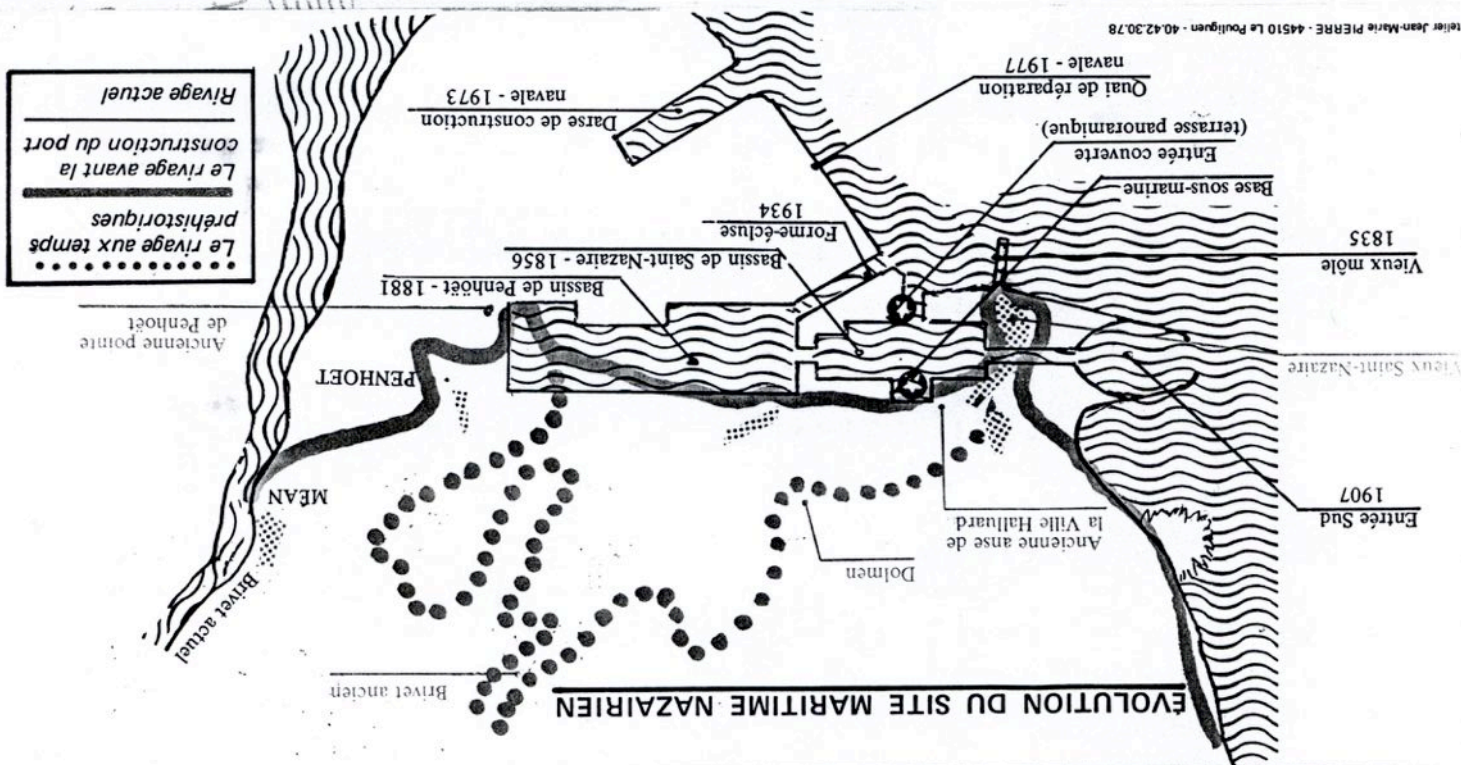
Petit Aperçu HISTORIQUE sur SAINT-NAZAIRE

LA NUIT DES TEMPS

Saint-Nazaire, situé en vigie à l'entrée du plus long fleuve de France, a toute son histoire imprégnée de vie maritime. Les premiers vestiges connus de l'activité humaine y remontent à la fin de la période néolithique, ère des dolmens et menhirs : 5.000 à 2.500 avant J.C. Le sol nazairien présentait jadis une grande richesse archéologique et la plupart des éminences portaient un tumulus ou un mégalithe. Certains sont encore visibles de nos



LE DOLMEN



réf. Jean-Marie PIERRE - 44510 Le Poulliguen - 40.42.30.78

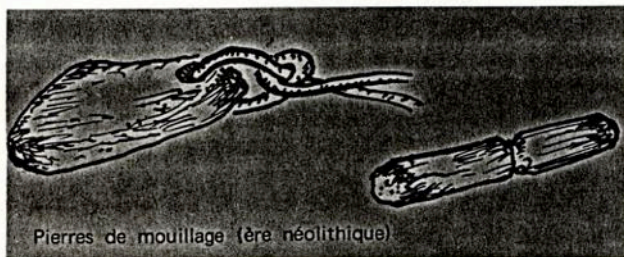
jours, tels le cromlech du Pez, le tumulus de Dissignac et le grand dolmen qui fait de Saint-Nazaire la seule ville de France à posséder un tel monument authentique dans le cadre urbain.

Lors de la construction du bassin de Penhoët, creusé dans les alluvions de l'anse de la Ville-Halluard, l'ingénieur René Kerviller fit des découvertes sensationnelles pour notre histoire antique. Par ses trouvailles : outils de pierre et d'os, objets de bronze, pierres de mouillage percées d'un trou qui servaient d'ancres, poteries et nombreux crânes, il put remonter jusqu'au néolithique moyen et démontrer l'existence d'un port de l'âge de bronze.

La dénomination de ce site antique reste très floue. Certains y placent Corbilon (cité par le grec Strabon, 1er siècle av. J.C.) d'autres *Brivates Portus* (cité par Ptolémée, IIe siècle ap. J.C.) d'autres *Noedunum*...

Quoiqu'il en soit, c'était un relais actif de la *Route du Bronze* (2ème millénaire av. J.C.) fréquenté par les marins tant des pays du nord que de Méditerranée, venus chercher l'étain et l'or de Piriac, l'antimoine de la Gouvelle, le plomb de Crossac. L'agglomération se situait alors non sur le rocher de l'embouchure mais sur les terres en bordure de Loire, au pied du grand dolmen, lieu que le cadastre napoléonien dénomme «la Vieille Ville».

Durant la période gauloise, il semble que la presqu'île guérandaise ait été sous l'influence des Vénètes, nation fortement maritime axée sur le Mor-Bihan, qui n'admit pas la conquête romaine. Leur soulèvement provoqua la venue de Jules César qui les soumit après une bataille navale dont le lieu reste imprécis (56 av. J.C.). En occupant l'embouchure de la Loire, les Romains ont utilisé le vieux port et agrandi le périmètre habité. Mais à partir du 4ème siècle, la prospérité de la région fut sapée par les invasions barbares. L'empire romain s'écroula. Pendant 250 ans, une ère de misère plana sur le pays que l'Histoire revêtit d'un manteau de silence.



Pierres de mouillage (ère néolithique)

MOYEN AGE

Au sortir de cette nuit, les textes permettent de présumer l'existence d'une construction fortifiée sur le promontoire rocheux dominant l'estuaire, puis d'un habitat groupé à l'entour. Un petit sanctuaire abritait des reliques du populaire martyr Nazarius apportées par d'anonymes missionnaires et dès le 6ème siècle, Grégoire de Tours cite le nom de ce village : *SANCTUS NAZARIUS DE SINUARIO* (Saint-Nazaire du Golfe) en relatant le miracle du baudrier d'or.

La chapelle avait reçu une superbe offrande exposée sur l'autel : un baudrier de cuir rehaussé de plaques d'or. L'objet tenta le chef breton Waroc'h II qui occupait la région avec ses troupes. Il envoya un de ses séides pour s'en emparer. Le soudard pénétra à cheval dans le lieu saint et malgré les protestations du prêtre, saisit le baudrier. Mais au moment de sortir, sa monture s'emballa soudain et le cavalier se fracassa le crâne sur le linteau de la porte. En apprenant ce miracle, Waroc'h fut saisi de frayeur et combla l'église de dons...

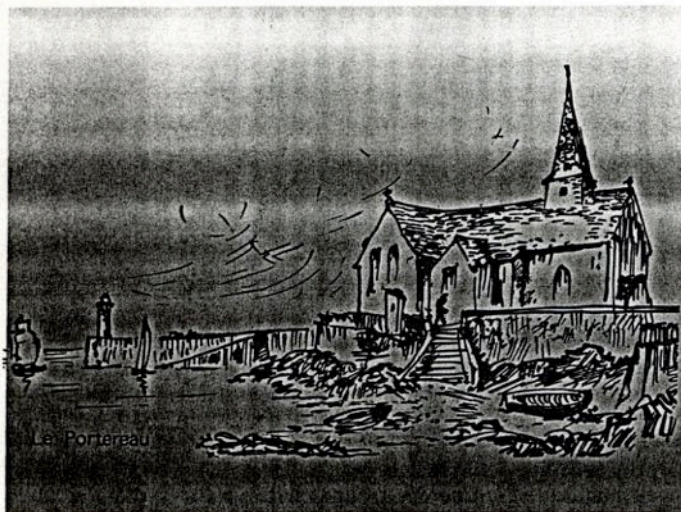


L'an 1270, la nef «Pénitence de Dieu» prit pilote à Saint-Nazaire pour franchir la passe et rejoindre un convoi de vaisseaux bretons allant à la Croisade.

Au 10ème siècle, Saint-Nazaire est une chatellenie de Guérande, domaine des Ducs de Bretagne. Son histoire est sans grand relief mais elle connaît une insécurité permanente et de nombreux envahisseurs étrangers.

Au 11ème siècle, elle est incluse dans le Vicomté de Donges. Pendant la Guerre de Cent Ans, la contrée est fort éprouvée. L'église étant en ruine, le Pape nous fit l'honneur en 1373 de parler de Saint-Nazaire dans une bulle accordant l'indulgence plénière aux fidèles qui aideraient aux réparations. En 1380, le capitaine *Jehan d'Ust*, premier héros local, défendit victorieusement le château de Saint-Nazaire, au nom du Duc de Bretagne, contre une flotte castillane.

En 1423, Jean III de Rieux était Vicomte de Donges lorsqu'il maria sa sœur Marguerite avec Charles de Coesmes. A cette occasion il détacha de son douaire les paroisses de Saint-Nazaire et Saint-André qui formèrent le Vicomté de Saint-Nazaire. La Vicomté se divisait en 15 frairies possédant chacune une chapelle et était administrée par une assemblée nommée "Général" qui comportait le recteur, le sénéchal, le procureur fiscal, deux marguilliers et quinze notables. Après l'édit de 1787 créant les municipalités, cette assemblée fut maintenue et la Vicomté de Saint-Nazaire étendit sa juridiction sur une douzaine de seigneuries. Un fort construit en 1756 sur l'ordre du Duc d'Aiguillon protégeait le littoral.



NAISSANCE D'UN PORT

Pendant des siècles, Saint-Nazaire assumait sans événement majeur le rôle multiple et important que lui conférait son emplacement à l'aval de Nantes (alors plus grand port de France). C'était :

- Une vigie à l'entrée du fleuve, contrôlant la navigation, recevant sur rade les vaisseaux purgeant la quarantaine;
- Le poste des pilotes-lamaneurs nécessaires à la conduite des navires en Loire;
- Le lieu naturel d'escales où se percevaient les taxes des douanes;
- Le point d'embarquement pour Nantes et tous les pays de Guérande.

On imagine mal aujourd'hui combien, étant donné le piètre état des routes et chemins de France, les voyageurs préféreraient, chaque fois que possible, recourir à la voie d'eau. Même en 1829 Balzac allant à Guérande prit le coche d'eau de Nantes à Saint-Nazaire.

Pourtant il n'y avait encore aucun ouvrage portuaire et l'écrivain se plaint à juste titre de l'absence de débarcadère en cet endroit "orné de roches gluantes... qui forcent les voyageurs à se jeter dans des barques avec leurs paquets..."



Au lieu du coq traditionnel, le clocher de l'ancienne église arborait la «LA MAIN DU BON ACCUEIL» feuille de cuivre de 3 mm. : 38 x 43 cm.

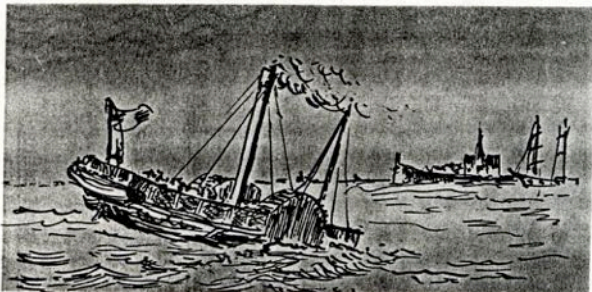
Ce n'était pourtant pas la faute des édiles. Dès 1775, M. Rouaud de la Ville Martin, procureur de Guérande, demande aux Etats de Bretagne l'édification d'un môle; mais ceux-ci font la sourde oreille.

Avec la Révolution, les espoirs se réveillent; le 20 mars 1795 les pilotes-lamaneurs demandent l'établissement d'une jetée.

Le 18 février 1802, le conseil municipal demande dans une délibération : une chaussée sur les rochers du Portereau, un phare, l'aménagement de bassins et de cales de construction. L'exécution devait se faire attendre très longtemps.

En 1808, Napoléon I^{er} descendit la Loire en bateau et s'intéressa à un projet de bassin que lui soumièrent les frères Crucy. En 1812 des ingénieurs reprirent ce projet, mais une petite guerre allait se jouer pendant des années entre Paimboeuf, Le Croisic et Saint-Nazaire, toutes trois désireuses de bénéficier de la création de ce port.

Enfin, un môle-abri fut achevé en 1835, mais ce n'est que le 19 juillet 1845 que le Parlement décida la construction à Saint-Nazaire d'un bassin à flot de 12 ha. Les travaux furent dirigés par Jules de la Gournerie et le bassin ouvert à la navigation le jour de Noël 1856.



Le Pyrosclaphe assurant le service de l'estuaire.

Cet événement marque un moment essentiel de l'histoire locale. D'humble bourgade, Saint-Nazaire allait passer brusquement au stade de grand port industriel, car peu après s'installait à Penhoët le premier de nos grands chantiers navals. Cette évolution devait non seulement engendrer une ville moderne, mais retentir sur toute l'économie régionale.

L'ensablement du chenal de Nantes, qui coïncidait fâcheusement avec l'augmentation du tirant d'eau des navires, avait rendu indispensable pour le négoce nantais la création de cet avant-port. Le premier bassin n'était pas encore achevé que la Chambre de Commerce de Nantes en dénonçait l'insuffisance.

De 1862 à 1881 se creuse le second bassin, celui de Penhoët, sous les ordres des ingénieurs Paul Leferme et René Kerviller.

Après 1881 s'échelonnent les phases d'une amélioration continue du complexe portuaire:

- inauguration en 1907 d'une nouvelle entrée, la première s'avérant trop étroite pour les navires modernes;
- percement en profondeur de la Barre des Charpentiers qui commande au large l'entrée de la Loire;
- dragage continu du chenal;
- construction de la forme-écluse Joubert de 1929 à 1932.



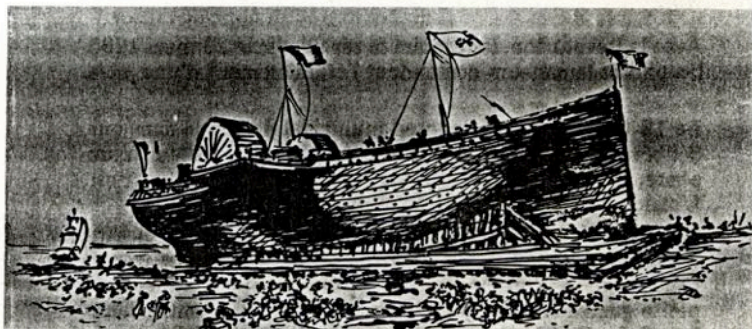
MÉAN : les chantiers de la marine en bois.

LA CONSTRUCTION NAVALE

De tout temps l'activité maritime a été intense sur la rive nazairienne. Méan, situé en amont à l'embouchure du Brivet, avait une population de marins au long-cours et une flotille de navires marchands. Au siècle dernier, on y dénombrait plusieurs chantiers de construction, héritiers probables d'une tradition séculaire.

Mais c'était le temps de la marine en bois. Une toute autre dimension allait être donnée à cette industrie lorsque la Compagnie Générale Transatlantique, titulaire de la ligne postale des Antilles et du Mexique, choisit Penhoët pour implanter le premier grand chantier français de navires à vapeur en fer.

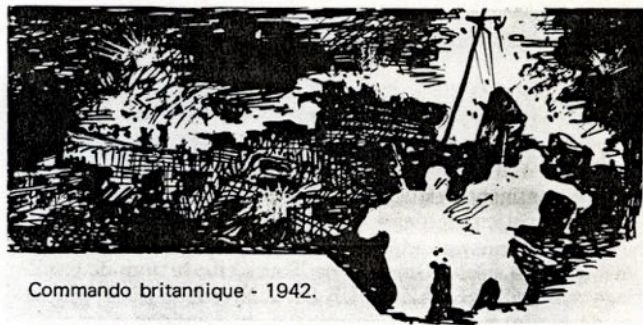
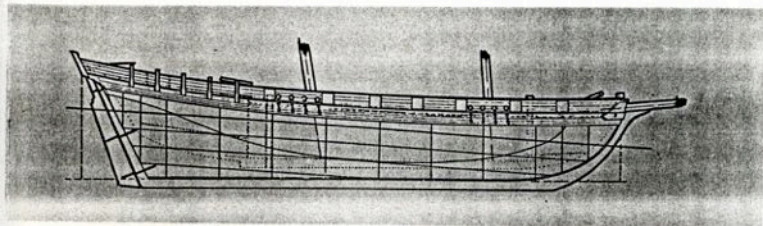
Elle fit appel à l'Écossais John Scott qui, aidé de quelques contremaîtres britanniques, embaucha la main d'œuvre briéronne, fit établir des cales et y mit 4 navires en construction. Le premier lancé fut l'«*Impératrice Eugénie*» (avril 1864). Cet établissement connut des fortunes diverses. Après la faillite il y eut une quinzaine d'années de chômage



Lancement de l'«*Impératrice Eugénie*» - 1864

et de misère; puis la "Transat" reconstitua l'entreprise; la Société des Chantiers de la Loire s'installa également en 1882. Sous l'impulsion de ces deux firmes, avec leur nébuleuse de sous-traitants, Saint-Nazaire représente alors un potentiel qui fait de lui le plus important centre français de construction navale.

Les unités les plus célèbres de la flotte marchande et militaire figurent à son palmarès, tels le prestigieux paquebot *Normandie*, le croiseur rapide *Emile Bertin*, l'héroïque cuirassé *Jean Bart*. Après la dernière guerre, et malgré les aléas de l'industrie navale européenne le pôle nazairien figure encore comme l'un des plus puissants du continent.



Commando britannique - 1942.

L'une des conséquences fut l'arasement de la vieille ville par les Allemands. Éprouvée en outre par de fréquents bombardements qui lui coûtèrent plus de 300 morts, la ville s'acheminait vers la destruction qui fut l'oeuvre systématique du bombardement incendiaire du 28 février 1942, parachévé par d'autres interventions aériennes en mars et avril. De ses 48.000 habitants, il ne restera plus après l'exode que 2.000 personnes dans une cité anéantie à 80 %.

Après la percée des alliés en août 1944, Saint-Nazaire, comme quelques autres points stratégiques, fut isolée du reste de la France. L'occupation s'y prolongea pendant 9 mois encore; la reddition des troupes de la "poche" n'eut lieu que le 2 mai 1945 au grand soulagement de la population de tout l'arrondissement privée de ravitaillement, de chauffage et d'éclairage, qui voyait enfin la fin d'un long cauchemar.

GUERRE...

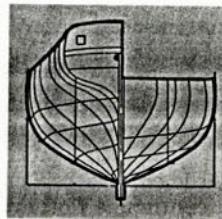
Le port de débarquement des troupes anglaises en 1939 devient en 1940 le port de rembarquement des troupes anglaises et polonaises. Dans la nuit du 20 au 21 juin 1940, le cuirassé *Jean Bart*, alors en achèvement, réussit à quitter le port avec une seule hélice, malgré l'opposition de l'aviation allemande et l'entrée des troupes nazies dans la ville.

Dès leur arrivée à Saint-Nazaire, les Allemands avaient envisagé la construction d'une base qui permettrait à leurs sous-marins de s'abriter efficacement contre les raids aériens, au retour de leurs missions dans l'Atlantique. En septembre 1941, les bâtiments de la Compagnie Transatlantique furent abattus, des milliers de mètres cubes de sable furent déversés sur la plage, puis le béton coula à flots (1 million de m³) et la base s'éleva sur l'emplacement de la darse.

Devant le redoutable bilan de la guerre sous-marine et la menace que constituaient les cuirassés-pirates allemands, l'état-major allié décida une opération de commando pour neutraliser le port de Saint-Nazaire dont la forme-écluse était le seul ouvrage sur l'Atlantique à pouvoir recevoir ces cuirassés en carénage. Le coup de main eut lieu dans la nuit du 27 au 28 mars 1943. Au prix de 143 tués et 215 prisonniers sur 611 hommes, il permit la mise hors service de la forme-écluse.

... ET PAIX

La reconstruction représentait une tâche considérable. Elle fut entreprise dès la Libération, sur un plan d'urbanisme qui transférait l'axe principal d'un demi-kilomètre vers l'ouest pour favoriser le développement portuaire. D'énormes remblais sableux permirent l'aménagement d'un parc paysager d'une cinquantaine d'hectares sur un ancien marécage et le report de la gare au nord de la cité. De grandes percées vers l'ouest desservent les nouveaux quartiers d'une agglomération dont la superficie a largement doublé par rapport à l'avant-guerre.



" 25 000 pieds, pour contrôle équipage", ~~scanda~~ par l'interphone la voix du bombardier.

Le pilote se remémore chacun de ses hommes pendant qu'ils répondaient...

" Mitrailleur de queue, O.K." ... Dix neuf ans, James BABBS répondait sur un ton presque ennuyé. C'était sa dixième mission et c'était de la routine pour lui.

" Mitrailleur droit, roger! "

" Mitrailleur gauche, roger! "

Ces deux-là, qui avaient répondu presque ensemble étaient deux nouveaux membres de l'équipage. Il n'avait jamais entendu leurs noms auparavant.

" Tourelle inférieure, O.K.! ". On entendait le hurlement du vent en arrière plan... Eddie ZABAN en était à sa septième mission. C'était un garçon ardent et passionné pour défendre toute attaque venue d'en haut contre le gros B. 17.

" Radio, roger! " C'est la douzième mission de Buren WILLIAMS au-dessus du territoire ennemi. Il n'avait aucune chance de se servir d'une arme, mais il pouvait être sûr de tout voir à travers la verrière de son cockpit.

" Tourelle supérieure, O.K.". Eli ROGERS

2
parlait d'une voix aiguë, comme à son habitude.

L'homme le moins impressionnable de l'avion et à qui il tardait d'ajouter un autre chasseur ennemi à son tableau comme lors du dernier raid.

Le pilote poussa du coude son co-pilote, Ben LEAR, et lui laissa les commandes. C'était la première mission de LEAR. Il avait déjà dirigé un équipage, mais il volait aujourd'hui comme co-pilote afin de parfaire son expérience en zone de combat.

La formation gagnait de l'altitude dans la sécurité du ciel d'ANGLETERRE avant de commencer la traversée de la MANCHE pour se diriger ensuite vers les abris des sous-marins de la base de SAINT-NAZAIRE.

"Pilote du navigateur". Heland (Fuzz) FLOWER appelait par l'interphone. C'était sa treizième mission et il était considéré comme l'un des meilleurs navigateurs du Squadron.

"J'écoute, Fuzz!" répondit le pilote.

"Est-ce que tu vois l'huile et la fumée qui sortent du moteur n°3 de l'appareil de SMITTIE?" (Il faisait allusion au B 17 du Squadron leader) "Il a l'air d'aller plutôt mal".

→ Affirmatif, je le vois. J'espère qu'il

ne va pas essayer de continuer. C'est son 25^{ème} et ⁽³⁾
dernier tour de mission. Son moteur va mal."

La formation vola ainsi encore quelque temps quand soudain Edwin PIPP poussa à nouveau du coude son co-pilote.

" Regarde, le squadron leader a descendu son train d'atterrissage pour montrer qu'il va faire demi-tour et atterrir. On plonge dans le trou qu'il laisse. Donne-moi 2400 tours en 42 pouces

L'appareil se laisse ~~tendre~~ glissa et pris position au-dessous et derrière le leader du second élément en formation de diamant.

L'avion qui volait de l'autre côté du Squadron leader (c'était l'avion de JONES) se positionna au-dessus et à l'extérieur du n° 3 du second élément.

" J'aimerais bien que JONES descende un peu", suggère Edwin PIPP.

Au même instant la voix de FLOWER lui parvint dans l'interphone.

" Pilote, du navigateur, nous venons juste de franchir le trait de côte. Veux-tu qu'on essaie les armes ? "

" Merci Fuzz! Pilote à l'équipage, contrôlez les armes! Essais de tirs! "

Le B 17 se mit à vibrer sous le feu des douze mitrailleuses de 50 qui tiraient en même temps.

" Personne n'a d'ennuis ? Equipage au rapport ! ", ordonna le pilote.

L'un après l'autre chacun confirme que toutes les armes étaient en état de marche.

A nouveau Edwin PIPP poussa du coude son co-pilote, d'un geste qui lui était familier, et lui annonça :

" Je vais grimper et me mettre dans l'aile de JONES. Ça va être l'enfer pour lui s'il reste tout seul au-dessus des autres, en cas d'attaque. Donne-moi tous les tours que tu peux et toute la pression possible à l'admission. Nous allons passer dans le sillage de ceux qui sont devant. Tiens-toi prêt à m'aider aux commandes dans les tourbillons."

Le B 17 se laissa distancer de 200 mètres puis se cabra pour monter. Aussitôt il fut pris dans les turbulences de l'avion de tête et dérapa violemment sur une aile. Ensemble, le pilote et le copilote luttèrent pour le remettre en ligne mais ils ne réussirent qu'à le faire basculer sur l'autre aile. Les commandes, tout à coup, devenaient inefficaces. Cela dura quelques instants, puis l'appareil se

(5)

retrouva au-dessus de la zone turbulente. Ils étaient maintenant à un demi-mille derrière la formation et pour accroître encore leurs difficultés les traînées de condensation commençaient à se former derrière les appareils, rendant quasiment nulle la visibilité dans ces parages et gênant considérablement les possibilités de rejoindre la bonne place dans la formation.

Le pilote et le co-pilote suivaient à grosses gouttes. En effet, un bombardier, seul, en dehors de sa formation, au-dessus du territoire ennemi, est toujours une proie facile pour les chasseurs. Il recollait donc lentement au dispositif, mais à 25 000 pieds il fallait du temps pour prendre de la vitesse.

"Pilote, à l'équipage! Ouvrez bien les yeux, nous sommes au-dessus de la FRANCE, maintenant. Ne laissez aucun chasseur se glisser dans notre sillage."

Soudain, le B 17 sortit des nuages. Avec l'apparition du soleil, le pilote respira mieux et il aperçut la formation légèrement en avant et dessous. Une minute après il était redescendu à sa place dans le box, dans l'aile de JONES.

6
"FUZZ? dans combien de temps le Point Initial?"

Après une courte pause, FUZZ dit dans l'interphone:

"Navigateur au pilote... dans neuf minutes environ nous serons au Point Initial... Des chasseurs viennent vers nous!"

"Chasseurs à six heures, vers le haut..." ajouta BABBIS, toujours de la même voix ennuyée.

"A douze heures, vers le haut!" renchérit le bombardier. "Ils arrivent!" ajouta-t-il.

Le pilote vit, en effet, arriver droit sur lui un "Focke-Wulf". Il vit les balles traceuses des deux canons de nez de l'Allemand qui semblaient venir paresseusement vers lui. A 600 mètres le chasseur fit un demi-tonneau et des extrémités de ses ailes crépitèrent de brefs éclairs quand il tira une dernière salve.

Edwin PIPP sursauta quand les deux mitrailleuses de la tourelle, au-dessus de sa tête, se mirent à gronder. Il vit le chasseur allemand plonger hors de vue sur sa droite, apparemment indemne.

"Mitrailleurs latéraux, surveillez les nuages." La voix de WILLIAMS mettait en garde les deux nouveaux.

7
" Il y en a un à cinq heures ! "

Les appels se succédaient dans l'interphone.

" A huit heures, vers le bas ! Suis-le en dessous de ZABAN ! "

Puis un hurlement de vent mêlé au rat-tat-tat d'une mitrailleuse emplît les écouteurs comme l'homme de la tourelle inférieure avait mis le pied, accidentellement, sur le bouton d'émission de son interphone.

" A neuf heures --- il s'en va ! ... " C'était la voix aiguë de ROGER et tout de suite le vacarme assourdissant de la tourelle supérieure.

Pendant ce temps le pilote tentait, aux commandes, de briser avec les chasseurs, tout en conservant sa position dans la formation. Plonger, grimper, virer, lui permettait de faire du B. 17 une cible mouvante et plus difficile à aligner pour l'ennemi.

Puis, soudain, dans l'interphone, à nouveau :

" Pilote, du bombardier, trappe des bombes ouvertes. Nous sommes sur l'axe de largage. "

" Bombardier, du Pilote, roger ! "

Edwin PIPP stoppa aussitôt ses actions de diversion et ramena l'avion dans

la formation, cherchant à la serrer le plus possible, car les bombes du squadron devraient toutes être larguées quand le B 17 de tête larguerait les siennes. Il faudrait les faire tomber sur un espace très restreint. Si la visée du bombardier de tête était bonne alors l'objectif serait détruit.

"Flak au-dessous de nous!" observa la tourelle inférieure.

Le pilote vit tomber les bombes de l'avion de tête et sentit soudain son avion remonter quand il s'allégea de sa propre charge.

Puis il y eut un grand éclair, ~~et~~ une bouffée de fumée noire et un boom retentissant et profond qui semblait venir tout droit du côté gauche du nez vitré de l'appareil. Le pilote sentit l'avion sursauter. Quelque chose heurta son pied et il entendit le co-pilote dire :

"Je l'attrape!"

Edwin ~~se saisit alors de la manivelle~~ ^{sentit alors les réactions du manche} ~~mais~~ pendant que Ben LEAR reprenait le contrôle des commandes.

Rageusement, Edwin agrippa son propre manche et cria :

"Pour moi c'est O.K.! Surveille les instruments!"

FUZZ? quelqu'un est-il blessé dans le poste avant?⁹
A quelle endroit cette FLAK nous a-t-elle touchés?"

Après un petit moment la voix du navigateur parvint par l'interphone:

"MELLILO a des coupures au cuir chevelu et au visage. Il y a un grand trou ici, en bas. MELLILO est toujours dans la bulle. Qui est touché chez vous? Il y a du sang qui dégouline ici ~~sur~~ dessous."

Tout en écoutant, Edwin PIPP inspectait le cockpit. Il sentait son pied humide et lourd, mais il n'était pas blessé. Il se pencha et vit que ses pieds, et le plancher dessous, étaient couverts d'un liquide rouge et qu'il y avait une petite pièce de métal qui s'était fichée dans sa botte vol droite. Comme il se baissait pour l'extraire il remarqua que le signal lumineux de la pression hydraulique clignotait sur alarme. Un coup d'œil sur le liquide rouge et il sut tout de suite que c'était le fluide hydraulique. Un éclat d'obus de la FLAK avait traversé le nez de l'appareil, coupé une tubulure du circuit hydraulique, et s'était arrêté sur sa botte, vraiment tout près!

Il réalisa soudain que le co-pilote lui secouait le bras et lui désignait quelque chose derrière lui. Il se retourna et vit le mitrailleur supérieur assis sur le plancher la tête entre les mains.

" ROGERS, are you hurt? "

Pas de réponse

" WILLIAMS, monte ici et occupe-toi de ~~la mitrailleuse~~ ^{ROGERS} ordonna le pilote.

" Ça va bien, sir ", dit ROGERS faiblement en se hissant lui-même dans sa tourelle, " juste une petite coupure à la tête. "

Edwin PIPP ~~dit~~ ^{remit} alors à BERKEAR les commandes du B 17 et se retourna juste au moment où l'opérateur radio, portant une bouteille d'oxygène, passait la porte de la soute à bombes.

" ROGERS, laisse WILLIAMS regarder ta tête " ordonna-t-il.

Et il ajouta :

" Il n'y a plus un seul chasseur dans les environs maintenant. "

Toute la formation descendait maintenant en direction du Golfe de Gascogne. En perdant de l'altitude Edwin PIPP sentit que ses oreilles se bouchaient. Pour les dégager, il se pinça

le nez et souffla dans ses trompes. Puis il appela ²¹
dans l'interphone.

" Pilote à l'équipage, attention à vos oreilles,
nous allons descendre, à 20 000 pieds dès à
présent."

" Pilote ~~from~~ ^{du} radio, à toi!"

Le Pilote regarda autour de lui et constata que
le radio avait rejoint son poste et que ROGERS
avait rejoint sa tourelle.

" A toi WILLIAMS " acquiesça-t-il.

" Quelque chose doit être entrain de brûler
au-dessous ici, car il y a un paquet de fumée
qui vient de l'arrière."

" ROGERS, regarde autour de toi et vois si
quelque chose va de travers... Je reprends les
Commandes, LEAR, et va regarde si tu peux voir
ce qui se passe."

Tout en donnant ses ordres, Edwin PIPP
avait repris le contrôle de l'appareil.

Il regarda les cadrans et les voyants en
maintenant le B 17 dans la formation. Toujours
en descente, il passa le trait de côte et mis le
cap sur la haute mer. Il jeta alors un regard
derrière lui et vit ROGERS dans un coin, un
extincteur à la main, en pleine action.

(12)

"Qu'est-ce qui brûle?", interrogea PIPPS.

"Tout est O.K. maintenant, si. La pompe hydraulique a pris feu et a ~~enflammé~~ le capitonnage intérieur. J'ai arrêté le feu mais je ne peux pas arrêter l'extincteur!..."

Le pilote poussa un soupir de soulagement et reprit sa position sur son siège. Il repassa les commandes au co-pilote, ^{enleva son masque à oxygène} demanda à l'équipage de faire de même et reprit un instant l'appareil en main pendant que LEAR enlevait ~~le~~ son propre masque. Puis il se retourna à nouveau pour voir ROGERS. Le pauvre mitrailleur de tourelle se tenait toujours au même endroit, un air d'extrême embarras sur le visage, brandissant l'extincteur en marche dont il projetait le fluide par la trappe à bombes.

Soudain, dans l'interphone, retentit la voix du navigateur, très en colère :

"Que diable ~~est-ce~~ ^{sommes nous} entraîné de foutre encore?!"

Le pilote regarda par la fenêtre et vit que la formation était entraîné d'exécuter un large virage par la gauche comme s'ils voulaient revenir vers le territoire français. Comme il redoublait d'attention il vit que la formation continuait à virer jusqu'à boucler un grand cercle.

Il réalisa qu'ils faisaient cela pour permettre aux autres groupes et aux appareils dispersés de rejoindre la formation. Mais il semblait plutôt à PIPPS que c'était une invitation à Luftwaffe de venir tenter une nouvelle fois sa chance contre les B 17.

La formation, le cercle terminé, repris sa course vers la haute mer. Le squadron était à 3000 pieds au-dessus de gros cumulus entre lesquels on apercevait les flots. Dans toutes les directions on pouvait voir des bombardiers qui volaient isolés, ou par paires, mais aussi en squadrons ou en groupes. Les avions dispersés rejoignaient lentement leurs groupes et quand le leader vit que c'était fait, il fit descendre la formation à travers la couche de nuages vers 1000 pieds afin d'être au-dessous de la marge de détection des radars allemands.

Dans le cockpit du B 17 d'Edwin PIPP, l'atmosphère était à l'hilarité. Les hommes savaient qu'il y avait encore un long chemin à faire jusqu'à la base, mais le pire était passé. Ils ne portaient plus leurs masques à oxygène et les conversations allaient bon train.

" Regardez l'aile droite, sir. ", s'exclama ROGERS en montrant du doigt un trou entre les deux moteurs.

" Il n'y était pas auparavant !!! "

" C'est sûrement par là qu'est passé l'éclat d'obus que j'ai arrêté avec le bout de mon pied " répondit le pilote.

" Fais le voir. ", dit le navigateur qui s'était installé dans la " chaudière " qui conduisait au nez vitré de l'appareil.

Le pilote lui tendit le morceau de métal, une petite pièce d'acier déchiquetée de deux pouces de tour et d'un demi-pouce d'épaisseur.

" Je suis sûr que tu as été touché quand j'ai vu le fluide hydraulique couler ... je pensais que c'était du sang. ", précise LEAR.

" C'était une conclusion hâtive. ", dit le pilote, " Je suis heureux qu'elle ait été fautive ! Et ça vaut mieux que de l'avoir retrouvé dans la tête ou dans le nez de quelqu'un. Mais comment va MELLILLO ? "

" Il est O.K. Juste quelques coupures de verre. Mais il fait un froid terrifiant en bas. Pratiquement, presque toute la verrerie du nez a été soufflée. Une grande partie des mes cartes ont été aspirées aussi. "

"Qu'est-ce qui est arrivé à ROGERS?", continua le navigateur en regardant le mécanicien.

"Je ne sais pas", répondit ROGER, "~~lorsque~~ ^{si c'est} la secousse de l'explosion ^{qui} m'a projeté, la tête contre les mitrailleuses, ou si j'ai été touché par un éclat d'obus ou un éclat de verre. J'avais une coupure à la tête et un grand trou dans le dôme de la tourelle... Je pense que personne n'aurait aimé ça!", ajouta-t-il avec un large sourire.

"Qu'est-ce qui est arrivé à ROGERS?"

ZABAN, le mitrailleur ventral, qui venait juste d'entrer dans le cockpit par la trappe de la soute à bombes, s'inquiétait devant le dégainé du mitrailleur dorsal.

"Juste une coupure au cuir-chevelu... Mais as-tu où les bombes sont tombées?", ^{lui} demanda le pilote.

"Je n'ai pas vu les impacts. Mais quand j'ai vu le Flak tout près, j'ai commencé à faire tourner ma tourelle. (Il pensait que tourner ainsi dévierait les éclats d'obus) Et puis après j'étais trop occupé à surveiller les chasseurs. Mais je n'ai pas eu ma chance.

"Je n'ai jamais vu une Flak aussi intense" dit le navigateur, "C'est la deuxième fois que"

mon appareil est touché."

"Combien de temps encore devons-nous tenir ce cap avant de viser vers l'ANGLETERRE?" lui demanda alors le pilote.

"Environ quinze minutes." fut la réponse du navigateur en regardant sa montre. "On ~~souhaite~~ ^{veut} être sûr d'éviter la péninsule de BREST. Je descends et je fais les relevés."

Le pilote le regarda ramper vers le nez de l'appareil et, se tournant vers ZABAN, il lui demanda de regagner sa tourelle et de veiller sur les chasseurs. On ne pouvait pas écarter l'éventualité d'une patrouille ennemie qui chercherait à les intercepter.

Puis il demanda à ROGERS et à LEAR :

"Ne changez pas la position du capotage des volets ^{d'aération} et ne touchez pas à l'hydraulique. Peut-être aurons-nous assez de pression sur le système de sécurité des freins du train d'atterrissage. Nous travaillerons le plus possible sur la meilleure mixture et peut-être aurons-nous assez de carburant pour rejoindre la base, sinon nous atterrirons dès que nous aurons atteint la côte. Et même s'il n'y a plus d'huile dans la lampe nous serons au moins à la maison!"

"Pilote, du navigateur", appela l'interphone,

Nous allons bientôt virer, le nouveau cap sera 360 degrés. Nous volerons une heure et trente minutes sur le nouveau cap et nous toucherons l' ANGLETERRE.

" Navigateur, du pilote, roger "

Peu de temps après, la formation accomplit un lent virage à 90 degrés sur la droite et commença la dernière branche du plan de vol. Après avoir recommandé à LEAR de conserver la manette des gaz sur sa position, autant que possible, le pilote décida de prendre un moment de relaxation pour un peu de repos dont il sentait le besoin. Il capta une station de radio à LONDRES et se mit à écouter un orchestre de danse. Ses pensées s'évadaient hors de l'avion...

" C'est la guerre.", pensait-il. " Il y a une heure je me tourmentais à propos des chasseurs ennemis et la Flak, dont l'un des obus m'a manqué de quelques pouces seulement. Maintenant je suis sur le chemin du retour, écoutant un bon orchestre. Dans deux heures je me serai mis un bon repos derrière la ceinture et je serai prêt pour le bal du squadron. J'espère que l'officier des transmissions aura fait porter mon message

à cette petite Anglaise et qu'elle sera là ce soir. ¹⁸
Mon groupe n'a perdu aucun appareil aussi tout
le monde a le droit d'être heureux. C'était
un raid facile comparé au dernier où nous avions
perdu vingt B 17. »

La formation continuait sur son cap depuis
une heure, le pilote et le co-pilote se relayant
toutes les quinze minutes.

Puis le cap suivi devint capricieux. Edwin
PIPP, qui pilotait à ce moment, suivait son
leader qui prenait un nouveau cap, volait
quelques minutes dans cette direction, puis virait
à nouveau. Chaque virage nécessitait une
remise de gaz afin de rester dans la formation
et gaspillait un précieux carburant dont on
avait besoin pour rejoindre la base.

" Navigateur, du pilote.", appela PIPP par
l'interphone.

" J'écoute, pilote "

" Quelle est la raison de tous ces virages?...
nous volons presque cap à l'Est maintenant.
Sais-tu où nous sommes? "

" Je ne sais pas pourquoi nous avons changé
de cap, mais nous devrions voir l'ANGLETERRE
dans peu de temps. "

"Radio, du pilote, me reçois-tu?"

"Reçu, à vous pilote..."

"Regarde si un des leaders essaie d'avoir un Q.D.M. Dis-moi s'ils le font et donne-moi le cap."

L'interphone resta silencieux un moment. Le groupe refit un autre virage. Puis l'interphone à nouveau annonça :

"La terre, devant."

Le pilote ne la vit pas tout de suite mais après avoir scruté l'horizon il distingua une ligne sombre qui signifiait le salut pour l'équipage et l'avion. Il n'y aurait plus d'ennuis maintenant.

Puis, se souvenant des erreurs commises par d'autres appareils alliés au retour de leurs missions, il appela l'équipage.

"Pilote, à l'équipage, chacun reste à son poste. Tirez sur tout chasseur qui pointera son nez. Il se peut bien que devant nous ce soit la FRANCE."

La terre était plus proche maintenant et l'on pouvait voir une île en même temps à une courte distance du continent.

" Navigateur, du pilote, sois-tu vraiment où nous sommes? Notre cap est-il bon? "

" Nous avons fait un long trajet vers l'Ouest naturellement. Ces îles sont les SCILLY. Nous allons voler parallèlement à elles jusqu'à trouver le Cap HAND'S END. "

La formation vira sur la droite et vole parallèlement à la côte pendant un moment.

Puis, tout à coup, dans l'interphone quelqu'un dit :

" Regardez ces batteries côtières! "

Une autre voix reprit :

" Je suis bien content que ce soit l'ANGLETERRE! Quelles cibles nous ferions à cette altitude! "

Le pilote aperçut un navire D.C.A. devant lui, mais avant de le survoler la formation avait viré vers la baie que le bateau semblait garder. Il vit alors les fusées de reconnaissance verte et jaune lancées par l'avion de tête. Elles descendaient paresseusement vers la mer. Quelques minutes après, le leader renouvelait le signal.

" Quelqu'un doit être entrain de nous tirer dessus par le haut. ", s'esclaffa le navigateur, " C'est le second signal de

reconnaissance qu'ils envoient ! »

C'est alors que le pilote sentit ^{que} quelqu'un lui tapait sur l'épaule. En se tournant il vit le mécanicien qui lui désignait le moteur n° 3. Il était en feu !

Des pièces de métal déchiquetées giclaient du capotage du moteur, comme si quelque chose avait explosé à l'intérieur. L'hélice continuait à tourner normalement.

" Damnation ! " se dit le pilote à lui-même. " Je l'ai fait tourner à si bas régime qu'il a explosé à force de chauffer. Maintenant je n'ai plus qu'à atterrir dans le premier champ venu "

Il étendit la main et pressa le bouton qui ~~fermait l'admission d'essence au moteur n° 3~~ coupait l'allumage du moteur n° 3.

Puis il cria au mécanicien :

" Attends que j'ai fermé les trappes d'aération et après ouvre les extincteurs ! "

Il tourna le bouton de contrôle de volets d'aération et constata que tout était fermé. L'hélice s'était arrêtée en drapeau. et les flammes continuaient à sortir du moteur. Le co-pilote déclencha alors les extincteurs et il vit les flammes mourir. Le mécanicien tendit la main vers lui et coupa les gaz du n° 3

Il vit alors un flocon de Flak à 100 mètres devant et il entendit le cri d'angoisse déchirant du navigateur:

"Vire à cent quatre vingt degrés... C'est BREST!"

La formation partait en virage serré sur la gauche. Le pilote malmené le manche et mit rudement du pied à gauche pour rester avec elle. La panique s'empara de lui quand son pied ne rencontra aucune résistance au palonnier. Les pédales n'avaient plus aucun effet.

Il cria comme un sourd à son co-pilote:

"Est-ce que ton palonnier fonctionne?"

Sans attendre la réponse il pressa le bouton d'appel général et cria:

"Equipage prêt à évacuer!"

Il n'y avait plus de ~~palonnier~~ réglage de volume. La radio n'était plus ~~bonne~~ en état.

Le co-pilote cria à son tour:

"Mon palonnier est hors d'usage mais nous pouvons rentrer sans le contrôle de l'empennage."

"Nous sommes trop pour sauter!" hurla ROGERS dans l'oreille du pilote.

Quelques secondes plus tard alors que le B 17 était toujours en formation après avoir terminé son 180 degrés et viré en

23

en direction de la haute mer, un coup au but de la FLAK toucha le dessous de l'aile droite. Immédiatement l'avion bascula de ce côté.

Le pilote regarda vers l'extérieur et vit que le moteur n° 4 était en feu. Il n'arrivait à maintenir l'appareil en ligne même avec le manche complètement poussé à gauche. Il en oubliait le reste de l'équipage. Le B 17 commença à plonger vers l'eau. De toutes ses forces le pilote tirait le manche en arrière mais il n'arrivait seulement qu'en partie à ralentir la descente.

Il essaya ~~de contrôler~~ de régler le contrôle de l'assiette de l'avion mais le tabulateur était hors d'usage et tournait à vide.

L'avion était touché de tous les côtés. Les balles traçantes des mitrailleuses jaillissaient vers les sièges du pilote et du co-pilote. Elles retentissaient comme la pluie balaye un toit de zinc et claquaient à travers les ailes et le cockpit.

Les mitrailleuses du B 17 répondaient rageusement au feu ennemi.

Des trous d'un pied de diamètre, ~~à~~ ^{aux bords} ~~de~~ ~~la~~ ~~carcasse~~ de métal tordus, apparaissaient sur

des ailes quand les obus de 20 mm. explosaient à chaque impact. Le moteur n°2 s'enflamma sitôt touché.

Le pilote se tenait maintenant debout, tirant et inclinant le manche de tout son poids et de toutes ses forces, essayant de sortir l'avion de son plongeon en virille vers la mer.

Il entendit un cri d'agonie derrière lui.

Il jeta un regard rapide par-dessus son épaule mais il vit seulement une main qui dépassait de la trappe de la soute, les doigts ruisselant de sang. Le corps était dans la soute.

Comme l'avion se ruait vers la mer, le pilote comprit qu'il ne pourrait jamais le remettre ~~dans~~ en ligne pour réussir un bon

L'aile droite heurta l'eau la première. L'avion pivota autour de ce point d'impact et le nez frappa la mer dans un nuage d'écume qui le submergea. Le fuselage se brisa en deux au niveau des portes latérales.

Il sombra rapidement.

Le pilote perçut un ~~éclair~~ jaillissement d'eau verte quand le nez du B.17 heurta la surface. Il était encore sur son siège quand l'eau commença à s'engouffrer par le nez et à envahir le cockpit. Elle lui léchait les pieds alors qu'à moitié assommé il essayait de décrocher sa ceinture de sauvetage. Il se redressa rapidement et la passa autour de son cou tout en déverrouillant la petite fenêtre près de lui. Il la poussa et l'ouvrit. Il prit une profonde aspiration juste avant que le cockpit ne soit complètement envahi. Il passa d'abord la tête et les bras par l'ouverture, il se tortilla pour faire passer le reste de son corps à travers la petite fenêtre et commença à nager vers la surface.

Il lui semble nager pendant des heures pour rejoindre l'air libre. L'horrible pensée que l'effet de succion de l'avion qui coulait pouvait l'entraîner au fond lui donna la force de lutter plus fort. Il lui semblait que ses poumons allaient éclater et chaque mouvement demandait un effort considérable. Arriverait-il jamais à remonter à l'air? ~~rejoindre la surface?~~ Finalement sa tête trouva la surface. Il prit une grande aspiration... Il pensait toujours à l'effet de succion, cette

idée le hantait et, frénétiquement, il essaya de nager pour s'éloigner du point où il avait émergé. Ses vêtements, et particulièrement ses bottes de vol étaient pour lui une grande gêne.

Il saisit rapidement un coussin jaune déchiqueté qui provenait du naufrage et avec cet objet qui le maintenait à flot il se mit à battre des pieds jusqu'à ce qu'il fut si fatigué qu'il ne pouvait plus faire un mouvement.

Il regarda alors derrière lui et s'aperçut que l'avion avait coulé. Il vit un "dinghy" qui flottait à 100 mètres sur sa droite et la terre à environ 3 milles sur sa gauche. Il tâta sa ceinture de sauvetage et essaya de trouver les ficelles qui permettraient de gonfler sa "Mae West". Ayant cherché un moment et ne les trouvant pas, il renonça.

Il regarda à nouveau autour de lui. Tout lui semblait flou. Il ne pouvait pas mettre de l'ordre dans ses idées. Il essayait de se concentrer sur une chose mais n'y parvenait pas.

Pour il ne savait quelle raison il lui semblait impossible de pouvoir rejoindre le "dinghy". Aussi, poussant le coussin sous sa poitrine, il commença à battre à nouveau.

des pieds en se dirigeant vers la terre.

C'est alors qu'il entendit quelqu'un crier :

" Lieutenant ! Lieutenant ! Dans l'autre direction "

C'était BABBS, le mitrailleur de queue. Il était à mi-distance entre lui et le " dinghy ", accroché à une bouteille d'oxygène. Il apparaissait au pilote comme un singe, les bras et les jambes agrippés autour de la longue bouteille.

" Vers le " dinghy " " lui criait BABBS, en lui montrant le radeau.

Le pilote regarda la terre, regarda le " dinghy " et se dirigea vers le " dinghy ".

BABBS avait lâché sa bouteille et nageait aussi vers le radeau.

PIPP nageait aussi, mais il avait à peine parcouru quelques mètres qu'il heurta quelque chose sous l'eau. C'était un corps humain qui flottait sur le ventre. Il essaya de le retourner et vit de grands trous dans le dos et l'épaule. Il ne respirait plus.

Il le repoussa et continua vers le " dinghy "

Ses bottes de vol étaient comme des ancres à ses pieds. Chaque mouvement demandait un gros effort. Il aurait voulu

s'arrêter et se reposer mais il se força à nager laborieusement vers le "dinghy". Il semblait se déplacer comme dans un rêve. ~~Il~~ En même temps qu'il battait des pieds l'eau froide lui éclaircissait les esprits. Le brouillard dans lequel il se sentait enveloppé commençait à se dissiper et quelques détails venaient peu à peu, par petites impressions, jusqu'à son cerveau.

Il vit que BABBS avait rejoint le "dinghy" et que celui-ci était chaviré. Il vit deux des membres de son équipage. L'un flottait près du dinghy. Il était sur le dos, les mains derrière la tête comme s'il prenait plaisir à savourer une baignade d'été. L'autre nageait lentement vers le "dinghy".

PIPP fut bientôt près de l'embarcation. BABBS l'aidera à parcourir les derniers mètres après avoir sauté à l'eau. Personne ne dit rien pendant un bon moment jusqu'à ce que le pilote s'accrocha au radeau et aspira une forte bouffée d'air. Il remarqua que la mâchoire de BABBS était enflée, elle avait doublé de volume. ~~et~~ Son visage portait des traces de coupures en plusieurs endroits.

Il reconnut alors MELILLO, le bombardier, dans l'homme qui flottait sur le dos. Il était toujours dans la même position mais

il s'accrochait d'une main au "dinghy".

44 ~~29~~

Le type de "dinghy" dont chaque B 17 était équipé à deux exemplaires, ~~était~~ un radeau de caoutchouc de 8 pieds de long, 2 pieds de profondeur et 3 pieds de large, avec un siège élastique à chaque extrémité. Il ressemblait à un gros boudin ovale avec une bande de caoutchouc ~~fixée en~~ ^{collée en} travers ~~par~~ dessous.

Tout autour, à l'extérieur, au niveau de l'eau courait ~~une~~ cordage auquel ~~on~~ pouvait s'accrocher éventuellement les nageurs.

Les "dinghies" étaient rangés de chaque côté du fuselage, au ~~niveau~~ ^{dessus} des ailes. Ils se gonflaient automatiquement quand on déclenchait le système, par deux poignées, de l'intérieur de l'avion. Comment celui-ci avait pu être libéré? Dieu seul le savait! pensait Edwin PAPP, le pilote, encore étourdi.

Il demanda à BABBS de voir s'il pouvait l'aider à gonfler sa veste de sauvetage. Le mitrailleur de queue trouva facilement les tirants et, avec un "plop", la "Mae West" se gonfla aussitôt. PAPP ~~ne~~ ^{ne} ~~était~~ plus hanté par la crainte de couler, maintenant. Il sollicita BABBS à nouveau pour lui enlever ses bottes de vol. Soutenu par sa veste gonflable

il sortit les pieds de l'eau et BABBS lui ⁴⁵~~36~~ retira ses bottes. Ses deux chaussures vinrent avec et il vit l'une d'entre elles qui dérivait tandis que l'autre sombrait.

C'est à ce moment que ROGERS réussit à gagner le dinghy. Son visage était tordu de douleur.

"Qu'est-ce qui ne va pas?" lui demanda Edwin PAPP.

"Oh! Dieu! j'ai mal à la poitrine... Je crois qu'elle est écrasée," dit-il en gémissant.

"Regardez lieutenant! il a toujours son parachute," s'exclama BABBS.

Il farfouilla sous l'eau autour de la veste du mécanicien d'où pendait tout le paquetage du parachute et essaya de l'en débarrasser. ROGERS ne faisait aucun effort pour l'aider, il s'accrochait seulement au "dinghy", immobile et les yeux clos.

"Le dispositif est bloqué," dit BABBS au bout de quelques minutes.

Les parachutes anglais, que la plupart des hommes de l'USAF utilisaient en ce temps là, possédaient un système de déclenchement d'urgence. C'était une attache circulaire

46
qui retenait les crochets des harnais. Elle était placée au niveau de l'estomac de manière à être facilement accessible ~~par~~ l'une ou l'autre main. Pour libérer le harnais, l'aristeur n'avait simplement qu'à tourner la boucle et un petit coup sur l'attache le débarassait des courroies. Tout le paquetage du parachute était relié aux harnais.

Avec ROGERS, le paquetage avait glissé et s'était enroulé autour du mécanicien, emprisonnant sa poitrine comme dans un étau. Le pilote le soutenait pendant que BABBS essayait de dégager l'attache, mais ils n'arrivaient pas à le dégrafer.

Finalement, PIPP dit :

" Laissons-le comme ça, jusqu'à ce que nous l'ayions hissé dans le "dinghy". "

Les hommes commençaient à souffrir du froid. PIPP frissonnait de tout son corps et il remarqua que les autres avaient les lèvres bleuies. Cela ne pouvait pas durer. Il prit une décision.

" ROGERS, toi et MELLILO, écartez-vous du "dinghy". BABBS et moi nous allons essayer de le remettre en l'endroit. "

Il était facile à redresser. BABBS appuya d'un côté et PIPP souleva de l'autre. Le radcau obéit avec un "flop" joyeux.

Grimper à bord était une autre affaire !

Pendant que BABBS le maintenait d'un bord pour l'empêcher de chavirer, PIPP essayait de se hisser à l'intérieur. Le plat-bord était à un pied et demi au-dessus de la surface de l'eau, soit cinquante malheureux centimètres ! PIPP réussit à se hisser à mi-corps. Mais, à cause de ses habits gorgés d'eau, de la raideur et de la faiblesse de ses membres après le crash et le séjour dans l'eau froide, il ne put aller plus loin. ~~A~~ contre-cœur il se laisse glisser dans l'eau.

" Je vais maintenant ce côté le plus bas possible et tu vas essayer de grimper " dit-il en faisant signe à BABBS de le rejoindre.

Le mitrailleur de queue se hisse en partie sur le côté du radear et se repose un bon moment ^{dans cette position} puis en se tortillant et en gigotant dans tous les sens il fit passer le reste de son corps par-dessus le plat bord et se laissa tomber à l'intérieur.

Il souffla un moment après ce rude effort et se relève pour aider PIPP. Quand le pilote pesa de tout son poids sur le rebord le "dinghy" ^{bascule} ~~penche~~ dangereusement et BABBS dut rapidement porter tout son poids de l'autre côté pour ne pas-chavirer.

48 ~~33~~

Après quoi il se porta à l'opposé du radeau pendant que le pilote terminait son étrange reptation pour, enfin, retomber dans l'esquif.

BABBS s'assit sur l'un des sièges, cherchant son souffle, épuisé.

Ils restèrent tous les deux à demi-inconscients pendant plusieurs minutes, essouffés, anéantis.

C'est alors que ROGERS leur rappela qu'ils avaient encore du travail à faire. Il les suppliait :

"Lieutenant, s'il vous plaît, sortez moi de l'eau. Je suis entrain de geler."

BABBS s'assit sur le rebord opposé pour faire contrepoids. ~~PIPP~~ PIPP, à genoux se pencha par-dessus bord et assura sa prise sous les bras du mécanicien. ROGERS ne faisait aucun effort pour l'aider, il était comme un poids-mort. PIPP commença à le ~~lever~~ soulever mais il ~~avait~~ ^{avait} ~~réussit~~ ^{réussi} à peine à gagner quelques pouces au-dessus de l'eau quand ROGERS hurle :

"Lâche-moi, lâche moi, tu me ~~écrases~~ ^{brises} le poitrine!"

PIPP, rapidement, le laissa retomber dans l'eau où il se remit à flotter, cherchant son souffle et gémissant. PIPP s'assit lourdement dans le fond du "dinghy", se demandant ce

qu'il allait faire au prochain essai.

49 (34)

"Lieutenant, il y a MELLILO de l'autre côté, peut-être pourrions-nous le laisser à bord?" lui rappela BABBS.

Le pilote regarde autour de lui d'un air hébété et aperçut le bombardier qui flottait toujours sur le dos, une main derrière la tête, l'autre agrippée au cordage.

"Es-tu gravement touché?" demande PIPP.

"Quelque chose ne va pas avec mes jambes." répondit MELLILO d'un ton dolent.

"Attends, juste quelques minutes, le temps d'écooper une partie de l'eau du dinghy et on essaye de te laisser à bord." dit le pilote.

Il tendit la main vers l'une des poches sur le côté du "dinghy", cherchant quelque chose pour écooper. Il sortit une paire de avirons démontables. Il les jeta au fond du bateau et fouilla une autre poche où il trouva un seau de toile. Il se mit aussitôt au travail, mais après quelques instants, constatant que cela avançait trop lentement, ~~decidant~~ ^{constatant} il pensa qu'il vaudrait mieux prendre tout de suite MELLILO à bord.

"O.K. MELLILO", appela-t-il, "Mets-toi le plus près possible et BABBS va t'attraper. Moi, je resterai à l'écart pour empêcher le

radeau de chavirer.

50 $\frac{3}{5}$

MELLILO se déplaça jusqu'à venir se mettre le long du bord. Alors BABBS l'empoigna et le fit rouler au fond de l'esquif. Il embarqua pas mal d'eau avec lui. Aussi, pendant que BABBS l'installait aussi confortablement que possible, le pilote, à nouveau, s'était mis à écoper. Il n'avait toujours que son malheureux seau de toile, ce qui ne rendait pas la tâche facile.

Soudain, BABBS cria à tue-tête et agrippa ROGERS qui était toujours dans l'eau.

" Il était entraîné de parti à la dérive," expliqua-t-il, " il avait tout largué! "

ROGERS cria :

" Lieutenant! Lieutenant! Sortez-moi de cette eau... je suis entraîné de geler! "

" Il faudra attendre un peu, le temps que j'écoppe une bonne partie de cette eau! ", l'encourageait le pilote.

" Sortez-moi de là ^{vite} ~~rapidement~~ suppliait le blessé, " je ne tiendrai plus longtemps! "

PIPP regardait en même temps MELLILO, qui occupait presque tout le fond du radeau, dans quatre pouces d'eau qui lui léchaient les pieds. Il se disait qu'il était impossible de prendre un autre homme à bord avant d'avoir

51 (26)
écoper un peu plus d'eau. Il se rendit compte soudain qu'il pensait tout haut en s'adressant à BABBS.

"BABBS, prends un morceau de cette corde et amarrs ROGERS au radeau, sinon il partira à la dérive. Il faut vider un peu plus d'eau si on veut le remonter à bord."

La corde dont il s'agissait était un morceau de suspente de parachute de 20 pieds de long (6 mètres) qui était ~~de~~ fixé à l'aviron pour donner ~~aux~~ deux hommes le temps de sauter dans le "dinghy" avant qu'il ne s'éloigne, après sa mise à l'eau d'urgence.

BABBS tira la corde à bord mais il n'arrivait ~~pas~~ à briser l'attache pour le libérer.

PIPP voyant son embarras, chercha son couteau dans sa poche et le lui donna. En même temps il se rappela que sa trousse d'évasion était aussi dans une de ses poches. Elle contenait des tablettes de benzédrine dans lesquelles il y avait de quoi leur redonner un peu d'énergie.

Il ouvrit la trousse. Il prit une boîte de celluloid, de la taille d'une demi-boîte de cigares et essaya de l'ouvrir. Mais le froid avait engourdi ses doigts et il n'arrivait pas à soulever le couvercle.

x 18 chasseurs allemands ont été abattus le
 1^{er} mai 43 au-dessus de S^WAZAI^E et BREST
 dont 8 par le 306^H B G.

x 7 B 17 ont été ^{COMBAT FCRM} abattus par le Flak et la chasse allemande dont
 4 au-dessus de BREST

Group 306 Date 1/5/43

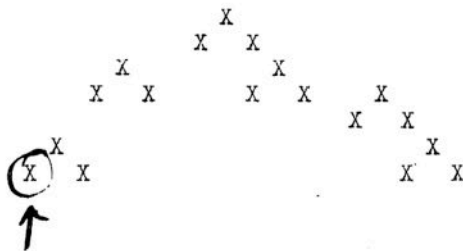
Squadron 369 Place where attacked Brest

A/C No. 404 BRISCOE Time 1350 Height 700

Story of the attack-- As an FW190 dove in at six o'clock the tail gunner, Sgt. Roller, swapped him several bursts. Both sides found their mark. The E/A's shell set fire to the oxygen and blew off the trigger grip from the right gun severely injuring Roller's right hand and arm. Roller continued the duel with his left hand until the FW burst into smoke and was seen by the waist gunner, Sgt. Schuttler, to crash into the sea.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of Attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 404
 b. direction of E/A attack; 6
 c. sun position. Overcast

Data on Combat

- a. Our heading 240
 b. visibility Good
 c. type of E/A FW 190
 d. level of attack;
 From high above x
 (Check level _____
 One) below _____
 very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. John R. Roller

Positions Tail Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by Sgt. R. L. Schuttler
 Position in A/C Right Waist Gunner

Other A/C firing at the same time? No

Comments of the interrogator: Certain.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. B. Richardson

~~1st. Lt. A. B. Richardson~~

COMBAT FORM

Group 306

Date May 1, 1943

Squadron 367

Place where attacked at East over Bay

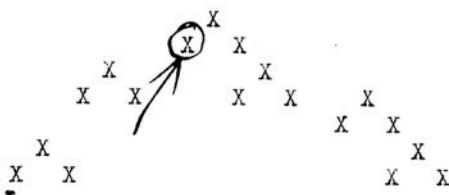
A/C No. 744 CLEMONS

Time 13:50 ? Height 800 feet.

Story of the attack-- Just on way out of Harbor, ME 109 came in from 8 O'Clock high, peeling off to come in at waist. It was first hit at about 600 yards off by left Waist Gunner, S/Sgt. Durfee; at 200 yards it dove into the water.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked;
- b. direction of E/A attack;
- c. sun position.

744

None

Data on Combat

- a. Our heading about 230°
- b. visibility Good
- c. type of E/A ME 109
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level X)
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Left Waist Gunner S/Sgt. L. J. Durfee

Positions Left Waist Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by S/Sgt. George Kusnir
 Position in A/C Right Waist Gunner

Other A/C firing at the same time? No---This A/C was out of Formation then.

Comments of the interrogator: _____

O.K. Looks certain.

If formation was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. W. Weld.

COMBAT FCRIa

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 423

Place where attacked Near Brest

A/C No. 649 JOHNSON

Time 1400 Height 800'

Story of the attack-- FW 190 came from 7 o'clock and high. At about 800 yards fired 100 rounds. He smoked and went straight down, the pilot bailing out.

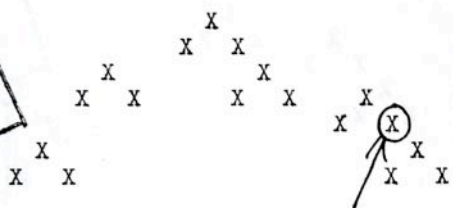
(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked 649
- b. direction of E/A attack; 7 o'clock
- c. sun position. overcast

DESTROYED
A-2. I.B.W.



Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level X
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Sgt. W.W. Fahrenhold

Positions Top Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes, probably

Comments of the interrogator: _____

A Certain

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. S.J. Owen

DECLASSIFIED PER EXECUTIVE ORDER 12356, Section 3.3, NAID 745025

By PCB/pa NARA, Date 12/1/90

COMBAT FORM

CONFIDENTIAL

Group 306th

Date 1 May, 1943

Squadron 369th

Place where attacked Brest

A/C No. 993

MAGGOFFIN

Time 1410

Height 500 Ft.

Story of the attack-- He came from 6 o'clock - right off the water - a belly attack. At about 600 yards the Ball Turret Gunner let go. At 400 yds. he blew up, in center of fuselage. He completely broke up.

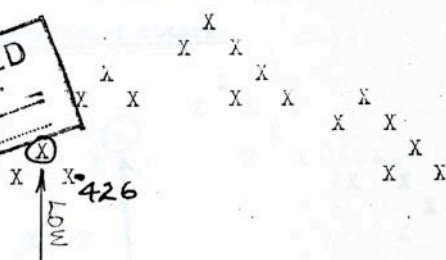
(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 993
- b. direction of E/A attack;
- c. sun position. overcast

DESTROYED
A2. I.B.W.



Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. visibility good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level _____
 - One) below X
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Sgt. P. P. Nolasco

Positions Ball Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes - Tail gunner in 426

Comments of the interrogator: This is believed to be the same enemy a/c claimed by 4629. It is suggested 1/2 credit be given to each of our a/c.

If formation was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

S. J. Owen

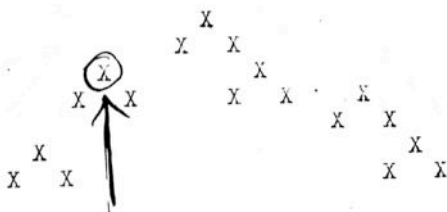
COMBAT FORM

Group 306th. Date May 1, 1943.
 Squadron 369th. Place where attacked Brest
 A/C No. 4629 HANES Time 1410 Height 500 ft.

Story of the attack-- Enemy A/C came straight in at 6 o'clock level--
Tail Gunner gave him several bursts. At 250 yards he crashed into water.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 4629
- b. direction of E/A attack; 6 o'clock
- c. sun position.

Data on Combat

- a. Our heading 270
- b. visibility good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x _____
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names R. Peterson (S/Sgt.)

Positions Tail Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by Sgt. M. Steinhart
 Position in A/C Ball Turret

Other A/C firing at the same time? Unknown

Comments of the interrogator: Destroyed

Believed to be same Enemy A/C claimed by 993. It is suggested
credit be given each A/C.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator 1st. Lt. Richardson

COMBAT FORM

CONFIDENTIAL

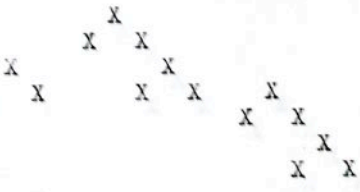
Group 306 Date 1/5/43
 Squadron 369 Place where attacked Best
 A/C No. 4629 HANES Time 1433 Height 500'

Story of the attack-- An FW came in at about seven o'clock level. After I'd given him about five bursts his whole ship caught fire and then it dove straight down. When it hit the water it just broke into pieces. The pilot didn't get out.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of Attack:

On Diagram, show
 a. which of our A/C was attacked; 4629
 b. direction of E/A attack; 7 o'clock
 c. sun position. overcast



Data on Combat
 a. Our heading 270°
 b. visibility Good
 c. type of E/A FW 190
 d. level of attack;
 From high above _____
 (Check level X
 One) below _____
 very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Sgt. M.J. Komo
 Positions Left Waist

A. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by S/Sgt. R. Peterson
 Position in A/C Tail Gun

Other A/C firing at the same time? No

Comments of the interrogator: Destroyed certain

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator 1st Lt. A.B. Richardson

COMBAT FORM

CONFIDENTIAL

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 369

Place where attacked Just after we left

A/C No. 993 MAGG OFFIN

Time 1420

Brest
Height 500'

Story of the attack-- As he came at us, FW 190 not flying a straight course - at about 700 yards, let go 150 rounds - right wing collapsed and he flopped over and hit the water.

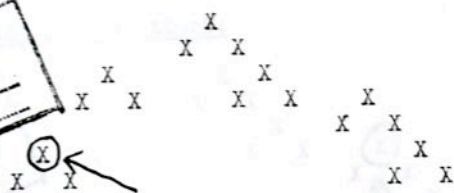
(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 993
- b. direction of E/A attack; 4 o'clock
- c. sun position. overcast

DESTROYED
A-2. I.B.W.



Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level _____
 - One) below X
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. P.P. Nolasco

Positions Ball Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Think someone else hit him before he got to me.

Comments of the interrogator: _____

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. S.J. Owen

CONFIDENTIAL

Group 306

Date May 1, 1943

Squadron 423

Place where attacked Over Channel

A/C No. 524 JONES

Time 14:35 Height 300ft.

Story of the attack-- FW 190 came in from 6 o'clock level. Tail Gunner, S/Sgt. J. E. Smoot fired at it as soon as it came within range, at 300 yards. Enemy A/C dove into channel.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

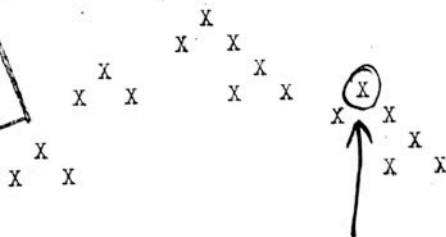
On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 542
- b. direction of E/A attack; 6
- c. sun position. Over Cast

Data on Combat

- a. Our heading Unknown
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x
 - One) below _____
 - very low _____

DESTROYED
A-2 I.B.W.



3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. J.E. SMOOT
Positions TAIL GUNNER

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Not Known

Comments of the interrogator: _____

Appears to be a positive claim

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. W. Weld.

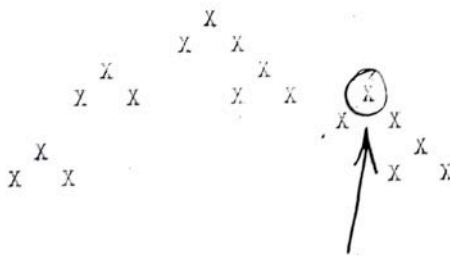
COMBAT FORM

Group 306 Date May 1, 1943
 Squadron 423 Place where attacked Cover Channel
 A/C No. 218 **CHECK** Time 1440 Height 800

Story of the attack-- E/A came in at 6 O'clock. Tail Gunner started firing at 700 yards. Enemy came in to 200 yards when Edwards, Sawicke, and Bieloga took him on. Sa wicke finished him as he fell over at 3 O'clock in flames and in that "half-over" position the pilot bailed out.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 218
- b. direction of E/A attack; 6 o'clock
- c. sun position; 11 o'clock

Data on Combat

- a. Our heading 2100
- b. visibility Good
- c. type of E/A Fw 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x _____
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. E. B Edwards, T/Sgt. N.M. Sawicke, Sgt. W.J. Bieloga, S/Sgt. J. A. Bobbett
 Positions Tail Gunner T/Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by See above
 Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes

Comments of the interrogator: Definitely destroyed

Since other A/C in Squadron also fired at this Enemy A/C, it should be credited to the Squadron.

If formation was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator 1st. Lt. A. B. Richardson



Embassy of the United States of America

Bureau de l'Attaché de l'Air
Ambassade des Etats-Unis
2, Avenue Gabriel
75382 PARIS CEDEX 08

U-3170-90

Le 31 mai 1990

Monsieur Michel MAZEAS
Maire de Douarnenez
B.P. 137
29174 DOUARNENEZ

Monsieur le Maire,

En réponse à votre récente correspondance, j'ai le regret de vous faire savoir que nos services ne disposent pas des renseignements que vous avez demandés. Je vous prie de bien vouloir écrire aux bureaux suivants qui, j'en suis certain, ne manqueront pas de répondre à votre demande. Il serait préférable d'adresser votre requête en anglais.

Department of the Air Force
Office of Public Affairs
SAF/PA
The Pentagon
Washington, DC 20330
USA

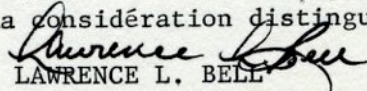
Albert F. Simpson Historical Research Center
AFSHRC/RI
Maxwell Air Force Base
Alabama 36112
USA

National Air Sapce Museum
Records Management Division
Room 3103
Smithsonian Institute
Washington, DC 20560
USA

US Army Military Personnel Center
Retired Branch
200 Stovall Street
Alexandria, Virginia 22332
USA

HQ Department of the Army
DAAG-DPA
Casualty Branch
Alexandria, Virginia 22331
USA

Espérant que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie d'agrèer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.


LAWRENCE L. BELL
Colonel, USAF
Attaché de l'Air

- BRISCOE

COMBAT FORM

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 369

Place where attacked Brest

A/C No. 404

Time 1350 Height 700

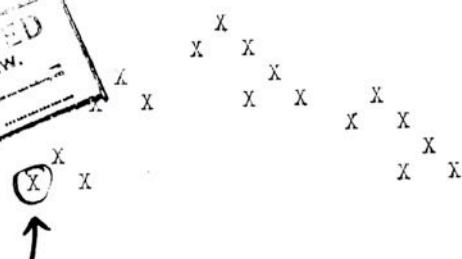
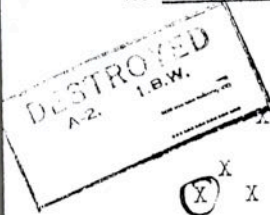
Story of the attack-- As an FW190 dove in at six o'clock the tail gunner, Sgt. Roller, swapped him several bursts. Both sides found their mark. The E/A's shell set fire to the oxygen and blew off the trigger grip from the right gun severely injuring Roller's right hand and arm. Roller continued the duel with his left hand until the FW burst into smoke and was seen by the waist gunner, Sgt. Schuttler, to crash into the sea.

(Include how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 404
- b. direction of E/A attack; 6
- c. sun position. Overcast



Data on Combat

- a. Our heading 240
- b. visibility Good
- c. type of E/A Fw 190
- d. level of attack;
 - From high above x
 - (Check level _____)
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. John R. Roller

Positions Tail Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by Sgt. R. L. Schuttler
 Position in A/C Right waist Gunner

Other A/C firing at the same time? No

Comments of the interrogator: Certain.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. B. Richardson
~~For Capt. B. Richardson~~

CLEMONS

COMBAT FORM

Group 306

~~CONFIDENTIAL~~ Date May 1, 1943

Squadron 367

Place where attacked at Brest over Bay

A/C No. 744

Time 13:50 ? Height 600 feet.

Story of the attack-- Just on way out of Harbor, ME 109 came in from 8 O'Clock high, peeling off to come in at waist. It was first hit at about 600 yards off by left Waist Gunner, S/Sgt. Durfee; at 200 yards it dove into the water.

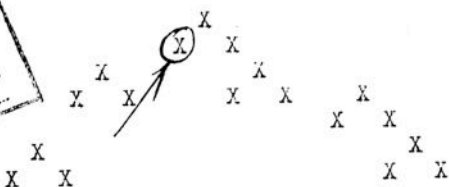
(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 744
- b. direction of E/A attack;
- c. sun position. None

DESTROYED
A-2. I.B.W.



Data on Combat

- a. Our heading About 230°
- b. visibility Good
- c. type of E/A ME 109
- d. level of attack;
 - From high above x
 - (Check level _____)
 - One below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Left Waist Gunner S/Sgt. L. J. Durfee

Positions Left Waist Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by S/Sgt. George Kusnir
Position in A/C Right Waist Gunner

Other A/C firing at the same time? No—This A/C was out of Formation then.

Comments of the Interrogator: _____

O.K. Looks certain.

If formation was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. W. Weld.

PIPP

COMBAT FORM

GROUP 306

DATE 1 May, 1943

SQUADRON 423

PLACE WHERE ATTACKED Brest, France

A/C NO. 422

TIME 1355 HEIGHT 1000

1. Story of the attack: FW 190 attacked, fired and seen to explode

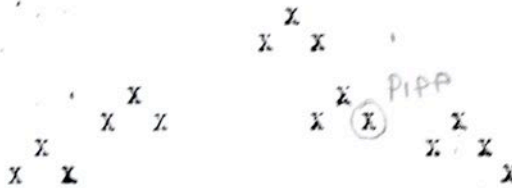
NO CLAIM

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; and how he looked and acted going away)

2. Diagram of attack

On diagram, show

- a. Which of our A/C was attacked
- b. Direction of E/A attack
- c. Sun position



Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. Visibility _____
- c. Type of E/A FW 190
- d. Level of attack

- 1. X From high above _____ o'clock
- Level _____ o'clock
- (Check Below _____ o'clock
- one) Very low _____ o'clock

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. James L. Babbs

Positions Tail gunner

4. If E/A was shot down or damaged:

Corroborated by _____

Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time _____

5. Comments of the interrogator: Probable

If formation was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. Brushares

TARGET: **St. Nazaire**
DATE: **1.5.43**

HEADQUARTERS
1ST AIR DIVISION
APO 557

S U P P L E M E N T A L

GROUP: **306**

TABULATION OF E/A ENCOUNTERS

ITEM	GROUP SQUADRON	A/C NO.	CLAIMANT'S NAME AND RANK	SHIP POSITION	DESTROYED	PROBABLY DESTROYED	DAMAGED	NO CLAIM ALLOWED
1	306-423		S/Sgt. James L. Babbs	T/G				X
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								

DECLASSIFIED PER EXECUTIVE ORDER 12356, Section 3.3, AMID 745085
By RLB/ps NARA, Date 12/1/88

JOHNSON

COMBAT FORM

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 423

Place where attacked Near Brest

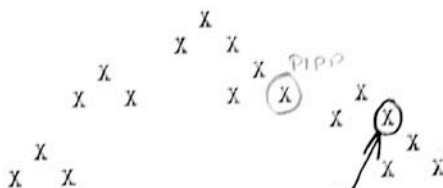
A/C No. 649

Time 1400 Height 800'

Story of the attack-- Fw 190 came from 7 o'clock and high. At about 800 yards fired 100 rounds. He smoked and went straight down, the pilot bailing out.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked 649
- b. direction of E/A attack; 7 o'clock
- c. sun position. overcast

Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. visibility Good
- c. type of E/A Fw 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level X
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions, Direction of Firing

Names Sgt. W.W. Fahrenhold

Positions Top Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes, probably

Comments of the interrogator: _____

A Certain

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. S.J. Owen

MAGOFFIN

COMBAT FORM

Group 306th

Date 1 May, 1943

Squadron 369th

Place where attacked Brest

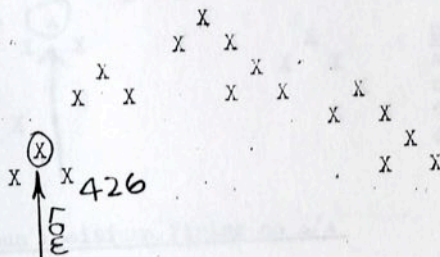
A/C No. 993

Time 1410 Height 500 Ft.

Story of the attack-- He came from 6 o'clock - right off the water - a belly attack. At about 600 yards the Ball Turret Gunner let go. At 400 yds. he blew up, in center of fuselage. He completely broke up.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show
a. which of our A/C was attacked; 993
b. direction of E/A attack;
c. sun position. overcast

Data on Combat

a. Our heading _____
b. visibility Good
c. type of E/A Fw 190
d. level of attack;
From high above _____
(Check level _____
One) below X
very low _____

3. Our Gun Positions firing on E/A

Names Sgt. F. F. Molasco

Positions Ball Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes - Tail gunner in 426

Comments of the interrogator: This is believed to be the same enemy a/c claimed by 4629. It is suggested 1/2 credit be given to each of our a/c.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

S. J. Owen

HANES

COMBAT FORM

CONFIDENTIAL

Group 306th.

Date May 1, 1943.

Squadron 369th.

Place where attacked Brest

A/C No. 4629

Time 1410 Height 500 ft.

Story of the attack-- Enemy A/C came straight in at 6 o'clock level--

Tail Gunner gave him several bursts. At 250 yards he crashed into water.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 4629
- b. direction of E/A attack; 6 o'clock
- c. sun position.

Data on Combat

- a. Our heading 270
- b. visibility good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x)
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names R. Peterson (S/Sgt.)

Positions Tail Gunner

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by Sgt. M. Steinhart

Position in A/C Bell Turret

Other A/C firing at the same time? Unknown

Comments of the interrogator: Destroyed

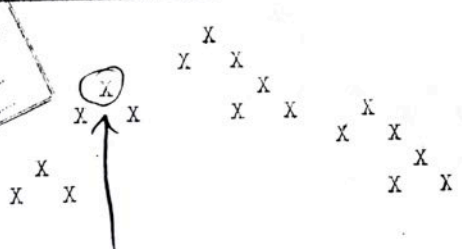
Believed to be same Enemy A/C claimed by 993. It is suggested & credit be given each A/C.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. Richardson

CLAIM
I.B.W.
Dupp
Q#31



HANES

COMBAT FORM

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 369

Place where attacked East

A/C No. 4629

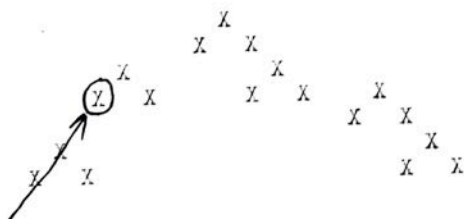
Time 1413 Height 500'

Story of the attack-- An FW came in at about seven o'clock level. After I'd given him about five bursts his whole ship caught fire and then it dove straight down. When it hit the water it just broke into pieces.

The pilot didn't get out.

(Include how E/A was attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked 4629
- b. direction of E/A attack 7 o'clock
- c. sun position overcast

Data on Combat

- a. Our heading 270°
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level X)
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names Sgt. H.J. Kono

Positions Left Waist

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by S/Sgt. R. Peterson
Position in A/C Tail Gun

Other A/C firing at the same time? No

Comments of the Interrogator: Destroyed certain

If information was very different from statement, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. A.B. Richardson

MAGOFFIN

COMBAT FORM

Group 306

Date 1/5/43

Squadron 369

Place where attacked Just after we left

A/C No. 993

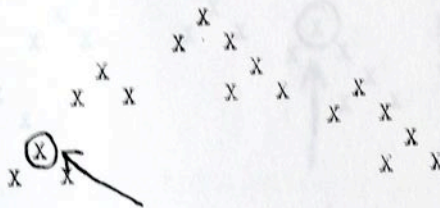
Time 1420

Height 500'

Story of the attack-- As he came at us, FV 190 not flying a straight course - at about 700 yards, let go 150 rounds - right wing collapsed and he flopped over and hit the water.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 993
- b. direction of E/A attack; 4 o'clock
- c. sun position. overcast

Data on Combat

- a. Our heading _____
- b. visibility Good
- c. type of E/A FV 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level _____
 - One) below X
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names S/Sgt. P.P. Nolasco

Positions Ball Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Think someone else hit him before he got to me.

Comments of the interrogator: _____

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st Lt. S.J. Owen

JONES

CO-BAT FCR

Group 306

Date May 1, 1943

Squadron 423

Place where attacked Over Channel

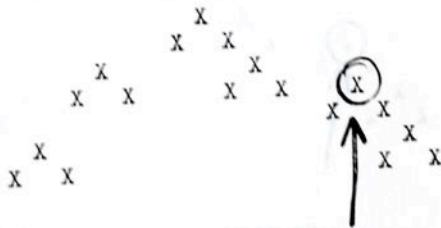
A/C No. 524

Time 14:35 Height 300ft.

Story of the attack-- FW 190 came in from 6 o'clock level. Tail Gunner, S/Sgt. J. E. Smoot fired at it as soon as it came within range, at 300 yards. Enemy A/C dove into channel.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked;
- b. direction of E/A attack; 6
- c. sun position. Over Cast

542

Data on Combat

- a. Our heading Unknown
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Names _____

Positions _____

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by _____
Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Not Known

Comments of the interrogator: _____

Appears to be a positive claim

If information was very different from standard, show on back of sheet.

Time _____ Interrogator _____

1st. Lt. A. W. Wald.

CHECK

COMBAT FORM

CONFIDENTIAL

Group 306

Date May 1, 1943

Squadron 423

Place where attacked Over Channel

A/C No. 218

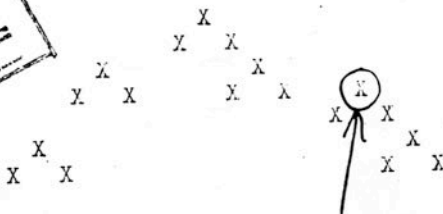
Time 1440 Height 800

Story of the attack-- E/A came in at 6 o'clock. Tail Gunner started firing at 700 yards. Enemy came in to 200 yards when Edwards, Sawicke, and Bieloga took him on. Sawicke finished him as he fell over at 3 o'clock in flames and in that "half-over" position the pilot bailed out.

(Include above how E/A attacked; how close he came; where he was hit; how much he was damaged; & how he looked and acted going away.)

2. Diagram of attack:

DESTROYED
A2. I.B.W.



On Diagram, show

- a. which of our A/C was attacked; 218
- b. direction of E/A attack; 6 o'clock
- c. sun position. 11 o'clock

Data on Combat

- a. Our heading 2100
- b. visibility Good
- c. type of E/A FW 190
- d. level of attack;
 - From high above _____
 - (Check level x
 - One) below _____
 - very low _____

3. Our Gun Positions Firing on E/A

Name: S/Sgt. W. B. Edwards, T/Sgt. N.M. Sawicke, Sgt. W.J. Bieloga, S/Sgt. J. A. Bobbett

Positions: Tail Gunner T/Turret

4. If E/A was Shot Down or Damaged:

Corroborated by See above

Position in A/C _____

Other A/C firing at the same time? Yes

Comments of the interrogator: Definitely destroyed

Since other A/C in Squadron also fired at this Enemy A/C, it should be credited to the Squadron.

If information was very different from standard, show on back of sheet.

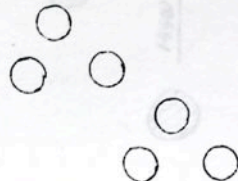
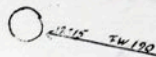
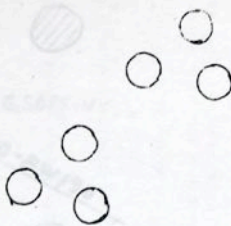
Time _____ Interrogator 1st. Lt. A. B. Richardson

GROUP 306
DATE 1/5/43

COMBAT DUPLICATION CHECK FORM

SEE OVER

Show direction, approx. time and type E/A of each attack with arrow. Above with red arrow - slow with green - Level with black.



If actual formation is completely different from position of circles turn page over and prepare diagram on back.

Write numbers of our A/C in circles.

Draw lines through circles not applying.

Block out our missing A/C in Red.



306 Group
17 May '43

St. Nazaire

BREST

367^oSq
306 PUTNAM

369^oSq

423^oSq.

4629 HAVES

744 CLEMONS

690 LUBY

218 CHECK

1413-FW190

1350 ME 109

1410-FW190

076 MANN

WIGGINGTON 784

1440 FW

993 MAGGOFFIN

1420-FW190

677 ONNEN

422 PIPP

404 BRISQIE

426 FINNEDGE

1410-FW190

524 JONES

649 JOHNSON

1350-FW190

1430-FW190
1435-FW190

1400-FW190

St. A. Richards

DECLASSIFIED PER EXECUTIVE ORDER 12956, Section 3.3, APR 74 J085
By FLB/ps NARA, Date 12/1/81

CONFIDENTIAL 0156

HEADQUARTERS
1ST BOMBARDMENT WING
APO 634

D-A-2

4 May, 1943

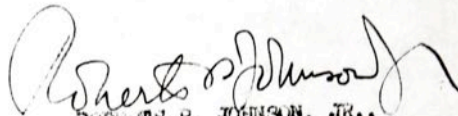
SUBJECT: Evaluated Encounters Report-Mission-St. Nazaire, 1 May, 1943.

TO : Commanding Officer, 91st Bomb Group, APO-634. (Attn: S-2)

"	"	303rd	"	"	"	"	"	"
"	"	305th	"	"	"	"	"	"
"	"	306th	"	"	"	"	"	"

1. Returned herewith your evaluated encounters reports with 1st Wing Tabulation of E/A encounters attached with respect to the mission of 1 May, 1943.

For the Commanding General:

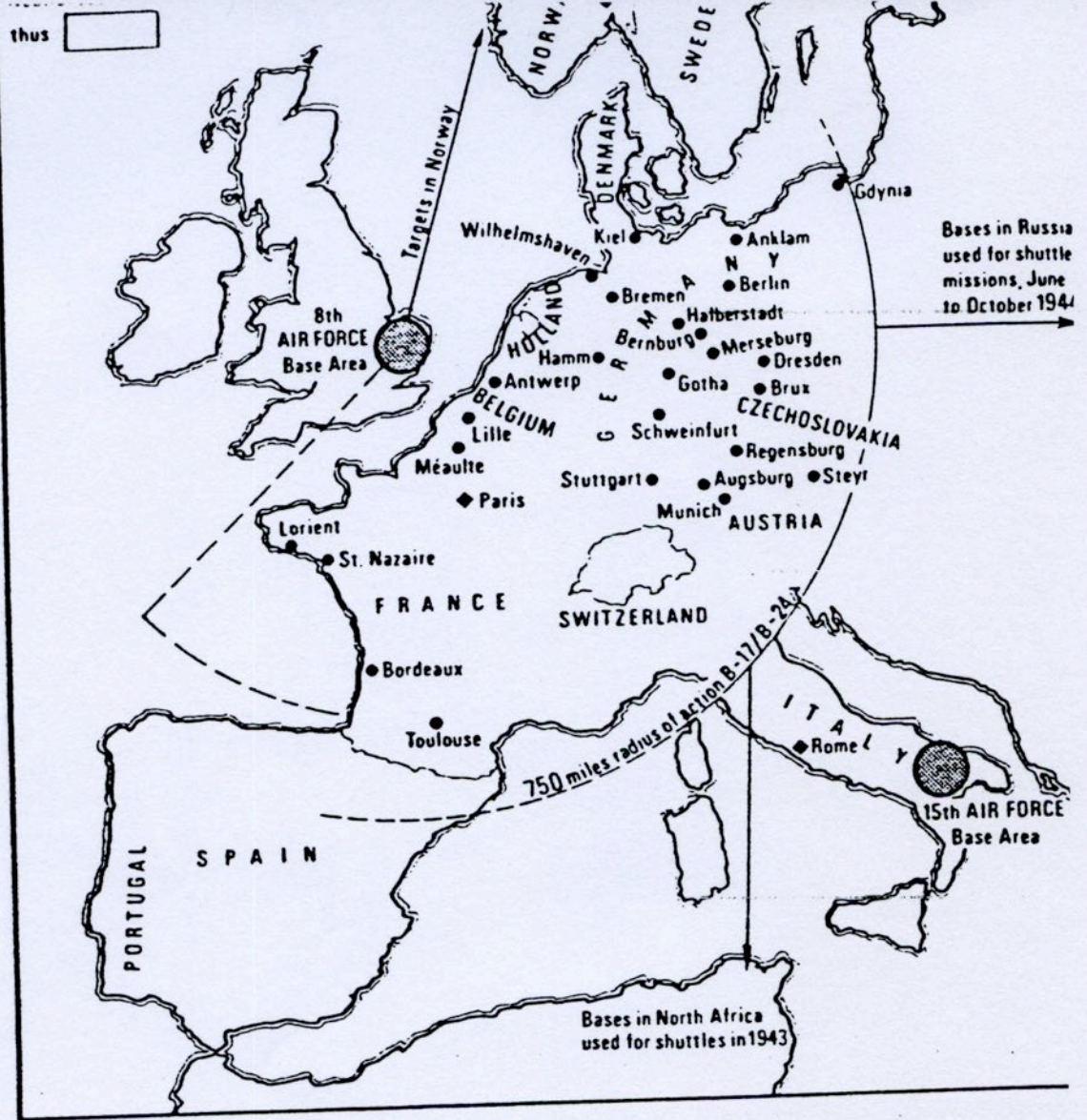


ROBERTS P. JOHNSON, JR.,
Major, A.C.,
Adjutant.

2 Incls:

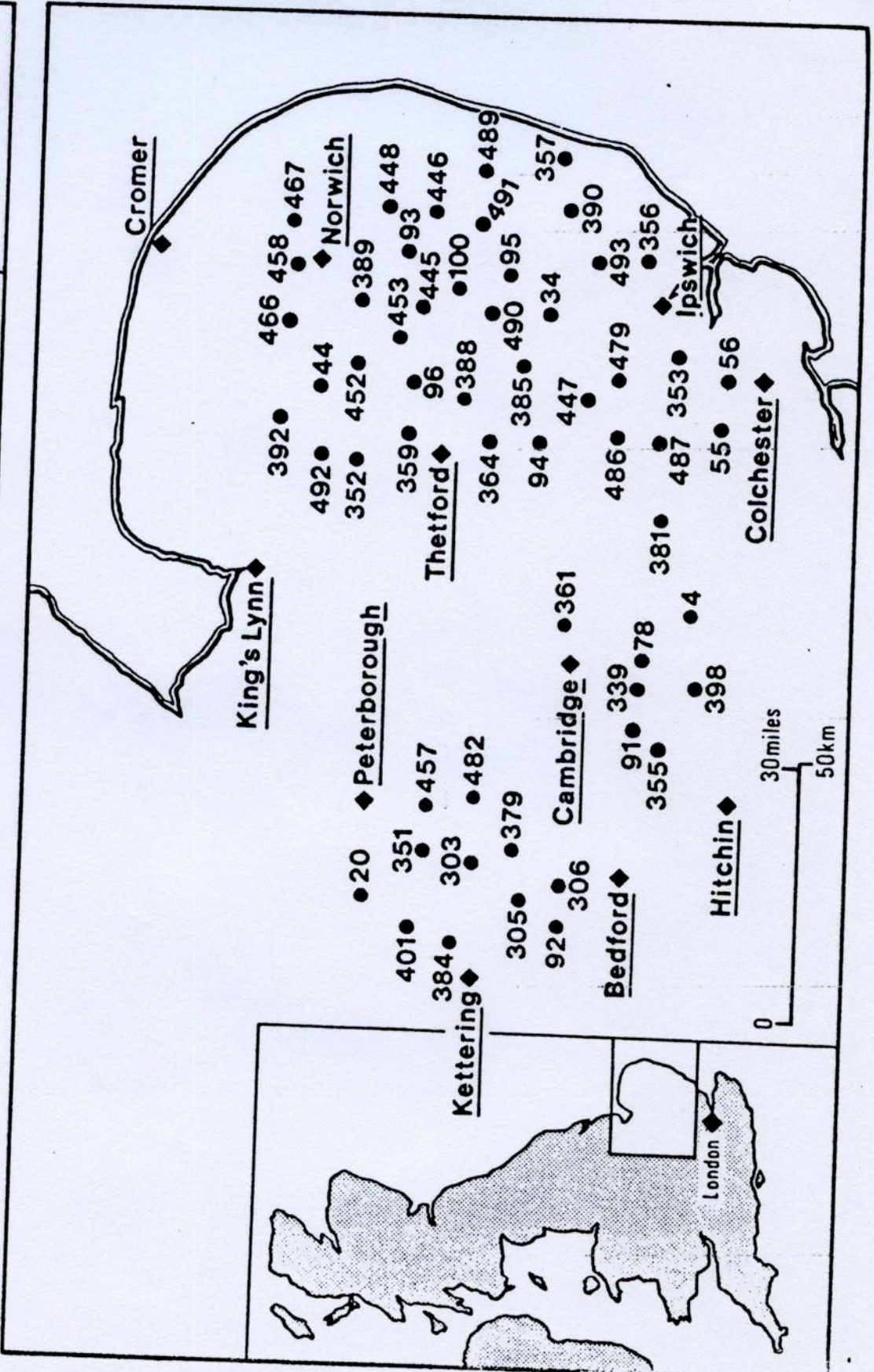
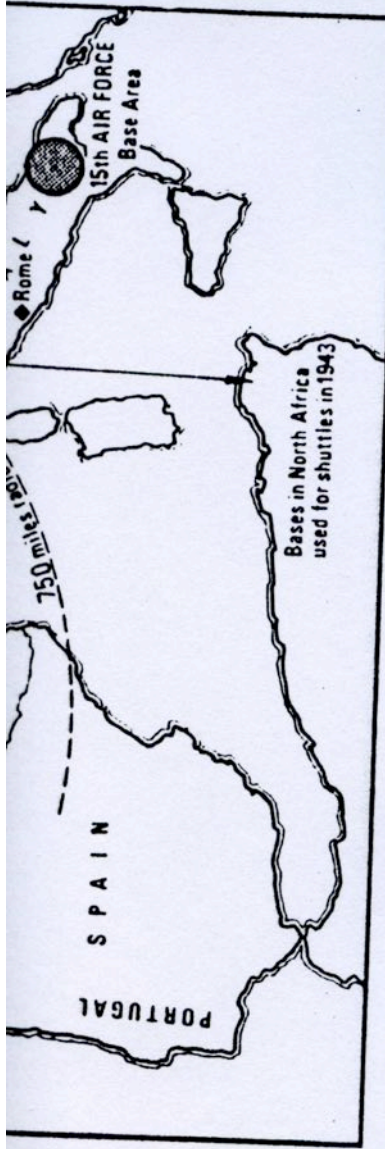
- Incl. No. 1- Evaluated encounters reports.
- Incl. No. 2- 1st wing Tabulations of E/A encounters (5 copies)

CONFIDENTIAL

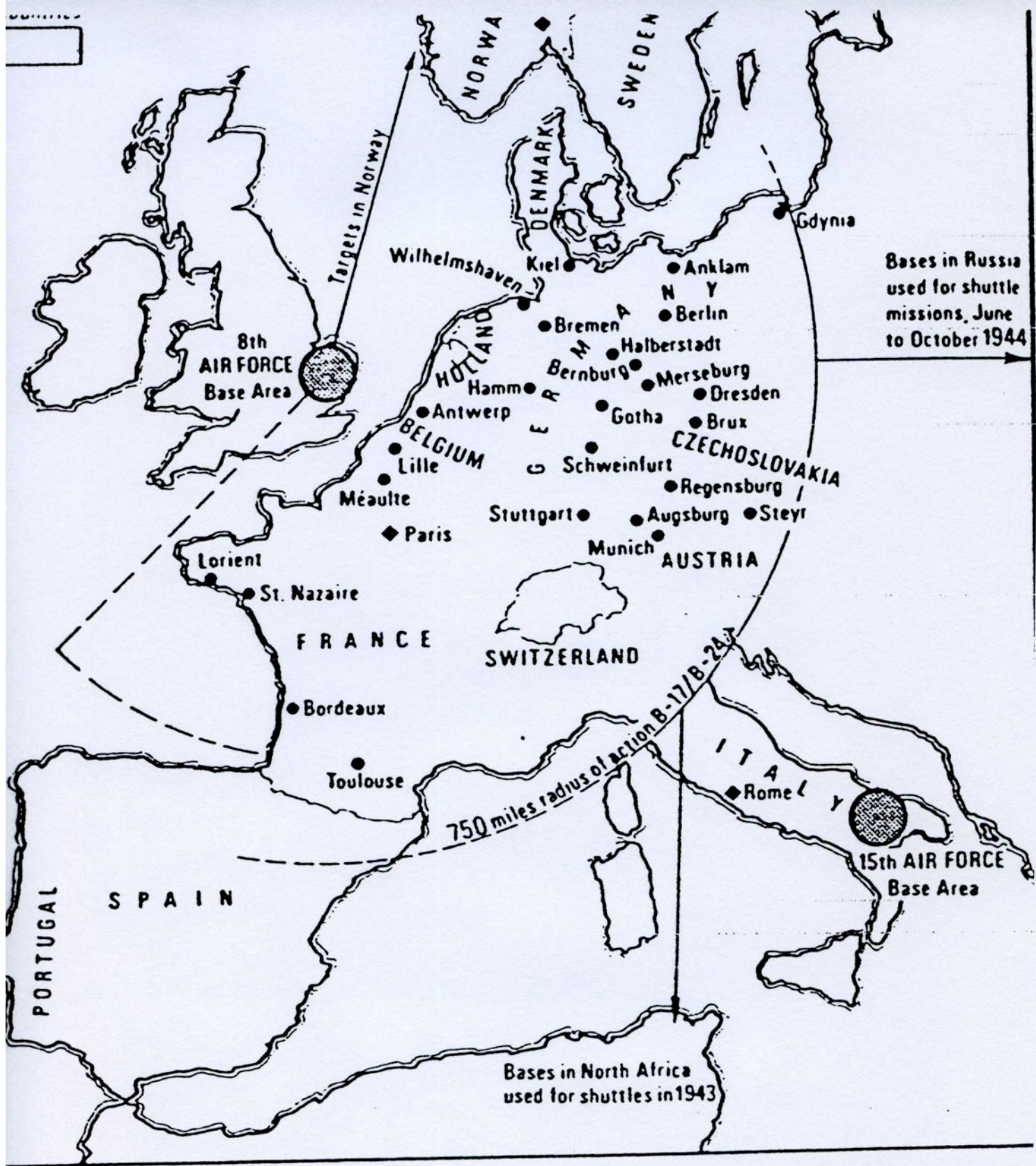


MAIN 8TH AIR FORCE COMBAT AIRFIELDS, JUNE 1944

Airfield key numbers are Group numbers listed in the Order of Battle. Not shown are the locations of VIII Composite Command and photographic units which are mostly outside map area.







1ST BOMB DIVISION

1st Bomb Wing B-17

91ST BG	322, 323, 324, 401 BS	Bassingbourn
381ST BG	532, 533, 534, 535 BS	Ridgewell
398TH BG	600, 601, 602, 603 BS	Nuthampstead

40th Bomb Wing B-17

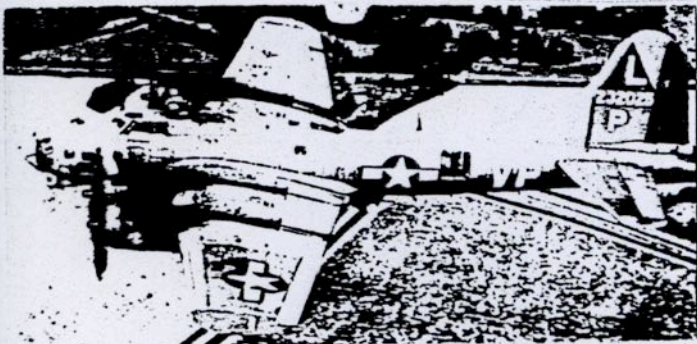
92ND BG	325, 326, 327, 407 BS	Podington
305TH BG	364, 365, 366, 422 BS	Chelveston
306TH BG	367, 368, 369, 423 BS	Thurleigh

41st Bomb Wing B-17

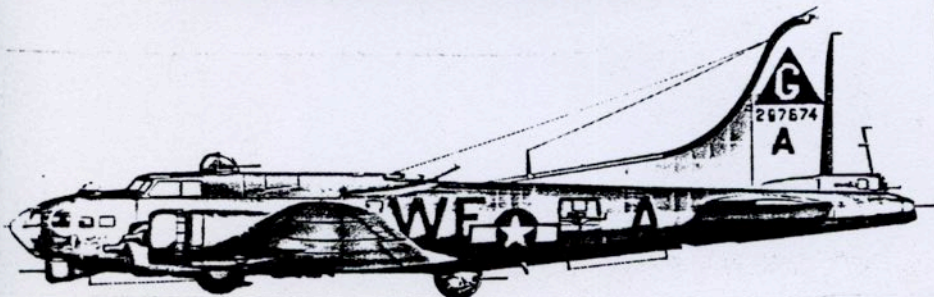
303RD BG	358, 359, 360, 427 BS	Molesworth
379TH BG	524, 525, 526, 527 BS	Kimbolton
384TH BG	544, 545, 546, 547 BS	Grafton Underwood

94th Bomb Wing B-17

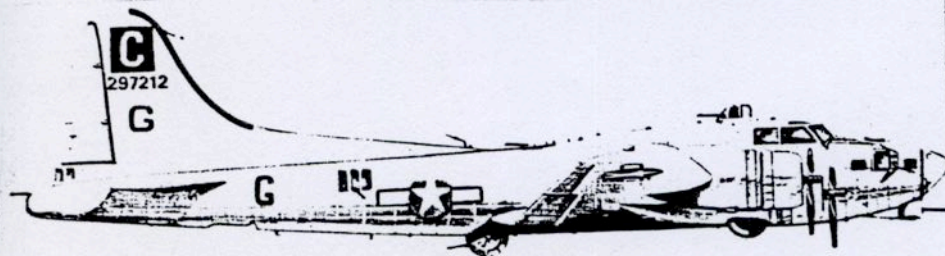
351ST BG	508, 509, 510, 511 BS	Polebrook
401ST BG	612, 613, 614, 615 BS	Deenethorpe
457TH BG	748, 749, 750, 751 BS	Glatton



L 381st B.G.



G 305th B.G.

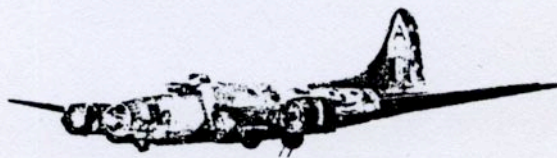


C 96th B.G.



Ci-dessus : le B-17F *Delta Rebel* n° 2, du *Bomb Group 91*, à bord duquel l'acteur Clark Gable effectua plusieurs missions comme mitrailleur.

Ci-dessous : Clark Gable posant devant son avion ; en bas : un B-17F du *Bomb Group 91*, le *Sud Sack*, au cours d'un vol d'entraînement au-dessus de l'Angleterre.



US 8TH AIR FORCE ORDER OF BATTLE: JUNE 1944

1ST BOMB DIVISION

1st Bomb Wing B-17

91ST BG 322, 323, 324, 401 BS
 381ST BG 532, 533, 534, 535 BS
 398TH BG 600, 601, 602, 603 BS
 40th Bomb Wing B-17
 92ND BG 325, 326, 327, 407 BS
 305TH BG 364, 365, 366, 422 BS
 306TH BG 367, 368, 369, 423 BS
 41st Bomb Wing B-17
 303RD BG 358, 359, 360, 427 BS
 379TH BG 524, 525, 526, 527 BS
 384TH BG 544, 545, 546, 547 BS
 94th Bomb Wing B-17
 351ST BG 508, 509, 510, 511 BS
 401ST BG 612, 613, 614, 615 BS
 457TH BG 748, 749, 750, 751 BS

2ND BOMB DIVISION

2nd Bomb Wing B-24

389TH BG 564, 565, 566, 567 BS
 445TH BG 700, 701, 702, 703 BS
 453RD BG 732, 733, 734, 735 BS
 14th Bomb Wing B-24
 44TH BG 66, 67, 68, 506 BS
 392ND BG 576, 577, 578, 579 BS
 492ND BG 856, 857, 858, 859 BS
 20th Bomb Wing B-24
 93RD BG 328, 329, 340, 409 BS
 446TH BG 704, 705, 706, 707 BS
 448TH BG 712, 713, 714, 715 BS
 95th Bomb Wing B-24
 489TH BG 844, 845, 846, 847 BS
 491ST BG 852, 853, 854, 855 BS
 96th Bomb Wing B-24
 458TH BG 752, 753, 754, 755 BS
 466TH BG 784, 785, 786, 787 BS
 467TH BG 789, 790, 791 BS

3RD BOMB DIVISION

4th Bomb Wing B-17

94TH BG 331, 332, 333, 410 BS
 385TH BG 548, 549, 550, 551 BS
 447TH BG 708, 709, 710, 711 BS
 13th Bomb Wing B-17
 95TH BG 334, 335, 336, 412 BS
 100TH BG 349, 350, 351, 418 BS
 390TH BG 568, 569, 570, 571 BS
 45th Bomb Wing B-17
 96TH BG 337, 338, 339, 413 BS
 388TH BG 560, 561, 562, 563 BS
 452ND BG 728, 729, 730, 731 BS
 92nd Bomb Wing B-24
 486TH BG 832, 833, 834, 835 BS
 487TH BG 836, 837, 838, 839 BG
 93rd Bomb Wing B-24
 34TH BG 4, 7, 18, 391 BS
 490TH BG 848, 849, 851 BS
 493RD BG 860, 861, 862, 863 BS

Bassingbourn
 Ridgewell
 Nuthampstead
 Podington
 Chelveston
 Thurleigh
 Molesworth
 Kimbolton
 Grafton Underwood
 Polebrook
 Deenethorpe
 Glatton

Hethel
 Tibenham
 Old Buckenham
 Shipdham
 Wendling
 North Pickenham
 Hardwick
 Bungay
 Seething
 Halesworth
 Metfield

Horsham St. Faith
 Attlebridge
 Rackheath

Bury St. Edmunds
 Great Ashfield
 Rattlesden

Horham
 Thorpe Abbotts
 Framlingham

Snetterton Heath --
 Knettishall
 Deopham Green

Sudbury
 Lavenham

Mendlesham
 Eye
 Debach

VIII FIGHTER COMMAND

65th Fighter Wing

4TH FG 334, 335, 336 FS P-51
 56TH FG 61, 62, 63 FS P-47
 355TH FG 354, 357, 358 FS P-51
 356TH FG 359, 360, 361 FS P-47
 479TH FG 434, 435, 436 FS P-38
 5 ERS P-47

66th Fighter Wing

55TH FG 38, 338, 343 FS P-38
 78TH FG 82, 83, 84 FS P-47
 339TH FG 503, 504, 505 FS P-51
 353RD FG 350, 351, 352 FS P-47
 357TH FG 362, 363, 364 FS P-51

67th Fighter Wing

20TH FG 55, 77, 79 FS P-38
 352ND FG 328, 486, 487 FS P-51
 359TH FG 368, 369, 370 FS P-51
 361ST FG 374, 375, 376 FS P-51
 364TH FG 383, 384, 385 FS P-38

VIII COMPOSITE COMMAND

801ST BG(P) 36, 406, 788,
 850 BS

495TH FTG 551, 552 FS P-47
 496TH FTG 554, 555 FS P-38 & P-51
 803 BS(P) B-17

Under 8AF HQ

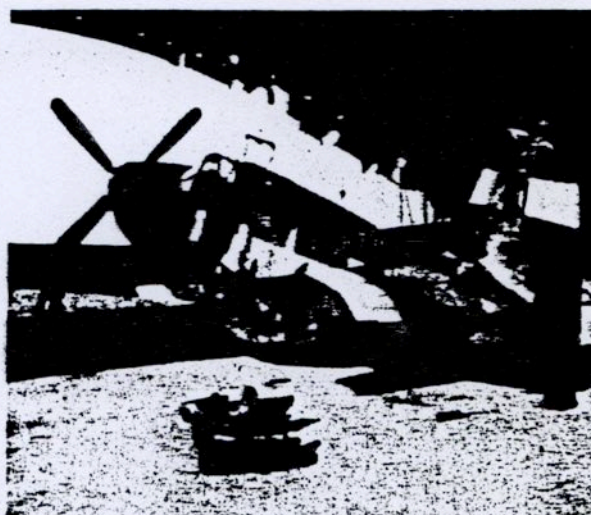
7PG 13, 14, 22, 27 PS Spitfire &
 F-5 Mount Farm
 802 RG(P) 652, 653, 654, B-24 &
 BS(P) Mosquito Watton

Debden
 Boxted
 Steeple Morden
 Martlesham
 Wattisham
 Boxted

Wormingford
 Duxford
 Fowlmere
 Raydon
 Leiston

King's Cliffe
 Bodney
 East Wretham
 Bottisham
 Honington

B-24 Harrington
 P-47 Atcham
 P-38 & P-51 Goxhill
 B-17 Oulton



44. In an air fight over south-west France, Captain Duane Beeson shot down an enemy fighter but took a shell in the tail of his P-51B 43-6819, QP:B. Beeson was to become one of

the leading Mustang aces in the 4th FG, the first 8th Air Force unit to convert from P-47s to P-51s, a programme which began in February 1944. (F. Bodner)

11
Rapport sur les 4 Américains abattus dans un combat aérien survenu le 11 août 1943
sur le territoire de la Commune de Pleuven.

Nous Maire de la Commune de Pleuven certifions que le 11 Août 1943
avons vu de chez moi un combat aérien où un avion bombardier était attaqué par
2 chasseurs. L'avion bombardier venait déjà de la pente en direction de Saint-Thomé
en ma Commune et aussitôt tombé à terre j'ai vu une grande flamme s'élever
vers le ciel l'indiquant que l'avion bombardier avait été abattu. Je me suis aussitôt
rendu sans cette direction et arrivé à proximité les sentinelles allemandes m'ont
interdit tout accès sur le terrain malgré mes déclarations que j'étais le Maire de la Commune
Environ une demi-heure après j'ai renouvelé ma demande en demandant à une
sentinelle que je voulais parler à un officier allemand et lui faire connaître que
j'étais le Maire de la Commune afin que je puisse prendre certains renseignements pour
l'enregistrement de l'état civil de décès. Cet officier m'a autorisé à pénétrer dans le
champ et en ce moment là où le feu était encore dans une grande activité sans le
moteur du fond du champ aucun cadavre n'était encore descendu.

Quelques instants après on nous signala que l'avion bombardier était tombé sans la circulation
de l'avion. L'étende rapproché j'ai constaté en effet que 4 cadavres étaient en grande
partie consumés par le feu. Ces 4 cadavres étaient très rapprochés l'un de l'autre
sauf un qui se trouvait à environ un mètre cinquante des trois autres.

Sur l'un d'eux l'on a trouvé deux plaques d'identité qu'un sous-officier
allemand a ramassés dans un boîtier de papier. Je lui ai demandé à deux reprises
à ce qu'il me donne les inscriptions écrites sur ces plaques pour que je puisse
les inscrire sur l'état de registre de décès de ma Commune; par deux fois il m'a refusé
en me répondant que ces plaques il les enverrait à la Croix Rouge de Genève
qui les transmettraient ensuite à leurs parents en Amérique.

Le soir assés ^{tant} l'officier commandant le Camp de Pleuffan étant arrivé sur place
je lui ai encore renouvelé ma demande des plaques d'identité et il m'a également
refusé et m'a dit de mettre sur l'état civil de décès 4 Américains ou 4 Anglais inconnus
mais le sur l'endemain au soir au moment où nous déposions déjà les cadavres
sans les cercueils le commandant m'a dit que c'était 4 Américains.

Constatations des cadavres

Cercueil N°2: Le Cadavre couché sur le dos se trouvait en partie projeté en dehors de la carlingue et avait la tête tournée en direction du sud les jambes seules étaient dans la carlingue et qui étaient d'ailleurs complètement consumées jusqu'au genoux. Les deux mains lui manquaient également et aucune marque pour servir à l'identification n'a été trouvée sur lui. Il était d'une corpulence moyenne.

Cercueil N°1 Le Cadavre couché sur le dos et le plus rapproché du N°2 est celui sur lequel l'on a trouvé deux plaques d'identité sur sa poitrine il était d'une forte corpulence et ses deux mains lui manquaient ainsi que sa jambe droite jusqu'au genou.

Cercueil N°3 Le 3 cadavre couché sur le côté avait les jambes un peu pliées dans la position d'un dormeur. Il était d'une corpulence moyenne; au moment de sa mise en bière j'ai constaté qu'il y avait dans les osiers auprès de sa tête une paire de lunettes à grands verres et les supports de ces lunettes se trouvaient au sommet et non au milieu de chaque côté de ces lunettes.

Cercueil N°4 Le Cadavre qui a été trouvé à environ 100.50 des autres était en partie pris sous une caisse en bois de munitions. Couché sur le ventre il était d'une forte corpulence et il avait le crâne en partie éclaté. Soit la casquette faillissait mais restait collée par la chaleur de l'incendie; à côté de son cadavre j'ai trouvé ^{un} casque au sommet duquel il y avait un grand trou. Une boussole ayant été trouvée à ses côtés elle a été déposée dans son cercueil et sous le cadavre il y avait environ une douzaine de bougies de moteur.

Au moment de la mise en bière des 4 cadavres j'ai cherché et trouvé dans la carlingue les 4 casques des 4 aviateurs américains qui ont été déposés sur leurs cercueils jusqu'au

N° des casques
1 casque série N° 499 A
2 casques N° 497 A
1 casque N° 252 C

cimetière

A. Fleury le 13 Août 1943

Le Lieutenant

[Signature]

Numéro de l'annuaire
292.063

13 Aout 1943

LE mercredi 11 Aout un combat aérien a eu lieu entre trois avions allemands et un appareil dont je n'ai pas identifié la nationalité. Ce dernier est venu s'écraser dans un champ non loin de la Chapelle St - Thomas à deux kilomètres au sud de Plevven.

Quatre cadavres, en partie carbonisés, ont été dégagés de l'appareil par les soins de Monsieur le Commandant du camp de Pluguffant, qui a assuré la garde de l'appareil. Un seul aviateur portait une plaque d'identité.

Chargé de l'enterrement dans notre cimetièrre, j'ai demandé que le nom et la nationalité du soldat identifié me fussent communiqués, en vue de l'établissement du procès-verbal d'état civil. L'officier n'a pas cru pouvoir prendre sur lui de déférer à cette demande.

J'ai l'honneur de solliciter ce renseignement de l'autorité supérieure afin de permettre que postérieurement à la guerre, les recherches des familles des quatre militaires puissent aboutir. Il paraîtrait aussi indiqué que, comme d'usage, le nom militaire identifié put figurer sur la croix tombale.

Actuellement le seul renseignement d'état civil que je possède m'a été communiqué par Monsieur le Commandant de Pluguffant : il s'agit de soldats américains.

Br B N° 1770/43

TRADUCTION

Monsieur Besnard
à Beg-Meil

En réponse à une question récemment posée par vous, je vous informe de ce qui suit :

1) Le 13 Août a eu lieu à FOUESNANT l'inhumation d'un soldat inconnu

2°) Le 31 Août ont été inhumés à Fouesnant:

Mc W.B. GINN, matricule 128888

un anglais ou américain du nom de HADLEY, matricule 658 149

3°) Le 31 Août a été enterré à TREGUNC un soldat non identifié, anglais ou américain, porteur d'un étui à cigarettes où était gravé le nom de G. JURNBULL.

4°) Le 12 Août à PLEUVEN a été enterré un aviateur ennemi du nom de S. KAHN, matricule 363 70477 T 42/30.

Pour le Kommandant
MEIER, Capitaine

Nom d'un aviateur américain

F. O. Lewis S. Rapin

expérience as of 9.11.43

heures de vol 360:35

Signature Gibbons... Maj A. C

Pleuven

AREA SEARCH CERTIFICATE.

Pleuven
~~Cloisac-Fermeant~~

Jun 17-46

TOWN
Quimper
COUNTY
Finistere
TERRITORY

DATE

In response to inquiry made this date by representatives of the U.S. Army regarding to the existence of graves of deceased members of the U.S. Army or their Allies, I certify that to the best of my knowledge and belief, there are NONE (1) deceased buried or located on the top of the ground within the areas under my jurisdiction. Further, I have caused to be posted on notice boards within the community under my jurisdiction, announcements soliciting such information from persons within the community and agree that should further information regarding the location of graves of U.S. deceased or their Allies, become available, I shall notify the U.S. Military at the address below:

COMMANDING OFFICER
Field Headquarters
American Graves Registration Command
APO U.S. Army.

(1) I insert of bodies, if none so state. Last bodies on reverse side of this certificate.

Jessie Moore
Jessie C Moore

[Signature]

Investigator's
Signature



Official stamp

Town Officials
Signature

T/5 44046527

Rank ASS

3059 Gm

Organization

(To be completed in triplicate, one copy retained by Town Official, one copy retained by Searching Team's Headquarters and one copy to be forwarded to Group Headquarters.)

Date: 4 Juillet 1944

Lieu: Ferme de Keranguyon en Bénodet (29)

Heure: 12h 12 mn

Appareil : Mosquito

Equipage: 2

Nationalité: GB

Mission: Raid sur base naval de Bénodet (29)

SQUADRON: 248

Durant l'attaque de la base de la Kriegsmarine située à l'estuaire de l'odet, un mosquito de la RAF faisant partie d'un groupe de trois appareils venant du Nord-Ouest a été touché par la Flack au dessus de Bénodet, et s'est écrasé sur les terres de la ferme de Keranguyon. Les deux membres d'équipage le Wing commander AD PHILLIPS pilote de l'appareil et le navigateur le Flying Officer RW THOMSON agé de 21 ans ont perient dans le crash. On denombrrera deux victimes civiles MME YVON de la ferme de Keranguyon et MR GLEMAREC grièvement brûlé ^{au visage.} mais qui, lui, survécu a ses blessures.

YVON LAURENT 19 ans
+ 12H APRÈS
MATHIEU MENÉ
Cous de l'Alloger

Témoin: MR GLEMAREC MENEZ GROAZ a BENODET TEL: 98-57-00-01

Articles: Dans le télégramme du

CORRESPONDANT TELEGRAMME: MR. BLEUZEN RENÉ PARC BIHAN BENODET
98-56-08-84

FAMille

MR. VINCENT BERROU
CIVETTE LA ROYALE.
4 RUE MARECHAL FOCH
13100 AIX EN PROVENCE
42-26-01-41

Deux aviateurs anglais mouraient il y a vingt ans à Bénodet

Une cérémonie rappellera-t-elle leur sacrifice et celui d'Yvonne Laurent, autre victime de cette journée ?

LES FORCES ALLIÉES ONT DEBARQUÉ EN NORMANDIE DEPUIS BIENTOT UN MOIS, MAIS LES ALLEMANDS OCCUPENT TOUJOURS LA BRETAGNE. PLUS POUR LONG-TEMPS D'AILLEURS !

Chez nous, à Bénodet, l'arrière-port abrite plusieurs unités de la « Kriegsmarine », car la rivière et l'anse du Penfoul sont des bons refuges après les sorties en mer.

Depuis plusieurs jours, des avions anglais bombardent et mitraillent sans relâche ces navires au repos. Pour pouvoir le faire avec plus de précision dans ce passage assez étroit et abrité, on ne peut employer que de petits avions de bombardement, qui arrivent à se glisser entre les rives boisées. Ce sont en particulier des « Mosquitos » (moustique en espagnol) qui effectuent ces raids. L'équipage se compose d'un pilote et d'un navigateur.

Le 4 juillet 1944, vers midi, la sirène d'alarme annonce aux habitants de Bénodet, qu'un nouveau raid se prépare. En effet, deux « Mosquitos » sont en mission au-dessus de nos côtes. Leur objectif : bombarder les navires à Penfoul et détruire les docks à Kercreven. Pour opérer avec plus d'efficacité, les pilotes prennent des risques. Les avions rasent les mâts des bateaux et larguent leurs bombes au passage, après mitraillage.

Mais la D.C.A. allemande, installée sur les hauteurs de Créach-Comarch et sur les navires « Veille » ne reste pas inactif. Et c'est le drame pour un des avions de la Royal-Air-Force. On ne saura d'ailleurs jamais, si c'est un obus de D.C.A. qui a atteint l'appareil, ou si, comme l'affirme un témoin caché dans le bois des Garennes, l'avion volant trop bas, heurte le haut du mât d'un des navires allemands. Le câble de direction, sans doute sectionné par le choc, l'appareil se trouve immédiatement désarmé. C'est une hypothèse plausible, car il ne prend feu qu'en touchant le sol, 500 mètres plus loin.

Bien qu'étant déjà assez bas, l'avion meurtri, perd immédiatement de l'altitude. Près de l'actuel carrefour de Penfoul, il accroche au passage, avec son train d'atterrissage, les plus hautes branches d'un cerisier, dans lequel un de nos compatriotes cueillait ses fruits, car c'était la saison.

Poursuivant sa tragique trajectoire, le « Mosquito » coupe littéralement le sommet de plusieurs arbres d'un verger, avant de percuter violemment une très grosse souche, près d'un talus bordant la ferme de Keranguyon. Cette souche sera d'ailleurs retrouvée plus tard, à quelque 200 mètres du point de choc. En touchant le sol, l'avion, déjà à moitié disloqué par son passage dans les arbres, explose dans un fracas étourdissant.

Les deux occupants sont éjectés de la carlingue, ou plutôt de ce qu'il en reste. Le pilote sera tué sur le coup. Il sera retrouvé à quelques mètres du point de chute. Le navigateur, après avoir tourné dans l'air, sur une distance de plus de 100 mètres, vient tomber devant la porte de la maison d'habitation de la ferme, que Mme Berrou, la propriétaire, venait de franchir, attirée dehors par le bruit.

Les témoins se souviennent encore très bien du visage du jeune navigateur, avec ses longs cheveux blonds. On a cru un moment qu'il s'agissait d'une femme. Cette longue chute fut aussi mortelle pour lui.

Après l'explosion, les débris de l'appareil et l'essence enflammée sont projetés sur les bâtiments de



BÉNODET. — Les deux aviateurs : à gauche, le navigateur Thomson, et à droite, le pilote Philips. Leurs corps, affreusement mutilés, restèrent sur place pendant 2 jours, les Allemands interdisant d'y toucher. Enfin, un officier donna l'ordre de les inhumier.

Cette photo fut donnée à Mme Berrou par la mère du jeune navigateur, qui vint se recueillir sur la tombe de son fils en 1946.

la ferme, qui prennent feu. Une roue de l'appareil crévera le toit d'une crèche.

Deux employés de l'exploitation, Yves Glémarec, actuellement chef des travaux communaux à Bénodet, et une toute jeune fille, Yvonne Laurent, étaient montés sur un talus pour assister au mitraillage et au bombardement. Voyant l'avion désarmé venir dans leur direction, ils descendent très vite de leur perchoir pour s'abriter derrière le talus. En même temps, Yves Glémarec crie à Mme Berrou, qui vient de sortir de la maison où elle préparait le repas, de se mettre à l'abri également. C'est ce qu'elle fait en se couchant derrière un vieux mur, qui, quelques secondes plus tard, par le souffle de l'explosion, sera abattu de chaque côté d'elle, mais sans que Mme Berrou soit atteinte.

Malheureusement, après le choc de l'avion sur la souche, les deux employés sont environnés par l'essence enflammée, qui s'est répandue sur le sol. Leurs vêtements prennent feu aussitôt.

Yves Glémarec se roule immédiatement à terre et réussit à éteindre les flammes. Malgré ce geste, il est grièvement atteint et garde encore les traces de ces terribles brûlures.

Pendant ce temps, la malheureuse jeune fille, qui est aussi la proie des flammes, se précipite dans une auge pleine d'eau, pour essayer d'atténuer la douleur lancinante des brûlures. Transportés très vite à l'hôpital de Quimper, Glémarec sera sauvé, mais Yvonne Laurent rendra le dernier soupir, 12 heures après ce terrible drame.

Cela se passait un 4 juillet, il y a déjà 20 ans. Deux soldats de la R.A.F., le pilote Philips et le navigateur Thomson, venaient d'inscrire leurs glorieux noms au palmarès des morts de la seconde guerre mondiale, à quelques jours de la victoire finale.

Que le nom de ces trois victimes

associées dans un même drame, ne soient jamais oubliés. Au cimetière de Bénodet, où les Britanniques reposent à jamais dans cette terre pour laquelle ils ont donné leurs jeunes vies, une inscription en langue anglaise sur la pierre tombale, nous rappelle ceci :

« Ils nous ont quitté très jeunes, pour que nous, nous puissions vivre vieux ».

A l'occasion de ce vingtième anniversaire tout proche, ne pourrait-on pas commémorer plus spécialement le souvenir de ces deux soldats et de cette jeune victime innocente par une cérémonie particulière, organisée par les services officiels et les anciens combattants. Nous suggérons même que l'on fasse apposer sur le mur extérieur du cimetière, une plaque qui indiquerait aux nombreux Britanniques qui séjournent tous les ans dans notre station, que deux de leurs compatriotes dorment là leur dernier sommeil. Remember. Soviens-toi.

R. PHILIPPE.

Roger PHILIPPE
2, rue Brizeux
29950 BÉNODET
☎ -98.57.04.73

JUIN 1964

Deux aviateurs anglais mourraient il y a vingt ans à Bénodet

Une cérémonie rappellera-t-elle leur sacrifice et celui d'Yvonne Laurent, autre victime de cette journée ?

LES FORCES ALLIÉES ONT DEBARQUÉ EN NORMANDIE DEPUIS BIENTOT UN MOIS, MAIS LES ALLEMANDS OCCUPENT TOUJOURS LA BRETAGNE. PLUS POUR LONG-TEMPS D'AILLEURS !

Chez nous, à Bénodet, l'arrière-port abrite plusieurs unités de la « Kriegsmarine », car la rivière et l'anse du Ponfoul sont des bons refuges après les sorties en mer.

Depuis plusieurs jours, des avions anglais bombardent et mitraillent sans relâche ces navires au repos. Pour pouvoir le faire avec plus de précision dans ce passage assez étroit et abrité, on ne peut employer que de petits avions de bombardement, qui arrivent à se glisser entre les rives boisées. Ce sont en particulier des « Mosquitos » (moustique en espagnol) qui effectuent ces raids. L'équipage se compose d'un pilote et d'un navigateur.

Le 4 juillet 1944, vers midi, la sirène d'alarme annonce aux habitants de Bénodet, qu'un nouveau raid se prépare. En effet, deux « Mosquitos » sont en mission au-dessus de nos côtes. Leur objectif : bombarder les navires à Penfoul et détruire les docks à Kercreven. Pour opérer avec plus d'efficacité, les pilotes prennent des risques. Les avions rasant les mâts des bateaux et larguant leurs bombes au passage, après mitraillage.

Mais la D.C.A. allemande, installée sur les hauteurs de Créach-Conarch et sur les navires, veille et ne reste pas inactive. Et c'est le drame pour un des avions de la Royal-Air-Force. On ne saura d'ailleurs jamais, si c'est un obus de D.C.A. qui a atteint l'appareil, ou si, comme l'affirme un témoin caché dans le bois des Garennes, l'avion volant trop bas, heurte le haut du mât d'un des navires allemands. Le câble de direction, sans doute sectionné par le choc, l'appareil se trouve immédiatement désarmé. C'est une hypothèse plausible, car il ne prend feu qu'en touchant le sol, 500 mètres plus loin.

Bien qu'étant déjà assez bas, l'avion meurtri, perd immédiatement de l'altitude. Près de l'actuel carrefour de Penfoul, il accroche au passage, avec son train d'atterrissage, les plus hautes branches d'un cerisier, dans lequel un de nos compatriotes cueillait ses fruits, car c'était la saison.

Poursuivant sa tragique trajectoire, le « Mosquito » coupe littéralement le sommet de plusieurs arbres d'un verger, avant de percuter violemment une très grosse souche, près d'un talus bordant la ferme de Keranguyon. Cette souche sera d'ailleurs retrouvée plus tard, à quelque 200 mètres du point de choc. En touchant le sol, l'avion, déjà à moitié disloqué par son passage dans les arbres, explose dans un fracas étourdissant.

Les deux occupants sont éjectés de la carlingue, ou plutôt de ce qu'il en reste. Le pilote sera tué sur le coup. Il sera retrouvé à quelques mètres du point de chute. Le navigateur, après avoir tourné dans l'air, sur une distance de plus de 100 mètres, vient tomber devant la porte de la maison d'habitation de la ferme, que Mme Berrou, la propriétaire, venait de franchir, attirée dehors par le bruit.

Les témoins se souviennent encore très bien du visage du jeune navigateur, avec ses longs cheveux blonds. On a cru un moment qu'il s'agissait d'une femme. Cette longue chute fut aussi mortelle pour lui.

Après l'explosion, les débris de l'appareil et l'essence enflammée sont projetés sur les bâtiments de



BÉNODET. — Les deux aviateurs : à gauche, le navigateur Thomson et à droite, le pilote Phillips. Leurs corps, affreusement mutilés, restèrent sur place pendant 2 jours, les Allemands interdisant d'y toucher. Enfin, un officier donna l'ordre de les inhumer.

Cette photo fut donnée à Mme Berrou par la mère du jeune navigateur, qui vint se recueillir sur la tombe de son fils en 1946.

la ferme, qui prennent feu. Une roue de l'appareil crévera le toit d'une crèche.

Deux employés de l'exploitation, Yves Glémarec, actuellement chef des travaux communaux à Bénodet, et une toute jeune fille, Yvonne Laurent, étaient montés sur un talus pour assister au mitraillage et au bombardement. Voyant l'avion désarmé venir dans leur direction, ils descendent très vite de leur perchoir pour s'abriter derrière le talus. En même temps, Yves Glémarec crie à Mme Berrou, qui vient de sortir de la maison où elle préparait le repas, de se mettre à l'abri également. C'est ce qu'elle fait en se couchant derrière un vieux mur, qui, quelques secondes plus tard, par le souffle de l'explosion, sera abattu de chaque côté d'elle, mais sans que Mme Berrou soit atteinte.

Malheureusement, après le choc de l'avion sur la souche, les deux employés sont environnés par l'essence enflammée, qui s'est répandue sur le sol. Leurs vêtements prennent feu aussitôt.

Yves Glémarec se roule immédiatement à terre et réussit à éteindre les flammes. Malgré ce geste, il est grièvement atteint et garde encore les traces de ces terribles brûlures.

Pendant ce temps, la malheureuse jeune fille, qui est aussi la proie des flammes, se précipite dans une auge pleine d'eau, pour essayer d'atténuer la douleur lancinante des brûlures. Transportés très vite à l'hôpital de Quimper, Glémarec sera sauvé, mais Yvonne Laurent rendra le dernier soupir, 12 heures après ce terrible drame.

Cela se passait un 4 juillet, il y a déjà 20 ans. Deux soldats de la R.A.F., le pilote Phillips et le navigateur Thomson, venaient d'inscrire leurs glorieux noms au palmarès des morts de la seconde guerre mondiale, à quelques jours de la victoire finale.

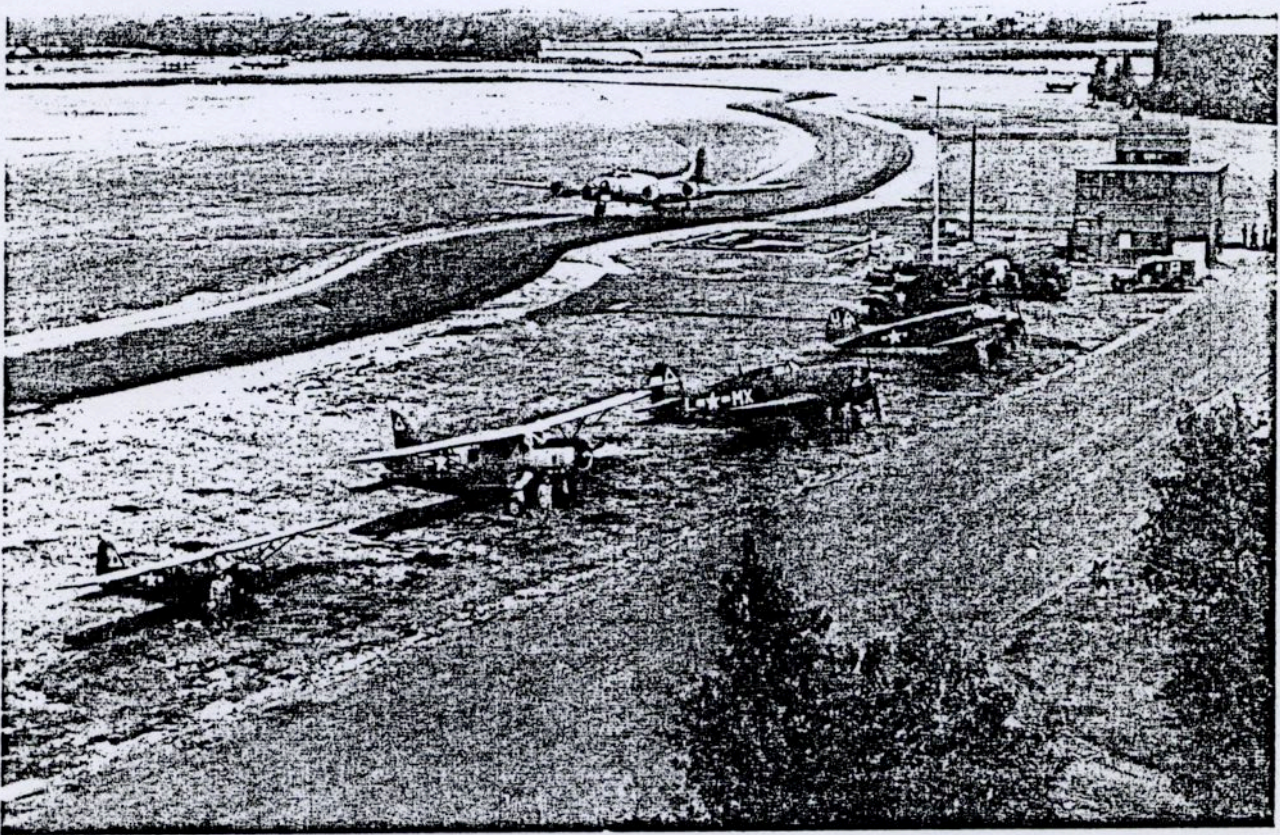
Que le nom de ces trois victimes

associées dans un même drame, ne soient jamais oubliés. Au cimetière de Bénodet, où les Britanniques reposent à jamais dans cette terre pour laquelle ils ont donné leur jeunesse, une inscription en langue anglaise sur la pierre tombale nous rappelle ceci :

« Ils nous ont quitté très jeunes pour que nous, nous puissions vivre vieux ».

A l'occasion de ce vingtième anniversaire tout proche, ne pourrait-on pas commémorer plus spécialement le souvenir de ces deux soldats de cette jeune victime innocente par une cérémonie particulière, organisée par les services officiels et anciens combattants. Nous suggérons même que l'on fasse apposer sur le mur extérieur du cimetière, une plaque qui indiquerait aux nombreux Britanniques qui séjournent tous les ans dans notre station, que deux de leurs compatriotes dorment là leur dernier sommeil. Remember. So vieni-tol.

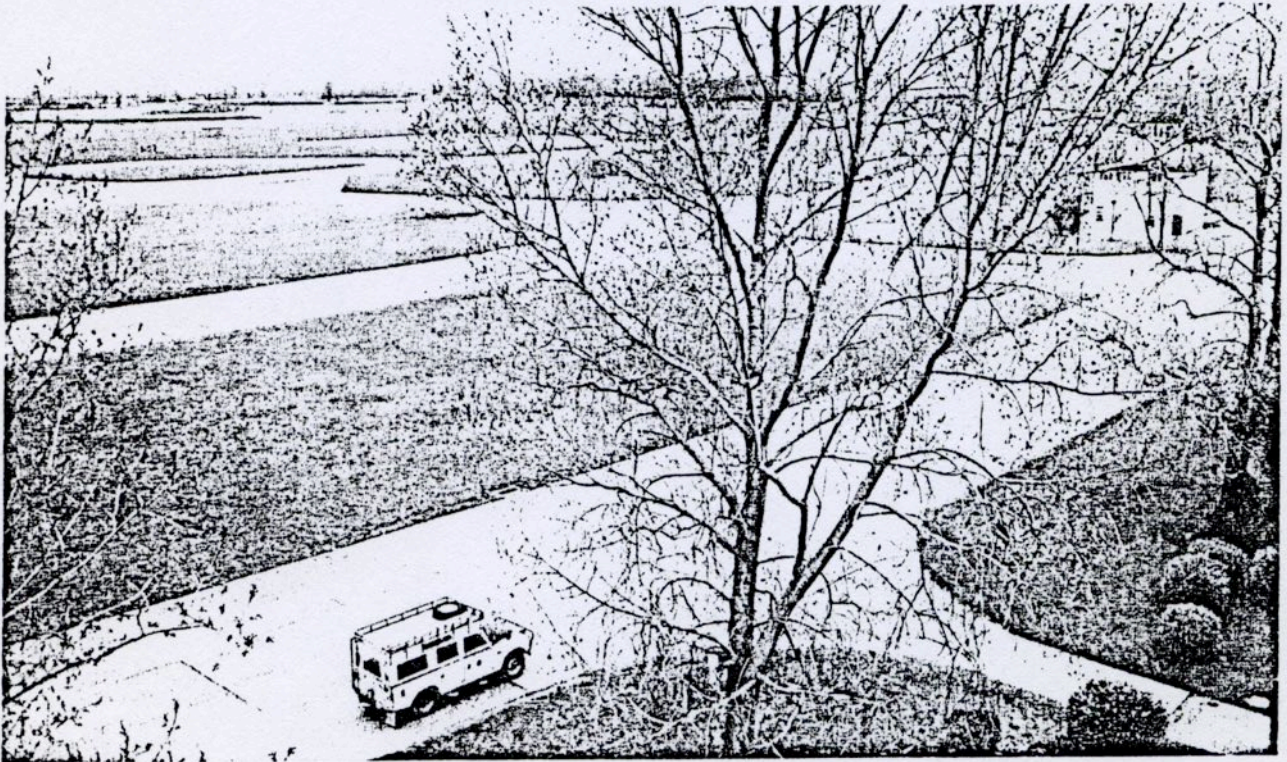
R. PHILIPPE



Bassingbourn

STATION 121

Above: On parade at Bassingbourn! L to R are a Piper L-4 Grasshopper, Noorduyn UC-64 Norseman, Republic P-47D Thunderbolt and Cessna UC-78 Bobcat all of station flight. A resident B-17G of the 91st Bomb Group rolls past the control tower while a B-26 Marauder stands by the trees at top right (USAF). *Below:* The same view in April 1977 from the top of No. 3 Hangar.



« Histoire et collections » Passionnés des terrestres ou aériens

créé l'association en 1983, puis « Histoire et collections » avait exposé au Car-Menez, deux ans plus tard. Avec François Cadic, le spécialiste de l'époque, l'actuel président, ce club, composé d'une vingtaine de passionnés terrestres ou d'uniformes fabriqués lors du dernier conflit mondial, peut être considéré comme un pilier.

Ces passionnés qui se refusent à ce qu'on leur prête une quelconque intention de collectionneur, avant tout, c'est le même plaisir de « chiner » afin de trouver un objet de belle coupe, ou de piloter la jeep qu'ils ont su réparer.

Un véhicule converti en véhicule de désincarcération utilisé par la RAF. Les plans, documents photographiques et pièces récupérés serviront à la restauration. Pour un véritable collectionneur, seules les pièces authentiques recèlent une valeur. En France, il en existe quelques dizaines de milliers, mais le Finistère est assez pauvre en associations.

Dans un arbre un morceau de bombardier

François Cadic, lui, s'intéresse aux avions alliés qui se sont perdus dans la région lors du dernier conflit mondial. Il doit mener, pour en retrouver la trace, une véritable enquête de journaliste d'investigation. Les armées alliées ont perdu plusieurs centaines d'avions en Bretagne, mais la localisation des épaves est souvent délicate. Cependant, grâce aux rapports des équipages, aux déclarations de té-

moins oculaires, ou même à l'existence de tombes d'aviateurs anglais (les pilotes américains tombés au combat ont été regroupés ou rapatriés), le travail de l'enquêteur est parfois facilité. Parmi les réussites de l'association, la découverte d'un morceau de bombardier anglais « Lancaster » dans un arbre de la presqu'île de Crozon, en septembre dernier, ou celle, plus récente encore, d'une hélice de bombardier américain B-17 non loin de Pors-Poulhan.

Ces vestiges d'une histoire récente portent souvent en eux le souvenir d'un épisode cruel, mais il n'est sûrement pas inutile d'en conserver la mémoire. L'association fait d'ailleurs appel à toutes les personnes susceptibles de lui fournir des renseignements ou des documents photographiques sur cette époque et les armées alliées. Il est possible de contacter Richard Guilielmus au 98 92 06 17.

M. E.

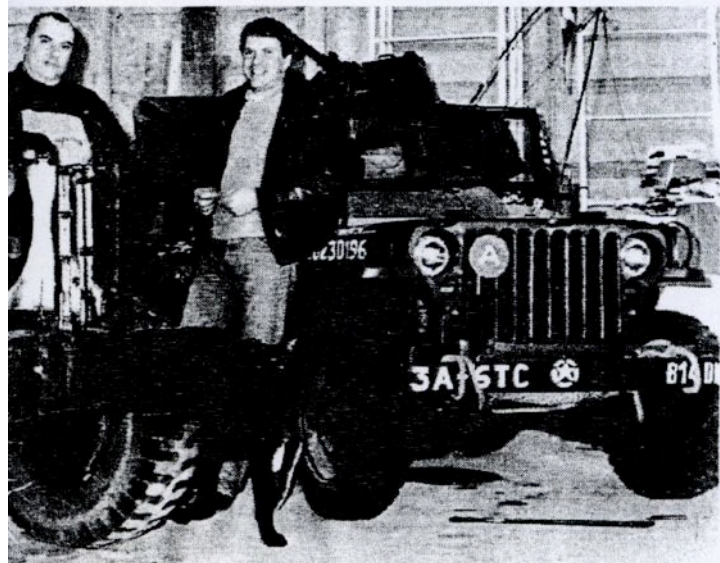


Combinaison de pilote américain lors du second conflit mondial.

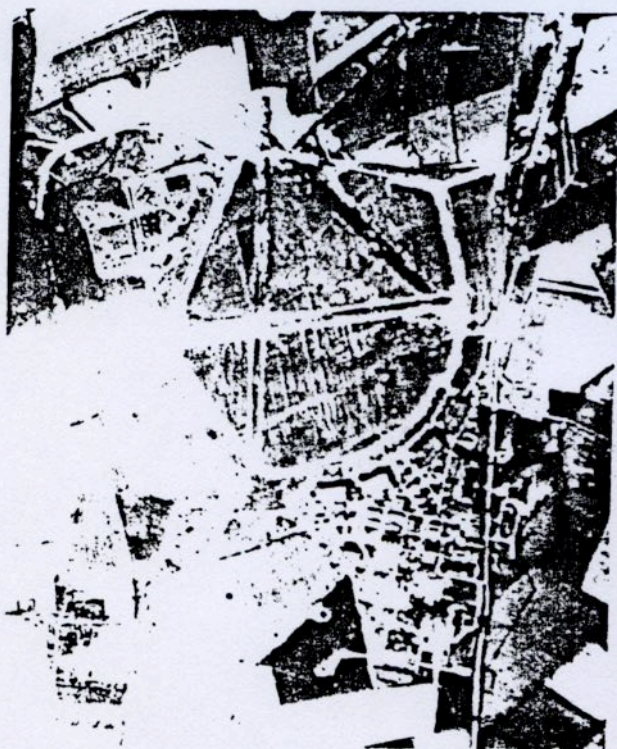
Poullan-sur-Mer

Stage vidéo

Des participants motivés



Cadic entre la jeep Ford et le dodge actuellement en réparation.



Above: Although runways have been laid for Eighth Air Force use, Bassingbourn still shows its RAF-style layout in this American picture taken on March 12, 1943.

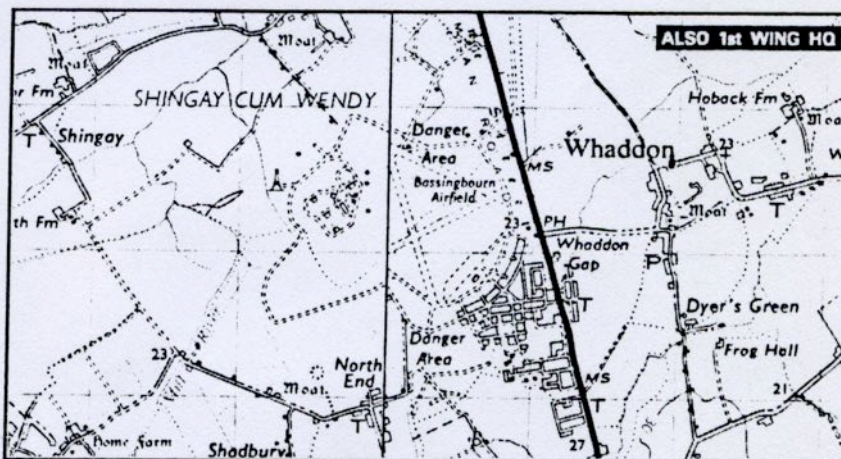
A close up of the technical site today with the four pre-war C-type hangars. A station golf-course has now been constructed beside the A14.

Bassingbourn, situated beside the old Roman road 'Ermine Street', now the A14, just 3/4 miles north of Royston, was a station dating from the pre-war RAF expansion scheme to meet the threat of the resurgent German Luftwaffe and was opened in 1938.

The original construction was carried out by John Laing & Son, Ltd. The hangars were typical of the late 1930s, being of the brick and steel C-type, and four were set in a crescent along the south-eastern corner of the grass aerodrome. The technical, communal and barrack buildings were adjacent to the hangars in a large block site extending south beside the A14. Bassingbourn was one of the first, economised pre-war airfields and some technical buildings were constructed of reinforced concrete. The barrack block and buildings of like nature had flat concrete roofs in lieu of pitched roofs. There were some additional wartime barracks and, in total, some 3,000 men could be accommodated.

It was used by RAF squadrons (Nos. 35, 98, 104, 108 and 215) during the early years of the war until the station received its first American contingent in October 1942 when the non-flying personnel of a B-26 Marauder group, the 17th, spent a few days there after arrival in this country. On the 14th of that month, the 91st Bomb Group moved in with its complement of thirty-two B-17Fs, having had to vacate the airfield at Kimbolton where the runways were in need of repair and extension. Legend has it that the 91st was never ordered to make the move but that its commander, the colourful Colonel Stanley Wray, took one look at Bassingbourn's permanent brick buildings with their central heating and whisked his men away from the damp Nissen huts at Kimbolton, post haste. It is also said that when his superior finally located the missing group, Wray pleaded the misunderstanding of an order. Whatever the truth, the 91st remained at Bassingbourn for the rest of hostilities, flying 340 missions between November 7, 1942 and April 25, 1945.

As one of the most colourful bomb groups in the Eighth, known by the sobriquet 'The Ragged Irregulars', Bassingbourn was visited



by General Eisenhower on April 11, 1944 during the General's fact-finding tour of three USAAF airfields. Ike made a thorough inspection of the billets, training facilities and kitchens being told by the mess officer what fine food they were providing for the enlisted men. However Captain Harry Butcher, Ike's aide, working as he later wrote 'the other side of the street' was given the true story by a sergeant and told that the mess stank, the food was frequently cold and insisted that the mess officer was just putting on a good show! Later Eisenhower dedicated a B-17 named *General Ike* using a bottle of Mississippi river water.

The original aerodrome was extended in 1942 by W. & C. French Ltd, to conform to the AMDGW standard for Class A airfields to facilitate the operation of the Fortresses. The aerodrome lies in a very shallow, wide valley and the main runway was aligned along the valley, all three conforming to Class A standard lengths. Dispersal sites were also increased and, eventually, forty-nine concrete hardstandings were made available, some on a taxiway extension which crossed the A14 road.

Reproduced from Ordnance Survey 1:50,000 Sheets 153 and 154.

After the war, the RAF continued to use the aerodrome and some American units were also present during the early 1950s. When the Canberra training unit (231 OCU) was withdrawn the airfield was closed down on May 19, 1969 and turned over to the Army as a major infantry training depot and is currently occupied by the Queen's Division. Most of the runways were cleared by Amalgamated Roadstone Ltd (successors to the St. Ives Sand & Gravel Company), small sections being retained for use by light military aircraft. The hangars are now a sergeant-major's dream and provide useful undercover parade grounds. In 1975, a contingent of the 91st returned and staged a reception, complete with Glenn Miller-type music, from the Syd Lawrence band in hangar No. 3. The airfield provides the South Cambridgeshire Rural Council with an annual income of £32,500 in Government grants and rates, £25,000 coming in lieu of rates for the airfield and £7,500 in rates for domestic married quarters.

EQUIPAGE B-17 BANNALEC

STUART MENDELSON

RICHARD HEUSLEY (SERGENT MITRAILLEUR)

ROLLIN GATE (SERGENT MITRAILLEUR) SCOTTBURG INDIANA

HOFFMAN (

JAMES F SCHNEIDER (

JAMES QUINN (

NEW YORK

PORS-MEN, le 28. 2. 91.

Cher Monsieur,


Un message "téléphone" émanant
de Merced, Californie, nous permet, semble-t-il,
d'élucider les annotations mystères du rapport
ci-joint:

R. M. C : Returned Military Control.

R. T. D : Returned to Duty.

E. U. S : Evacuated United States.

Bien cordialement.



THE AVIATION BOOKSHOP 656 HOLLOWAY ROAD LONDON N19 3PD

Prices in Sterling

NEW BOOK LIST No 1 NEW BOOKS ISSUED SINCE CATALOGUE 34

Please add £2 postage

(£4 overseas)

Our telephone 071 272 3630 is now also an answerphone. Why not phone in your orders from the comfort of your armchair of an evening.

- ROYAL NAVY SHIPBOARD AIRCRAFT DEVELOPMENTS 1912-1931. Cronin. Full details. 27.00
- F-14 TOMCAT. Montbazet. Full colour photo album. 9.95
- SPITFIRE. FIGHTER SUPREME. Price. Photo album. 9.95
- THE MIGHTY EIGHTH WAR DIARY. Freeman. Day by day statistical coverage. 29.95
- THE MIGHTY EIGHTH WAR MANUAL. Freeman. The background organisation. 24.95
- THE ROYAL CANADIAN AIR FORCE AT WAR 1939-1945. Milberry/Halliday. Large, illustrated account. 59.95
- LETALSTVO IN SLOVENCJI. Ajdic/Jerin. Slovenian aviation 1918-1841. 49.95
- A TIME TO FLY. Cobham. The memoirs of Sir Alan Cobham. 7.95
- NINE LIVES. Deere. The memoirs of Al Deere. 14.95
- FIGHTERS OF THE MIGHTY EIGHTH. Hess/Ivie. Illustrated history. 29.95
- PAN AMERICAN'S OCEAN CLIPPERS. Taylor. Full account. 13.95
- COLORS & MARKINGS. Colour scheme details, latest issues:
- A-7 CORSAIR II part 2 US NAVY CAG AIRCRAFT part 2 each 10.95
- NAVAL FIGHTERS No.19 F-8 CRUSADER Part 4. Ginter. Fully illustrated. 14.95
- A TOWERING CONTROL. Bannerman. The story of Britain's airfields. 19.95
- AIRCRAFT PROTOTYPES. Chant. Postwar types. 8.95
- F-117A STEALTH FIGHTER. Sun. Illustrated account. 6.50
- CLOSE UP CLASSICS. Photos, plans, colour. 1 GLOSTER METEOR 2 BAC LIGHTNING 3 FIAT G-91 each 5.80
- CONCORDE. Leney/Burney. a typical atlantic flight. 7.95
- WORLD WAR ONE SURVIVORS. Rimell. Worldwide survey. 16.95
- HELL BENT FOR LEATHER. Nelson/Parsons. The story of the A-2 and G-1 jackets. 17.95
- WORLD SPEED RECORD AIRCRAFT. Kasmann. Fastest piston engined landplanes. 20.00
- AVRO AIRCRAFT SINCE 1908. Jackson. Full history. 30.00
- WALSALL AVIATION. Shipley/Jeffries. A short history of aviation in Walsall. 7.95
- ONE DAY IN A LONG WAR. Ethell/Price. 10 May 1972, airwar, North Vietnam. 15.95
- MICROLIGHT FLYING MANUAL. Campbell/Jones. Thorough text book. 15.00
- AIRLINE MARKINGS 2. DOUGLAS DC 10. Smith. Colour album. 6.95
- COMBAT MISSIONS FROM THE COCKPIT. Delve. Current RAF roles. 14.95
- F-40. monographs of aircraft in German service. PIPER L 18C/ELSTER B. 7.50
- THE BEAUFORT FILE. Hayward. Full details of production and service. 15.00
- ROYAL AIR FORCE AIRCRAFT JA100-JZ999. Serial listing. 9.00
- ROYAL AIR FORCE AIRCRAFT KA100-KZ999. Serial listing. 9.00
- UNDER FIVE BADGES. Moss. A Radio Officer in war and peace. 12.95
- WINDSOCK DATAFILES. Photos, drawings, latest issues:
- No.22 SOPWITH TRIPLANE No.23 HANNOVER CLIII No.24 RE 8 each 4.60
- BEAUFORT SPECIAL. Robertson. Illustrated account. 8.95
- THE IRONWORKS. Treadwell. Grumman's fighting aeroplanes. 18.95
- MIG DYNASTY. Oliver, Full colour album of MiG jets. Hard 14.95 Soft 9.95
- AEROGUIDE. Photos, drawings. No.27 B-1B No.28 B-52H each 4.95
- EL AL. STAR IN THE SKY. Goldman. Illustrated history of El Al. 19.95
- GLASMOUTH. Elwes. Moscow and back by Tiger Moth. 20.00
- LOCK ON. Full colour photos No.1 F-104 No.2 F-16 each 12.00 No.8 F-4E No.9 A-7D/K each 6.50
- BRITISH MILITARY AIRCRAFT ACCIDENTS. Oliver. Details 1966-1990. 11.95
- CHOCKS AWAY. Wannop. Lancaster pilot's memories. 5.95
- ONE HURRICANE ? ONE RAID. Rayner. The history and archaeology of P3175. 14.95
- IN ACTION SERIES. Pictorial studies: F-89 SCORPION F-14 P-61 BLACK WIDOW T-34 MENTOR TU-16 BADGER each 5.50
- BADER AND HIS MEN. Burns. Bader and his proteges. 16.95
- KENT AIRFIELDS REMEMBERED. Brooks. Illustrated history. 14.95
- THE HANDLEY PAGE HALIFAX. Merrick. Full illustrated history. 24.95
- MY WAR. Padbury. Catalina crewman's memories. 5.95
- BATTLE OF BRITAIN DAY. Price. The 15th September 1940. 15.00

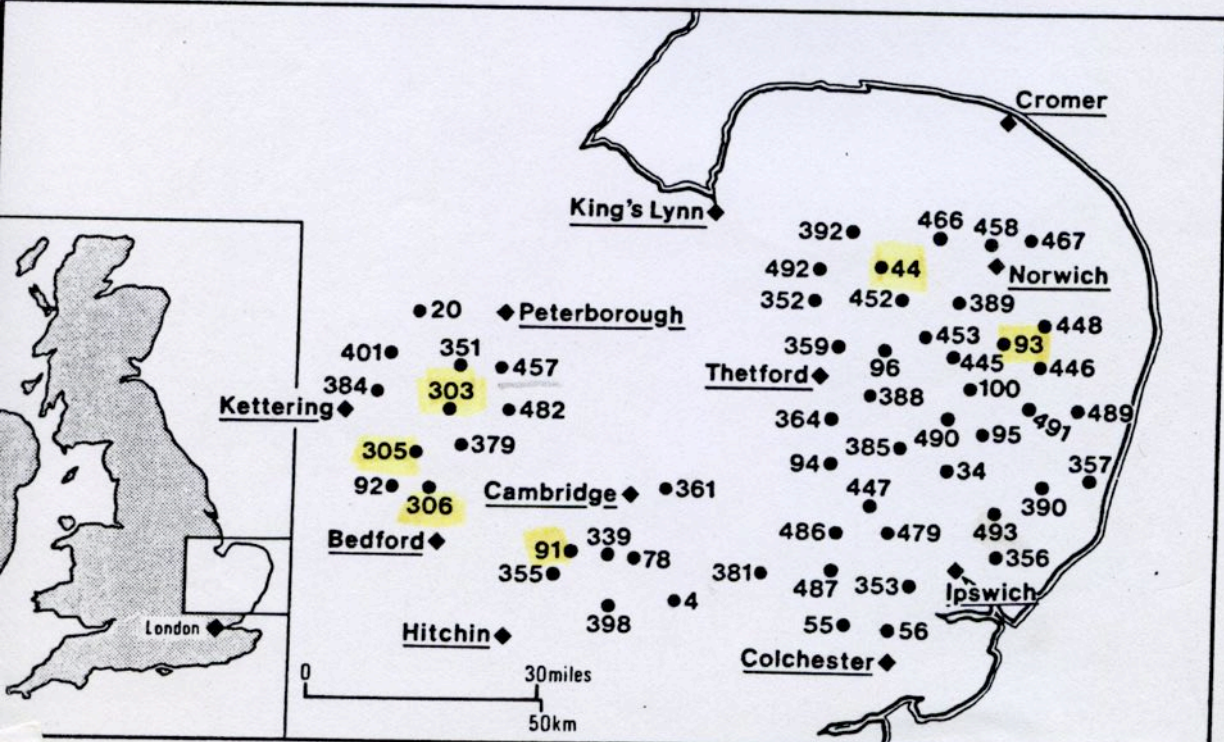
BECOMING AN AIRLINE PILOT. Griffin. 10-step action plan. 12.95
LEARJETS. Porter. Illustrated history. 10.95
ROUND-THE-WORLD FLIGHTS. Glines. Full account. 15.95
THE FIRST WAR IN THE AIR 1914-1918. Alderson. A fighter pilot in 3 Squadron. 4,75
AVIATION LANDMARKS. Gardner. A roundup of landmarks in the UK. 14.95
THE HEAVY FLAK GUNS. Muller. Illustrated account of German flak guns. 19.95
HARVEST OF MESSERSCHMITTS. Knight. Elham, Kent, in the Battle of Britain. 14.95
THE HELICOPTER STORY OF THE FALKLANDS CAMPAIGN. Hamilton. The paintings
of John Hamilton. 25.00
DETAIL AND SCALE. Excellent detail coverage: B-1 LANCER USSFORRWSTAL each 8.95
HISTORY OF AIRLINES IN CANADA. Blatherwick. Illustrated account, 19.95
AIR GUARD. Hall. America's flying militia. 6.95
BRITISH EXPERIMENTAL JET AIRCRAFT. Hygate. History and drawings 1941-1986. 32.50
FAMOUS FLYERS. Illustrated biographies. No.1 MANFRED VON RICHTOFEN
No.2 BILLY BISHOP each 9.95
FEET WET. Gilcrist. Memories of a USN jet fighter pilot. 14.95
VISIONS OF A FLYING MACHINE. Jakab. Story of the Wright brothers. 15.95
EARLY AVIATION IN NORTH WALES. Sloan. Full account. 2.75
VINTAGE AVIATION LIBRARY. Latest issues:
No.24 AN AIR FIGHTER'S SCRAPBOOK Hard 14.95 Soft 11.95
No.25 THE RED AIR FIGHTER. Hard 14.95
SUPERBASE. Colour photos. No.17 EGLIN No. 18 COLD LAKE each 8.95
POWER FOR THE PIONEERS. Tagg. History of Green and ENV engines. 7.95
AIR WAR SOUTH VIETNAM. Dorr. Illustrated history. 19.95
ZEPPELIN! THE GERMAN AIRSHIP STORY. Griehl/Dressel. Illustrated. 16.95
AVRO'S MARITIME HEAVYWEIGHT. THE SHACKLETON. Ashworth. Full account. 24.95
PURE LUCK. Bramson. Biography of Sir Thomas Sopwith, 15.99
SHEILA SCOTT. Lomax. Biography of the record breaking flyer. 16.95
LOCKHEED F-117A. Sweetman/Goodall. Operation and development. 9.95
THE SKY PEOPLE. Hearn. A history of parachuting. 18.95
AIR FORCE. Jackson. The RAF in the 1990's. 19.95
F5 WARPLANE FOR THE WORLD. Shaw. Full colour album. Hard 14.95
Soft 9.95
ELEPHANTS AND DINNER JACKETS. Cokery. RAF over the North West Frontier. 8.50
SUPERSHOW. Various. Full colour coverage of air racing and display. 14.95
SUPERPROPS. Various. Full colour album of flying freighters. 14.95
THE FLEET AIR ARM IN FOCUS. Hobbs. Photo album. 6.95
THE NORTHROP STORY. Allen. Company history 1929-1939. 23.95
AERIAL FIREPOWER. Peacock. Full colour album of fast jets. 14.95
FIGHTER SQUADRON. Palmer. Full history of 19 Squadron. 28.00
CLASSIC WARPLANES. Concise illustrated guides: SPITFIRE P-51 MUSTANG
F-16 FIGHTING FALCON F-14 TOMCAT each 4.95
THE ROYAL AIRCRAFT FACTORY. Hare. A full history to 1918. 25.00
AIRCRAFT CARRIERS OF THE US NAVY. Terzibaschitsch. Full details. 25.00
CLASSIC CIVIL AIRCRAFT: 3. DE HAVILLAND COMET. Illustrated account. 12.95
BE A BETTER PILOT. Bramson. A pilot improvement book. 21.95
MAKE BETTER LANDINGS. Bramson. A practical guide. 21.95
McDONNELL DOUGLAS AIRCRAFT SINCE 1920: Vol 2. Francillon. Full history. 35.00
ABOVE THE TRENCHES. Shores/Franks/Guest. British fighter aces WW1. 35.00
AN ILLUSTRATED HISTORY OF THE RAF. Nesbit. Large illustrated work. 25.00
THE FINAL CALL. Barlay. All aspects of air safety. 16.95
MILLERGATE. Wright. The disappearance of Glen Miller. 14.95
TALES FROM THE CREWROOM. Berry. RAF humour. 4.99
MODELLING MODERN SOVIET FIGHTER AIRCRAFT. Duffey. Plastic modeller's guide. 6.95
THE THUNDER FACTORY. Stoff. Illustrated history of Republic. 14.95
BOMBING 1939-45. Hecks. Air offensive against ground targets WW2. 17.95
OSPREY COLOUR SERIES. Full colour photo albums: AGGRESSOR AIRCRAFT
SUN 'N FUN SKY TRUCKS MIGHTY MAC each 8.95
RADIO CONTROL HANDBOOKS: OPERATING FOUR-STROKE ENGINES. Winch. 5.95
AIRCRAFT OF THE SPANISH CIVIL WAR 1936-1939. Howson. Full account. 35.00
RAF LYNEHAM. Pereira. Hercules super station in action. 15.95
BATTLE OVER BRITAIN. Mason. Complete account of the Battle of Britain. 39.95
THE SPITFIRE AND THE MESSERSCHMITT. Johnson. Illustrated guide. 3.00

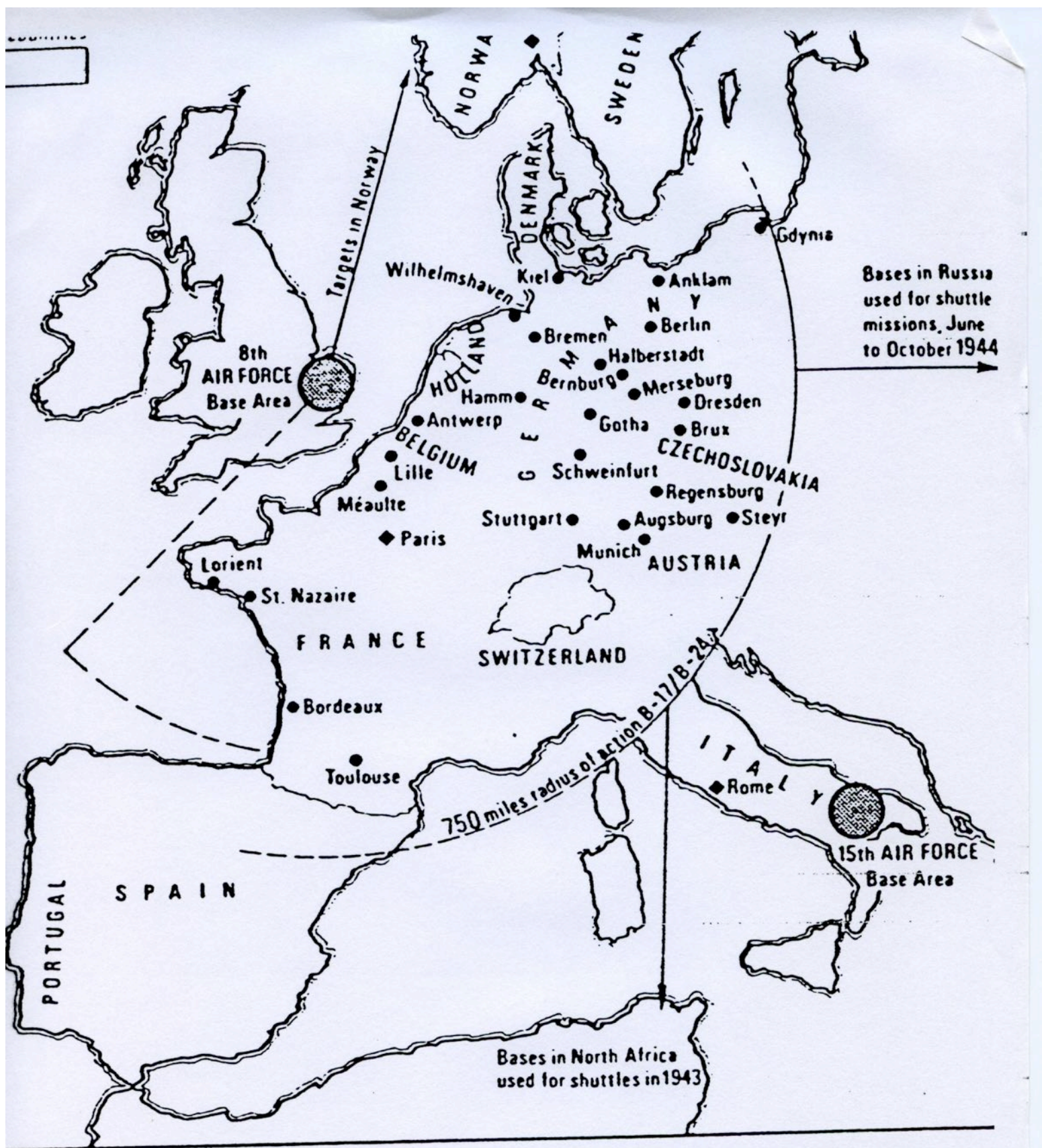
AREA OF OPERATIONS FOR UK-BASED STRATEGIC BOMBERS



MAIN 8TH AIR FORCE COMBAT AIRFIELDS, JUNE 1944

Airfield key numbers are Group numbers listed in the Order of Battle. Not shown are the locations of VIII Composite Command and photographic units which are mostly outside map area.





52 ~~37~~

Il ~~faiblait~~ ^{tâtonnait} gauchement jusqu'à ce que
BABBS lui tendit son couteau.

ROGERS, maintenant, déraisonnait et hurlait:
"Sortez-moi de cette eau. Je ne veux pas rester ici!"
Puis il se mettait à sangloter et à pousser des
-criis.

"Encore quelques minutes et nous te sortirons
de là", lui répétait le pilote, "Tiens, prends
ceci et tu ~~te~~ sentiras mieux..."

Il lui tendit une tablette de benzédrine. Il
en prit une pour lui aussi et en tendit à
BABBS et MELLILO.

"Lieutenant, pouvez-vous, s'il vous plaît,
déplacer mon ^{piéd} ~~piéd~~? Il ~~me~~ me fait un mal
du diable!", murmure le bombardier.

PIPP fut pris d'un frisson quand il
regarda le piéd de MELLILO. La jambe
était cassée un peu au-dessus de la
cheville et le piéd ^{était} dans un bien triste
état.

DEUX PILOTES DE LA LUFTWAFFE

par Patrick de Gmeline



1 - Le Leutnant Knud Gmelin à l'époque de sa promotion (avril 1942). Il porte l'élégant uniforme de la Luftwaffe : tunique bleu-gris à quatre poches, col souligné d'une fine tresse argent. Pattes d'épaule en fil d'argent sur canapé jaune (couleur distinctive des personnels volants), pattes de col jaunes bordées d'une tresse argent, portant une paire d'ailes surmontant une couronne de feuillages également argent, insignes de son grade.

Sur la poitrine le brevet de pilote. Dans la main gauche, il tient sa dague d'officier de la Luftwaffe (Offizierdolch), à manche blanc et garde caractéristique représentant l'aigle de la Luftwaffe, et à laquelle est suspendue une dragonne en fil d'argent. Photographie prise à Niebüll.



2 - Le Feldwebel Erhard Gmelin en tenue de vol : blouson fourré, serre tête en cuir, doublé de mouton. Autour du cou, comme le veut la tradition, il porte un foulard de soie élégant, mais peu réglementaire. Tradition utile : en cas d'incendie à bord, le foulard permet de protéger la bouche.

Les Gmelin ne forment pas à proprement parler une famille de militaires. Depuis le début de leur généalogie, au XIV^e siècle, les membres de cette vieille lignée patricienne d'Allemagne du sud se sont plutôt distingués dans les sciences ou le service civil de l'état. Chimistes, médecins, juristes, hauts fonctionnaires, professeurs de facultés, ils constituaient de véritables dynasties universitaires en Wurtemberg ou dans le pays de Bade, à Tübingen, Heidelberg ou Göttingen. Intellectuels et conservateurs, ils estimaient que l'armée et l'esprit ne pouvaient que difficilement cohabiter. En plusieurs siècles en effet, on ne compte que trois officiers d'active : un général-major au XVIII^e siècle, qui va se battre jusqu'en Amérique dans les rangs britanniques, un lieutenant-colonel de la Garde impériale russe (mon propre grand-père), issu de la branche balte de la famille, et un Oberleutnant de la Luftwaffe, qui fait l'objet de la première partie de cet article.

Mais cet éloignement de la vocation militaire n'empêche pas les Gmelin d'être patriotes, et, quand leur souverain leur demande, ils savent aller se battre. On les retrouve alors sous l'uniforme, tels ce capitaine au régiment d'infanterie du Prince Frédéric de Wurtemberg en 1808, comme ce Quartier maître du bataillon de Chasseurs à pied du Roi pendant la Campagne de Russie, cet autre cousin, aspirant dans l'armée badoise, tué en 1814, ou enfin, en 1870, ce sous-lieutenant venu faire la campagne de France.

Pendant la première guerre mondiale, une vingtaine de Gmelin se battent dans l'armée allemande, dont 1 capitaine, 1 lieutenant, 7 sous-lieutenants, 4 médecins militaires et un Vize-Feldwebel. Plusieurs tombent en Champagne, dans la Somme... Ils totalisent 13 Croix de Fer de 2^e classe, 4 de 1^e classe, sans compter médailles et croix de divers états allemands. En face, l'un de leurs cousins, celui de la branche balte, se bat contre les Autrichiens avant d'être fusillé par les Bolchéviques au cours de la guerre civile.

Dans l'Allemagne vaincue de 1918, les Gmelin survivants reprennent leurs activités, redevenant médecins, juristes ou hommes d'affaires. Quelques-uns vivent l'aventure des Freikorps, les fameux corps-francs, et combattent le spartakistes dans les rues de Munich et de Stuttgart. La plupart de ces hommes, officiers de réserve et nationalistes, font partie du Stahlhelm (le « Casque d'acier », puissante association patriotique d'anciens combattants constituée dans l'Allemagne de Weimar), et assistent sans surprise à la montée du national-socialisme.

Durant la guerre de 1939, 22 Gmelin, dont 17 officiers, endossent ou réendossent l'uniforme feldgrau. 21 d'entre eux appartiennent à la Wehrmacht : 10 au Heer, 8 à la Luftwaffe, 3 sont médecins dans l'une de ces deux armes ; un autre, le seul, ancien de la « Leibstandarte », sert dans la Waffen-SS, division « das Reich ».

Au même moment, mon père, seul Gmelin français, depuis son émigration à Paris, fait la campagne de 1939-40 au 33^e régiment d'artillerie nord-africaine. Il n'a pas l'occasion de rencontrer ses cousins et lorsque, prisonnier en Autriche, il se verra proposer, compte tenu de ses origines familiales et de ses parents, de passer dans la Wehrmacht, il refusera pour rester fidèle à son pays d'adoption. Cela n'empêchait pas les liens, renoués après la guerre et constamment entretenus depuis.

Depuis plusieurs années, je me suis penché sur l'histoire de mes cousins d'outre Rhin durant les deux guerres. J'ai sollicité, recherché, rassemblé témoignages directs, souvenirs, archives, documents et photographies. Il en est ressorti une sorte de chronique guerrière dont tous les acteurs portent le même nom, ce qui forme l'intérêt de cette étude. Civils mobilisés, et non soldats de carrière (à une exception près signalée plus haut), les Gmelin qui ont témoigné m'ont déclaré avoir fait leur devoir d'Allemands ; tout simplement parce qu'il le fallait, et non par vocation. Mais ces « amateurs » n'ont pas mesuré leur peine. Leur palmarès, tout comme celui de leurs pères en 1914, est là pour en attester :

7 Croix de Fer de 2^e classe, 4 de 1^e classe, 8 Kriegsverdienstkreuz de 2^e classe avec glaives, 5 Ostmedaille (Médaille du front de l'Est, dite du Premier Hiver), 2 Frontflugspange (agrafes de vol opérationnel), 2 Ehrenpokale (Coupe d'honneur accordée par le Reichsmarschall Göring aux pilotes s'étant distingués et précédant la Ritterkreuz de la Croix de Fer), insignes des blessés, insignes d'assaut...

Cette chronique sortant un peu de l'ordinaire, la voici.



3 - A la Luftkriegsschule 3 de Werder. Photographie prise au moment de l'incorporation à l'École. Knud Gmelin porte la vareuse à quatre poches des écoles d'officiers, dont le col est bordé d'une tresse jaune (personnel volant). La « mouette » unique des pattes de col indique son grade de simple Flieger.



4 - Luftkriegsschule 3 de Werder. Knud Gmelin porte ici l'uniforme et les insignes de grade de Fahnenjunker-Gefreiter : outre les 2 « mouettes » sur fond jaune des pattes de col, pattes d'épaule à passepoil jaune avec, à leur base, une cordelière d'aluminium semblable à celle du col d'officier. Sur le bras gauche, chevron argent de Gefreiter et sur l'avant-bras, l'insigne de spécialité du personnel navigant. Gmelin est vraisemblablement en train de remplir son Flugbuch (v. juin 1941).

Lorsque, le 1^{er} septembre 1939, les Stukas foncent vers la frontière polonaise, Knud et Erhard Gmelin sont à peine sortis de l'adolescence. A quelques mois près, les deux cousins ont le même âge : 18 ans. Leurs pères respectifs ont servi en 1914. Celui de Knud, Otto Gmelin, ancien sous-lieutenant de l'Infanterie de marine, est maintenant horticulteur à Niebüll, dans le Schleswig Holstein. Celui d'Erhard, Albert Gottfried Gmelin, plus jeune, vient d'être mobilisé comme Oberarzt (médecin-capitaine) et de rejoindre son affectation.

Knud et Erhard Gmelin l'ignorent encore, mais ils vont être les deux seuls pilotes de guerre de leur famille, si nombre de leurs parents vont appartenir à d'autres spécialités de la Luftwaffe. Knud ne verra pas la fin du conflit ; Erhard, lui, survivra. Deux destins différents, mais sous le signe d'une passion commune : voler.

Knud Gmelin est né à Neidnitz, près de Potsdam. Naissance presque prussienne pour ce garçon d'ascendance württembergaise. Son enfance a pour cadre Niebüll, où s'est installé son père, avec de fréquents séjours dans l'île de Föhr, sur la mer du Nord. Son grand-père, médecin connu, y a fondé le Nordsee Sanatorium et, au cours de ses vacances, le jeune homme apprend à aimer la sauvagerie de la nature et de la mer. Au lycée, il s'intéresse particulièrement aux sciences et à la chimie, matières traditionnellement privilégiées chez les Gmelin. L'Allemagne des années 30 est placée sous le signe d'une jeunesse forte, enthousiaste, sportive, idéaliste. Cet état d'esprit convient parfaitement à Knud Gmelin qui rejoint en 1934 la Hitlerjugend. Il s'y épanouit, apprend à obéir, à commander, atteint le grade de Fähnleinführer et reçoit pour son zèle l'insigne d'or de la HJ (Goldenes Ehrenabzeichen der H.J.). Très sportif, il apprend vite à conduire automobile et moto, et passe les deux permis en 1938 et 1939. Il reçoit également le HJ Leistungsabzeichen (insigne de performance) le Reichsjugend-Sportabzeichen et l'Insigne de tireur d'élite HJ.

1940 est, pour lui, l'année du baccalauréat. La guerre bat son plein ; la Wehrmacht fonce en vainqueur sur les routes de Pologne, de Tchécoslovaquie, de France. Comme nombre de ses camarades, Knud Gmelin est impatient de rejoindre ses aînés. Mais pas dans n'importe quelle arme. Pour lui, il n'en existe qu'une seule : l'aviation. Il veut absolument piloter, en faire sa carrière, devenir officier.

Le 15 octobre 1940, après avoir réussi l'examen d'admission, il est incorporé à la Luftwaffe et rejoint le 16^e bataillon d'instruction de vol. (1/FL. Ausb. Btl. 16).

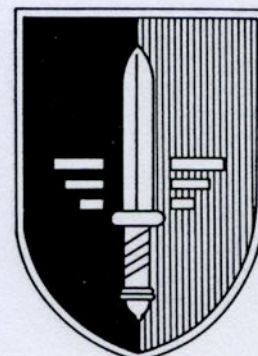
Commence alors une rude formation, théorique et pratique (1). Une fois assimilée l'instruction élémentaire et nommé Fahnenjunker-Gefreiter, Gmelin est désigné pour la Luftkriegsschule



- Knud Gmelin portant l'uniforme de Fähnleinführer de la Hitler Jugend (1938 ou 1939).



ZG. 26 « Horst Wessel »



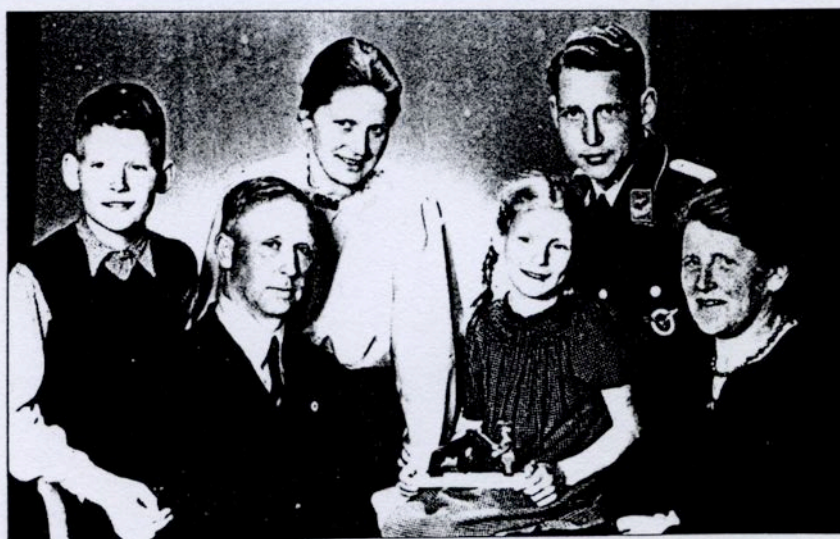
JG. 52.



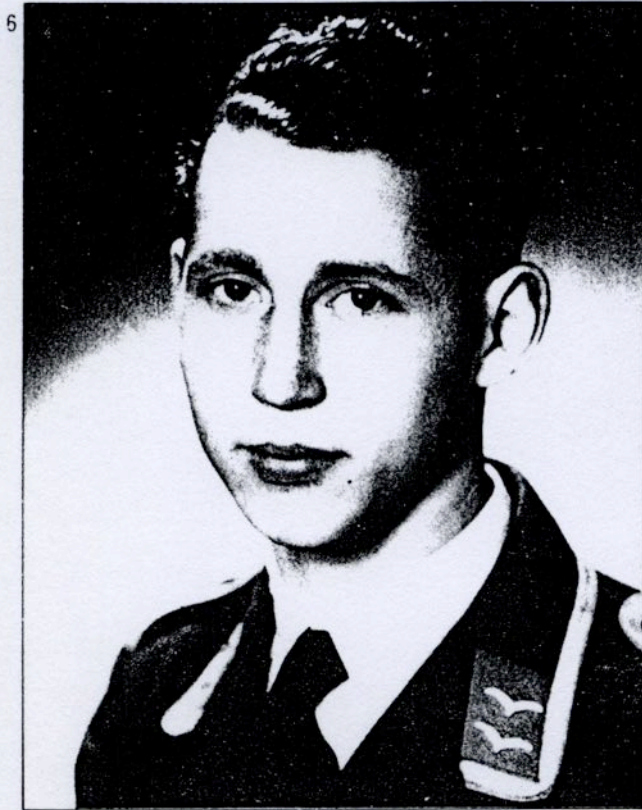
I. / KG. 40.



ZG. 1. [Wespen-Geschwader].



5 - Permission à Niebüll avant le départ pour le front. Photographie prise avec ses parents, son frère et ses sœurs.



6 - Luftkriegsschule de Werder, octobre 1943. Le Fähnrich (aspirant) Gmelin porte l'uniforme d'Unterfeldwebel, comme le veut le règlement, reconnaissable au galon argent bordant le col et les pattes d'épaules, ainsi qu'aux deux « mouettes » sur fond jaune. Le visage de l'ancien HJ, a, en trois ans à peine, pris toute sa maturité.



8 - Le Leutnant Kund Gmelin, en avril 1942, portant le manteau d'officier, à larges revers en pointe et boutons de métal argentés.



7 - Châteaudun, printemps 1943. Sous le calot à tresse d'argent, le visage du Leutnant Gmelin, alors âgé de 22 ans, a perdu la nouveauté de l'année précédente. Les traits sont marqués par les durs combats.



3 [École d'aviation de guerre] à Werder. C'est là-bas que le 16 avril 1941, il obtient son baptême de l'air sur un biplan d'école, le Bucker 131. Cinq semaines plus tard, à Vork, après seulement 9 heures d'instruction avec moniteur, il est lâché seul aux commandes, pour un « vol » de cinq minutes ! Durant les mois qui suivent, à Werder et à Magdebourg, il apprend à piloter d'autres appareils, Heinkel 72, Gotha 145, monoplane Focke-Wulf 56, Arado 96 et 68...

Nommé Fahnenjunker-Unteroffizier (sergent) le 7 août 1941, il reçoit le grade de Fähnrich (aspirant) le 1^{er} octobre. Cette période d'école lui permet de fortifier sa vocation. Il est bien noté, ses chefs soulignant son intelligence, ses connaissances techniques. Sa formation de pilote ne l'empêche nullement de s'intéresser à d'autres choses, comme la musique ou le théâtre. Il lui est souvent demandé de faire des exposés devant ses camarades sur des thèmes politiques ou culturels.

Le 15 janvier 1942, enfin, il obtient son brevet de pilote et peut désormais arborer sur sa vareuse bleue l'insigne argenté représentant l'aigle de la Luftwaffe, ailes ouvertes au milieu d'une couronne de feuillage. Il quitte la Luftkriegsschule, totalisant, en 8 mois d'instruction, 191 heures de vol. Sa formation n'est pas terminée pour autant. A cette époque, la Luftwaffe prend encore le temps d'instruire à fond ses jeunes pilotes, même si ceux-ci sont souvent impatients de rejoindre le front. Plus tard, les besoins grandissants de personnel volant entraîneront un raccourcissement désastreux de cette formation, à l'origine de multiples accidents dus au manque d'expérience.

Pour Knud Gmelin, le 1^{er} avril 1942 marque un grand événement. Ce jour-là en effet, il est promu Leutnant (sous-lieutenant), accédant ainsi à cette épulette d'officier tant attendue. La photographie officielle prise à cette occasion montre sa fierté. Quelques jours plus tard, il est affecté à la Flugzeugführerschule 6 à Kolberg. Il va y recevoir sa formation spécifique de pilote de guerre. Jusqu'en décembre il vole sur Junker 86, Heinkel 111, apprenant à piloter ces bombardiers dont beaucoup effectuent des raids meurtriers largement au-delà des frontières du Reich. Parallèlement, il participe en tant qu'élève à plusieurs missions de sauvetage de blessés de la bataille de Stalingrad, ramenés en Allemagne à bord des Junker 52, les célèbres « Tante JU ». Après avoir passé son examen complémentaire de pilote, le 15 janvier 1943, il accomplit la dernière phase de sa formation à l'École de pilotage sans visibilité de Prague (Blindflugschule 3). Il y apprend à voler sur JU 88, l'appareil qu'il va piloter durant toute la guerre. Son instruction est enfin terminée. Il va pouvoir se battre.

Après une permission de trois semaines, il reçoit le 9 mars 1943 son affectation pour le V^e groupe du Kampfgeschwader 40 et rejoint la base de cette unité, stationnée en France, en partie à Châteaudun.

Le Kampfgeschwader 40 (escadre de combat) a pour mission essentielle la lutte contre les navires de guerre et les briseurs de blocus, ainsi que l'escorte et la protection des sous-marins allemands, les fameux U-Boot. L'adversaire : l'aviation britannique du Coastal Command, et bientôt l'aviation américaine.

Le V^e groupe, constitué en juillet 1942, formé de 4 escadrilles, appartient à la Luftflotte 3 aux ordres du Feldmarschall Hugo Sperrle, ancien chef de la Légion Condor en Espagne. Ses appareils, dont le capot est orné d'un globe terrestre entouré d'un anneau jaune, accomplissent à partir de Bordeaux et de Lorient des patrouilles à longue distance au-dessus de l'Atlantique et plus particulièrement du Golfe de Gascogne (« Biskaya »), interceptant Sunderland, Mosquitos et Beaufighter. Autres missions, pour ces JU 88 C 6 puissamment armés de 5 canons MG FF/M et MG 51 et de 4 mitrailleuses MG 17 et 151, l'escorte des Focke Wulf 200 et des Dornier 17. Les pelotons (Schwarm) de trois ou quatre avions volent au-dessus de l'océan jusqu'à 1 000 kilomètres des côtes : patrouilles difficiles et souvent désagréables, car l'équipage d'un avion tombé à l'eau a peu de chances d'être récupéré.

Après avoir effectué plusieurs vols de familiarisation avec son nouvel appareil, le Leutnant Gmelin est affecté à la 13^e escadrille (indicatif : X) le 20 avril 1943. Il rejoint celle-ci sur sa base de Lorient, dans le sud de la Bretagne.

Mais il n'y reste que... 8 jours ! On l'envoie en effet en Hollande, à Amsterdam-Schipol. Et c'est en mer du Nord que le 13 mai il va accomplir sa première mission de guerre, longue de 2 200 kilomètres, soit 5 heures 29 de vol. Deux autres suivent, les 14 et 19 mai, chacune de 750 kilomètres couverts en 2 heures. Le 28 mai, il regagne Lorient. Trois jours plus tard, le 1^{er} juin, Gmelin remporte sa première victoire. Coup double : il abat 2 Wellington britanniques. Le lendemain, il attaque un Sunderland, mais ne l'abat pas. Les missions se succèdent à un rythme quasi quotidien. Chasse Libre, (ce qui montre l'adaptabilité du JU 88, bombardier se convertissant à volonté), protection de sous-marins. Le 12 juin, le Staffel 13 combat 7 Mosquitos, ces terribles petits avions en bois tant redoutés des équipages allemands.

Le 25 juin, Gmelin reçoit le Frontflugspange en bronze, agrafe de vol opérationnel, récompensant ses 12 sorties à l'ennemi (2). Un combat suit l'autre, tel celui du 17 juillet, opposant l'escadrille à 4 Mosquitos, 4 Beaufighter et 2 Wellington. En moins d'un mois, entre le 7 juillet et le 1^{er} août, Knud Gmelin remporte 4 victoires : 1 Beaufighter, 1 Sunderland, 1 Wellington, 1 Catalina. Au retour de cette dernière — la 6^e de son palmarès —, le 2 août, il est fêté par son groupe. Ces victoires le positionnent comme un futur as, s'il est déjà jugé excellent pilote. Il reçoit la Croix de Fer de 2^e classe et, peu après, la 1^{re} classe, dont le métal noir bordé d'argent vient orner sa tunique.

Le 9 septembre, nouvelle victoire sur un Liberator, appareil américain qu'il symbolise dans son carnet de vol par le dessin, au crayon de couleur, de la cocarde étoilée des USA ! Neuf jours



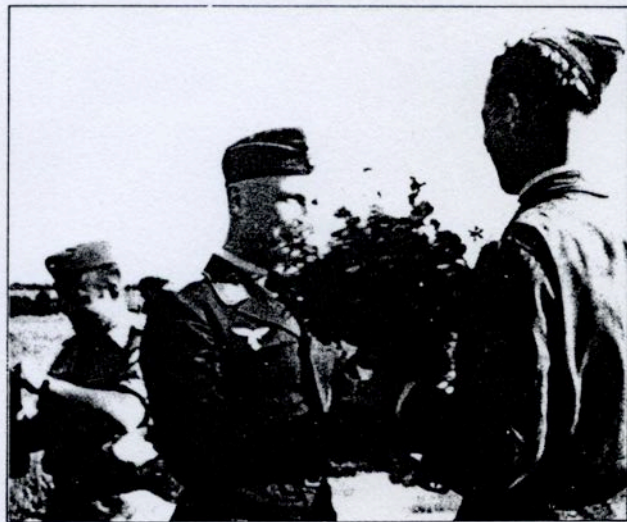
9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 2 août 1943. Suite de photographies prises le jour et le lendemain de la 6^e victoire de Gmelin sur un Catalina. Visage tendu dans son coqrit - puis accueilli par son chef de Groupe - l'Oberleutnant X. Fleurs et chambrage



Flugbuch
für
Knud Gmelin
begonnen am: *24 Oktober 1941*
beendet am:

Lager Nr. 104, Verlag und Druck: H.M. Buchverlag München
*Nachdruck verboten!

Nr. des Fluges	Subjekt	Besteiler	Motör	Luftfahrzeug Nr.	Jahr des Fluges	Notizen
147	Wetterflug	A. Gmelin	Jupiter	F8+DX	Stangring	1000 m
148	"	"	"	"	"	5000 m
149	"	"	"	F8+K	Wien	1000 m
150	"	"	"	F8+H	Wien	"
151	"	"	"	F8+FI	Wien	"
152	"	"	"	F8+AX	Wien	"
153	"	"	"	F8+L	Wien	"
154	"	"	"	F8+K	Wien	"
155	"	"	"	F8+L	Wien	"
156	"	"	"	F8+K	Wien	"
157	"	"	"	F8+L	Wien	"
158	"	"	"	F8+K	Wien	"
159	"	"	"	F8+L	Wien	"
160	"	"	"	F8+K	Wien	"
161	"	"	"	F8+L	Wien	"
162	"	"	"	F8+K	Wien	"
163	"	"	"	F8+L	Wien	"
164	"	"	"	F8+K	Wien	"
165	"	"	"	F8+L	Wien	"
166	"	"	"	F8+K	Wien	"
167	"	"	"	F8+L	Wien	"
168	"	"	"	F8+K	Wien	"
169	"	"	"	F8+L	Wien	"
170	"	"	"	F8+K	Wien	"
171	"	"	"	F8+L	Wien	"
172	"	"	"	F8+K	Wien	"
173	"	"	"	F8+L	Wien	"
174	"	"	"	F8+K	Wien	"
175	"	"	"	F8+L	Wien	"
176	"	"	"	F8+K	Wien	"
177	"	"	"	F8+L	Wien	"
178	"	"	"	F8+K	Wien	"
179	"	"	"	F8+L	Wien	"
180	"	"	"	F8+K	Wien	"
181	"	"	"	F8+L	Wien	"
182	"	"	"	F8+K	Wien	"
183	"	"	"	F8+L	Wien	"
184	"	"	"	F8+K	Wien	"
185	"	"	"	F8+L	Wien	"
186	"	"	"	F8+K	Wien	"
187	"	"	"	F8+L	Wien	"
188	"	"	"	F8+K	Wien	"
189	"	"	"	F8+L	Wien	"
190	"	"	"	F8+K	Wien	"
191	"	"	"	F8+L	Wien	"
192	"	"	"	F8+K	Wien	"
193	"	"	"	F8+L	Wien	"
194	"	"	"	F8+K	Wien	"
195	"	"	"	F8+L	Wien	"
196	"	"	"	F8+K	Wien	"
197	"	"	"	F8+L	Wien	"
198	"	"	"	F8+K	Wien	"
199	"	"	"	F8+L	Wien	"
200	"	"	"	F8+K	Wien	"



Ci-contre : page de titre du "Flugbuch" (carnet de vol) commencé le 27 octobre 1941 par Knud Gmelin. Ci-contre : une double page de ce carnet de vol est ici reproduite. On voit portée la mention de plusieurs victoires — 1 Thunderbolt, 1 Wellington, 1 "Katalina", alors qu'il est basé à Lorient.

Date		Heure	Altitude	Objectif	Notes
11.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
12.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
13.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
14.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
15.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
16.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
17.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
18.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
19.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
20.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
21.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
22.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
23.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
24.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
25.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
26.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
27.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
28.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
29.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
30.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	
31.10.41	10:00	10000	Wien	Wetterflug	

plus tard, il abat un Halifax tirant en remorque un planeur Horsa.

A cette période intense de combats succède un temps de presque « repos » puisque Gmelin, durant tout le mois d'octobre, instruit de jeunes pilotes et les équipages de bombardiers sur les bases de Châteaudun, Guyoncourt, Morlaix, Brest-sud et Montdidier. Il retourne à Lorient au moment où le V/K G 40, maintenant consacré totalement à la protection des sous-marins de l'Atlantique, est transformé en I/Z G-1, autrement dit en 1^{er} groupe du Zerstörergeschwader 1 (1^{er} escadre de destroyers), dans lequel il devient chef d'escadrille. Le Dieu de la guerre lui sourit à nouveau : entre novembre 1943 et janvier 1944, il remporte 3 nouvelles victoires : 1 Sunderland, et, le 12 décembre, 2 Baufighter. Ce jour-là cependant, deux de ses camarades, Horstmann et Maeder, sont tués au combat.

Le 3 décembre 1943, Gmelin reçoit la Frontflugsrange en argent. Les combats sont de plus en plus âpres au fur et à mesure des progrès faits par les Alliés, jetant des forces considérables dans la bataille. La RAF est maintenant largement soutenue par l'aviation américaine. Malgré les prodiges de ses pilotes, reconnus et admirés par leurs adversaires eux-mêmes, la Luftwaffe s'épuise. Partout l'Allemagne recule. Le sol du Reich lui-même subit maintenant régulièrement d'intenses bombardements qui n'épargnent pas les civils. Cela décuple la volonté de combattre des pilotes comme Knud Gmelin et ses camarades. Les plus jeunes, ceux qui sortent d'école, à peine formés, sont jetés dans la fournaise sans aucune expérience du combat. La fleur de la jeunesse allemande, adulée et enviée, est lourdement sacrifiée. L'enthousiasme ne suffit pas pour vaincre. Le Leutnant Gmelin ne vit que pour sa mission : — « Si je ne pouvais plus voler, confie-t-il à un proche, je préférerais mourir ! »

Durant tout le premier semestre 1944, il se bat sur l'Atlantique, à l'exception de trois missions qui l'emmènent sur le front méditerranéen, à Istres, Salon de Provence et Montpellier. Il y prend part à une offensive avec le Kampfgeschwader 26.

Le 11 avril, il remporte sa plus belle victoire abattant le même jour, en début de matinée, 3 Mosquitos, un quatrième étant à l'actif de son mitrailleur, l'Unteroffizier Zimmermann. Cet exploit (car le Mosquito est très difficile à toucher en raison de sa vitesse et de sa maniabilité face à un lourd JU 88), sera pour lui le dernier. En effet, tout en continuant à sortir régulièrement, Gmelin ne remporte plus de victoire, de celles qui lui auraient certainement valu, ainsi que me l'a déclaré en juin 1985 le général Galland, la Croix de Chevalier...



15 - 16 : Ayant pour mission de protéger les navires de la Kriegsmarine, les pilotes du KG 40 puis du ZG 1 entretiennent des rapports fréquents avec les marins. Ces deux photos, les dernières reçues par la famille Gmelin, le 6 juin 1944, le jour même du Débarquement en Normandie, ont été prises en mai 1944, au cours d'une fête organisée par l'équipage du M 4040. En tunique blanche, l'Oberleutnant Vögel, Ritterkreuz au cou. A droite, le chef de Groupe de Knud Gmelin, lui-même assis entre deux marins



En ce début du mois de juin 1944, le temps est détestable. Le 1^{er} du mois, Knud Gmelin note même dans son Flugbuch, qu'il a dû rentrer « en raison du mauvais temps ». Nul ne pense, dans le camp allemand, que ces conditions atmosphériques sont précisément l'occasion qu'attendent les Alliés. Gmelin sort le 2 juin, puis reste 5 jours sans voler. Le 6 au petit matin, la nouvelle se répand de Normandie jusqu'à la base de Lorient :
« — Ils arrivent ! »

La formidable armada alliée débarque sur Omaha Beach, Utah Beach, Sword, Juno et Gold. La dernière phase de la guerre s'engage. La Luftwaffe est absente du ciel. Épuisée, exsangue mal

commandée de Berlin. Le 7 au matin, à 8 heures 51, Gmelin s'envole vers la côte normande. Il revient, puis repart le 8 et, en fin d'après-midi, atterrit à Nantes. Il est malade et se couche.

9 juin, 4 heures du matin. Une main le secoue :

« — Herr Leutnant ! Alarm ! »

Malgré sa fatigue, il se lève, s'équipe, ajuste son serre-tête, son parachute, met les gaz, décolle. A 4 h 27, le JU 88 R 2 dont les ailes marquées de la croix noire portent l'immatriculation ZN + AH est en l'air. A bord, l'équipage de trois hommes, commandés par le pilote, Leutnant Knud Gmelin. Le dernier vol. L'appareil fonce vers la Nor-

mandie où, depuis 3 jours, la tête de pont est maintenant solidement implantée. Les Britanniques ont pu débarquer hommes, armes et matériel. Les canons de DCA scrutent le ciel. Le JU 88 survole, dans le jour levé, la ville de Caen. Sur la carte, le radio lit le nom de ces faubourgs de la cité : Epron, légèrement au nord. Soudain, les éclatements d'obus encadrent l'appareil. L'acier brûlant déchire la tôle, les chairs. Touché à mort, le JU plonge vers la terre. Blessé, Knud Gmelin se cramponne aux commandes. Au prix d'un effort surhumain, il parvient à poser son avion. Mais pour lui, le parcours est fini. On l'extrait de son siège : on le transporte au château de Louvigny, au sud de Caen, transformé en infirmerie de campagne. Trop tard. A 6 heures 55, il rend le dernier soupir.



Am 9. Juni 1944 fiel
im Westen

Knud Gmelin

Leutnant und Staffelführer
in einem Zerstörergeschwa-
der, Inhaber des E. K. I. und
II. Klasse und der goldenen
Frontflugspange, Träger des
HJ.-Ehrenzeichens.

Im Namen der Familie:
Otto Gmelin.

Niebüll, den 16. Juli 1944.

Wir bitten von Besuchen
abzusehen.

Celui dont ses camarades diront :
« — *Personne ne l'aurait vaincu au combat ni même abattu...* »
est inhumé le jour même dans le parc du château. Quelques années après la guerre, sa dépouille sera transférée au milieu de ses camarades, au cimetière militaire allemand de La Cambe. Il y repose aujourd'hui, dans cette impressionnante nécropole où les croix de grès rose remplacent les Croix de Fer. Totalisant 758 heures de vol, 70 missions de guerre et 14 victoires, le Lieutenant Knud Gmelin recevra à titre posthume, l'Ehrenpokal décerné par le maréchal Goering pour ses services exceptionnels. Et, le 29 septembre 1944, il sera promu à compter du 1^{er} juin au grade d'Oberleutnant. En annonçant la nouvelle à son père, l'officier supérieur de l'OKL (3) précisera : « *Voyez dans cette promotion, la reconnaissance particulière des exploits de votre fils et l'expression de la camaraderie qui lie la Luftwaffe à ce héros* » (2 novembre 1944).

Chez le cousin de Knud Gmelin, Erhard, né lui aussi en 1921, à Stetten dans le Remsthal, même passion de l'aviation. Mais elle ne se développera qu'avec la pratique, sans vocation précoce. Fils et petit-fils de médecin (son grand-père est médecin-major du Laza-

rett de Solitude, près de Stuttgart, en 1914), il envisage à son tour cette profession quasi-héréditaire. Mais une fois inscrit à l'université de Munich, il doit satisfaire à l'obligatoire Service du Travail. Entre-temps, la guerre éclate et il est mobilisé dans l'infanterie, à la Nachrichten Ers. Kompanie 5, en d'autres termes la 5^e compagnie de Transmissions. Il est bientôt muté à l'Infanterie-Regiment 131, avec lequel il participe à la campagne de France. Campagne éclair, qui le mène en quelques semaines à Givet, Hirson, Péronne, Montdidier, Clermont, Senlis, Corbeil, Orléans, Blois et Tours. Son unité s'arrête à Pleumartin, près de Poitiers. Bien que foncièrement « civil » (nous le verrons), il fait avec conscience son devoir de soldat et se voit attribuer la Croix de Fer de 2^e classe.

Sans l'avoir véritablement demandé, il est alors muté à la Luftwaffe et est envoyé à Königgrätz, en Tchécoslovaquie. Son voyage est pittoresque : il traverse la France juché sur une bicyclette, accompagné jusqu'à Chartres par un sous-officier français avec lequel il a sympathisé !

« — *Un voyage de vacances... écrira-t-il, avec un détour par Paris !* »

Un mois plus tard, parvenu à destination, il commence son instruction de Bordfunker (radio opérateur mitrailleur), qu'il poursuit à Wollin, près de Stettin, puis à l'École de vol sans visibilité de Breslau, à la Zerstörerschule de Neubiberg près de Munich, enfin à Celle, pour achever ce périple d'enseignement à Thorn en Pologne.

C'est à cette époque que se situe un épisode caractéristique du caractère entier du Gefreiter Gmelin. Ses instructeurs ont en effet remarqué ce bachelier, presque étudiant en médecine, et voient en lui un futur officier. Ils lui demandent donc s'il accepte de suivre la formation nécessaire. Refus catégorique de l'intéressé.

— *Je suis civil, non soldat, je veux poursuivre mes études !*

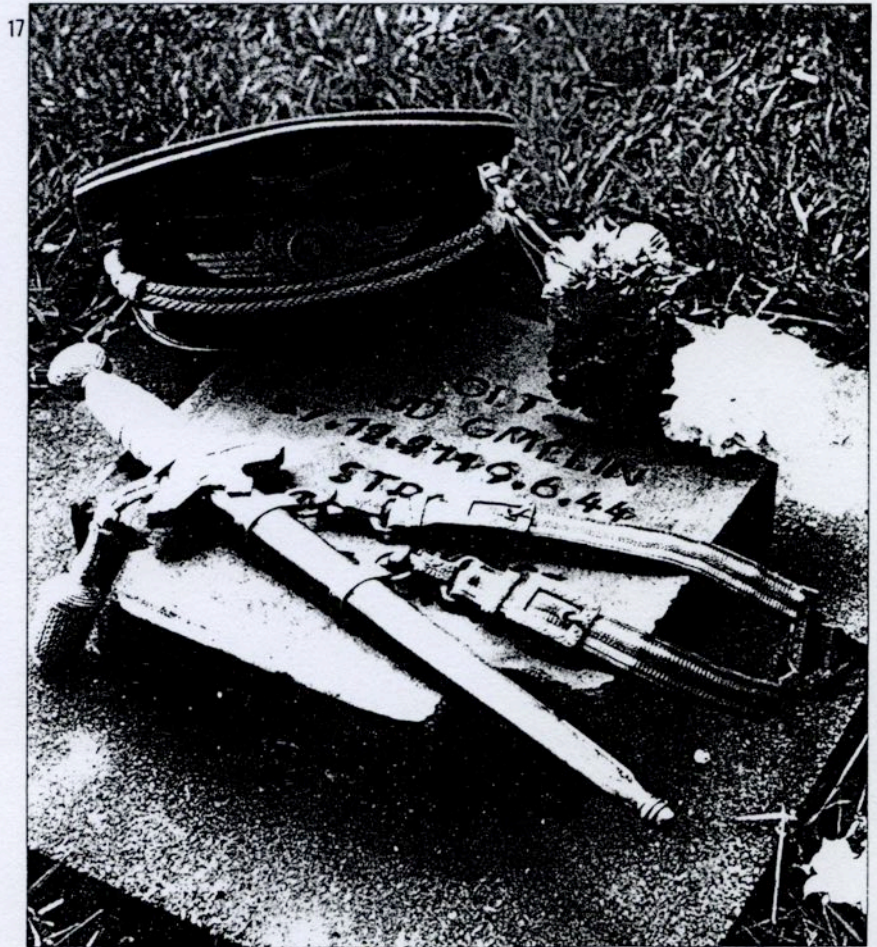
Étonnés, ses chefs insistent.

— *Voulez-vous devenir officier ?*

— *Non, jamais !*

Le récalcitrant est donc renvoyé à son cours de Bordfunker, mais son refus est mentionné dans son livret militaire.

Cette attitude ne variera jamais au cours de la guerre, qu'il va faire brillamment. Il tient à remplir son devoir, mais à son rang, et avec l'idée de revenir le plus vite possible à ses études.

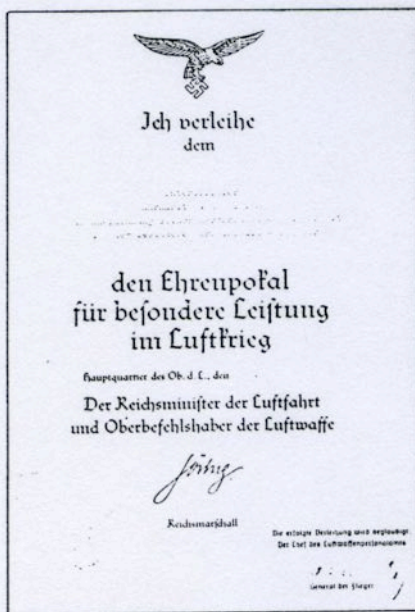


17 - Tombe de l'Oberleutnant Knud Gmelin au Soldatenfriedhof de La Cambe. (Photographie prise le 9 juin 1984, 40^e anniversaire de sa mort)

loin de l'armée et de la politique. La guerre est un mal nécessaire, il n'éprouve aucun plaisir à porter l'uniforme.

En attendant, il apprend à voler. Son premier vol sur JU 86 a lieu le 17 août 1940. L'entraînement (tactique, navigation, radio, tir) se poursuit jusqu'en juin 1941 sur différents types d'appareils : JU 52, FW 58 et Messerschmitt 110 (Me 110), sur lequel il va servir la plus grande partie de sa « carrière » militaire.

Le 10 juillet 1941, il reçoit le brevet n° 80761 de Bordfunker. Mais, dès le 22 juin, il est parti pour le front rejoindre son unité, le II/Zerstörergeschwader 26 « Horst Wessel », commandé par le Hauptmann Thierfelder, puis bientôt par le Hauptmann von Rettberg. L'escadre fait partie de la Luftflotte 2 du Feldmarschall Kesselring et est intégrée au VIII Fliegerkorps aux ordres du général Wolfram von Richtofen, neveu du célèbre « Baron rouge », as de la première guerre.



- Diplôme d'Ehrenpokal, décerné à Erhard Gmelin le 16 août 1942, signé par le Reichsmarschall Göring et contresigné par le General der Flieger X.

Pourquoi cette précipitation ? Tout simplement parce qu'Hitler vient de donner l'ordre à ses troupes de franchir la frontière soviétique. L'opération Barbarossa est commencée. Elle engage la seconde partie de la guerre, la plus dure : la Wehrmacht, après de terribles et souvent héroïques combats, va y succomber.

Dès le premier jour, ce 22 juin, le Bordfunker Gmelin accomplit sa première mission de guerre. Affecté à la 4^e escadrille, il est basé à Souvalki, en Prusse orientale. Les missions se suivent sans

interruption : 27 dans les cinq premières semaines de l'offensive. Du haut de son Me 110, Gmelin observe l'avance foudroyante de la Wehrmacht : Wilna, Dünaburg, Pleskau, Dno, Reval, Pernau (île d'Osël), Sarundije. Calé sur son siège, derrière son pilote, Gmelin doit être à la fois attentif à ses appareils de transmission et à ce qui se passe à l'extérieur du cockpit afin de remplir sa double mission de radio et de mitrailleur. En septembre, il bombarde Leningrad (qu'il appelle encore « Petersbourg » dans son carnet de vol !). Le Z.G. 26 change de base au rythme de l'avance. A Smolensk succède Vitebsk. En octobre l'escadre est devant Moscou, à Dugino. Les Me 110 prennent d'assaut la capitale soviétique, bombardant et mitraillant.

— *Nous attaquions en profondeur, directement dans les rues*, raconte Gmelin.

On imagine les appareils à croix noire, enfilant dans le hurlement de leurs moteurs et le fracas des mitrailleuses les rues et les artères enneigées. Car l'hiver est venu, et un froid intense règne : - 46° ! Neige et glace recouvrent tout. Le ravitaillement est difficile, les vêtements insuffisants. L'encre manque, et Gmelin écrit son carnet de vol avec un mélange de son invention. Bombardements et chasse libre alternent ou se cumulent. S'y ajoutent bientôt la chasse aux partisans et le soutien de l'offensive des Panzers de Guderian et de von Kleist. Les Me 110 bimoteurs, à la silhouette caractéristique, sont de tous les combats.

En juin 1942, promu Unteroffizier, Gmelin est affecté à la 1^{re} escadrille du 1^{er} groupe du Zerstörergeschwader 2. C'est avec lui qu'il participe à la grande offensive d'été sur Kharkov, Orel, Koursk et Rostov, prélude à l'attaque de Stalingrad. Il est blessé le 10 juillet, mais n'abandonne pas son poste et accomplit le 17, sur Rostov, sa 192^e et dernière sortie opérationnelle en Russie. Sur sa tunique se détachent maintenant la Croix de Fer de 1^{re} classe, décernée le 19 septembre 1941, la Frontflugschleife en or (17 février 1942) et le « Verwundetenaufzeichen » (insigne des blessés) noir, remis deux jours avant son départ. Mais c'est le 16 août 1942 qu'il reçoit la distinction la plus marquante : ce jour-là le Reichsmarschall Göring lui décerne en effet l'« Ehrenpokal für besondere Leistung im Luftkrieg » (Coupe d'honneur pour services de guerres aériennes exceptionnels), « en reconnaissance de son courage remarquable et de ses brillants succès en tant que Zerstörer », ainsi que le précise le diplôme.

Quelques jours plus tard, il recevra la célèbre Ostmedaille, plus couramment appelée Médaille du premier hiver ou, surnommée par les combattants de ces terribles combats « la viande congelée », expression particulièrement imagée et lourde de sens !



18 - Sicile printemps 1943. A gauche en tenue claire Erhard Gmelin, dont la silhouette évoque plus un officier britannique qu'un Bordfunker de la Luftwaffe ! A ses côtés un Unteroffizier en veste de vol.



19 - Sicile, printemps 1943. Quelques minutes avant le départ pour une mission. Erhard Gmelin, à gauche, lunettes relevées sur le serre-tête, examine une dernière fois la carte avec son pilote. Derrière eux, une partie du nez et un moteur de leur Bf 110. Celui-ci montre la peinture en dents de requin, emblème du ZG 76 : il semble donc que ce jour-là, bien qu'appartenant au ZG 1, Gmelin ait volé sur un appareil de cette escadre.

Ainsi se terminent pour Erhard Gmelin ces 13 mois de front de l'est. Avant de partir en permission, il rejoint Wiener-Neustadt et touche un nouvel appareil, le Me 210, biplace beaucoup plus perfectionné que le Me 110. Puis après quelques semaines de détente nouvelle affectation et nouveau théâtre d'opérations. Le 9 novembre 1942, il rejoint le 3^e groupe du Zerstörergeschwader 1, opérant sur le front méditerranéen commandé par le feldmarschall Kesselring. En compagnie de Brohard, le pilote, il arrive, via Foggia, sur la base de Trapani, en Sicile.

Le célèbre ZG 1, plus connu comme le « Wespen-Geschwader » (Escadre des guêpes), en raison de son emblème, une guêpe noire, orange et blanche peinte sur le nez de ses appareils, opère essentiellement en Tunisie. Missions diverses allant de l'attaque des navires américains ancrés devant Alger au soutien de l'Afrikakorps alors en difficulté et retraitant à travers la Lybie en passant par la protection de convois aériens et maritimes à destination de l'Afrique. Peu de sorties cependant pour Gmelin, affecté à la 7^e escadrille qui inscrit 18 missions seulement à son actif jusqu'en avril 1943. A la fin de ce séjour ensoleillé, il est envoyé à Varsovie en tant qu'instructeur des Bordfunken.

Cette période est celle d'un tournant pour Gmelin. Totalisant 539 heures de vol et 211 missions de guerre comme Bordfunken, il est désigné en septembre 1943 pour les cours de pilotage. Instruction de base jusqu'en décembre : le vol à voile, à Woisselsdorf, près de Breslau. Puis, tout au long de 1944, il suit la véritable formation de pilote : école de vol à moteur de Grottkau, école de pilotage sans visibilité de Ohlau, école de Gleiwitz et de Breslau, chasse de nuit à Roth (près de Nuremberg), enfin école de la chasse de Furth, où il apprend à piloter le célèbre Me 109, appareil vedette de la Luftwaffe, et sans doute avion allemand le plus célèbre de la guerre.

Nommé Feldwebel (adjudant), il rejoint le 18 janvier 1945 sa nouvelle unité, le célèbre Jagdgeschwader 52, qui affichera à la fin de la guerre l'étonnant palmarès de 10 000 avions ennemis abattus ! Elle compte parmi ses « as » des hommes tels que Hartmann, Bachhorn, Rall, Batz, Lipfert, Krupinsky, Steinhoff, Marseille, pour ne citer que les plus célèbres, auxquels il faut naturellement ajouter des chefs aussi prestigieux que Gordon Gollob ou Hermann Graf, qui le commande à l'arrivée de Gmelin. Affecté à la 5^e escadrille, celui-ci rejoint sa base en Hongrie, près de Budapest. Au cours des derniers mois de guerre, il accomplit sur son Me 109 F 37 missions opérationnelles, chasse libre ou escorte. Combats désespérés et acharnés, que l'on revit à la lecture de son carnet de vol, dans lequel, sous la



20 - Le Feldwebel Erhard Gmelin, ici photographié au printemps 1943, en Sicile. Il porte encore le grade d'Unteroffizier. Sur sa poitrine, outre la Croix de Fer de 1^{re} classe, la Frontflugsparange en or des Zerstörer (qui est encore celle des chasseurs), l'insigne de Bordfunken (un aigle tenant dans ses serres des foudres), l'insigne noir des blessés et les rubans de la Croix de fer de 2^e classe et de l'Ostmedaille.



21 - Détente en Sicile, au bord de la mer.

sécheresse militaire du compte rendu en cinq mots, transparait la violence de ces duels inégaux avec russes, américains et britanniques. Le 21 janvier contre 6 Yaks : le 8 mars contre 14 Yaks ; le 14 mars contre 15 Boston. A partir du mois d'avril ces combats quotidiens se déroulent au rythme de plusieurs sorties par jour dans le ciel d'Autriche, où les escadrilles se replient. Le 20 mars, Gmelin est pour la première fois abattu, touché par les balles d'un Mustang ; il saute en parachute. Le 9 avril nouvelle bataille contre 27 Boston et 4 Yaks 9...

Le JG 52 protège la retraite des troupes allemandes. Plusieurs combats se déroulent au-dessus du SS-Panzerkorps de Sepp Dietrich, dont la fameuse « Leibstandarte SS Adolf Hitler ». Le 20

avril, Gmelin accomplit sa dernière mission. Lorsqu'il se pose à Hörsching, il a à son actif 247 missions de guerre, 740 heures de vol et 810 sorties.

La fin de sa vie militaire ressemble à un western. Le 9 mai 1945 en effet, lui et ses camarades reçoivent l'ordre de livrer leur Me 109 aux Américains. Déchirante mission... Gmelin décolle de Graz à destination de Munich, où doit s'effectuer la « livraison ». Voici la base de la vieille capitale bavaroise. Le Me 109 roule lentement sur la piste, verrière ouverte. Gmelin cherche des yeux l'endroit où il va se parquer. Tout à coup, il aperçoit la silhouette d'un soldat yankee le regardant approcher. Arrivé à sa hauteur, il lui crie en allemand :

— Où dois-je aller ?

Pour toute réponse, l'Américain saute sur l'aile du Messerschmitt et tendant la main vers le pilote, il rétorque :

— Pistol !

— Quoi ? répond Gmelin, faisant semblant de ne pas comprendre.

L'autre change alors de ton

— Watch !

Et, joignant le geste à la parole, il tente d'arracher le bracelet montre de l'Allemand. Le sang de celui-ci ne fait qu'un tour. Il crie à son tour, en anglais :

— No, I am no prisoner !

En même temps, il remet les gaz et fonce vers la piste d'envol. Sous l'effet de la vitesse, l'américain roule à terre, « comme un chiffon » racontera Gmelin, avant de se relever et de tirer sur l'avion qui décolle.

Ultime baroud d'honneur. Le Feldwebel Gmelin, Croix de Fer de 1^{re} classe, devra malgré tout se constituer prisonnier. Mais, pour reprendre la formule du général de la chasse Adolf Galland, il aura été « jusqu'au bout sur son Messerschmitt » !

Les étapes de sa captivité (Mutlangen, Stuttgart et Ulm) achevées, il reprendra ses études en 1951. Il abandonne la médecine et se consacre à l'architecture, ouvrant bientôt un cabinet dans son Wurtemberg natal. Le démon de l'aviation ne le quittera pas pour autant. Au Messerschmitt succède, pour lui, l'ULM...

(à suivre)

(1) Fahnenjunker : élève officier.

(2) Ce qui est exceptionnel, le minimum de sorties exigé étant normalement de 20. Sans doute furent prises en considération leurs conditions et les premières victoires de Gmelin.

(3) Ober Kommando der Luftwaffe.

Patrick de GMELINE

ST.N. 25 odd (Estimated total number of E/A seen) 12 mostly FV 54 109's (Types)

at St. N. little attacks (Location and length of fight)

at Breast all from tail

(Tactics of E/A)

As usual - no yellow probably all blue silver (Color, markings, etc. of E/A)

(Our defensive action)

CLAIMS	
DESTROYED	<u>X</u>
PROBABLY	<u>X</u>
DAMAGED	<u>X</u>
Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.	

FIGHTER SUPPORT

None

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, etc. signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

None

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

Slight

16. TECHNIC FAILURES:

None

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-2 OFFICER Wald TIME COMPLETED

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 649 Let. Date 1/5/43

Bomb Load 2X2000 H.E. Incendi.

Time Took off _____ Time Landed _____

Position in Formation

		X			
X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	(X)
X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X

. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details:

2-13-43 down in Channel.
Just about 25 miles from Best.
Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

46° 20' N 5° long.

CREW: Give Rank and Initials

H.P. Johnson Pilot

H.R. McCallum CO-P

H.S.M. Kissel Nav.

Sgt. J.C. Melann Bomb.

T/S. H.P. Bean Radio ✓

S. W.W. Fahrenhold Top T.

S. M.H. Smith Ball T.

S/Sgt. Bukacek R. Waist ✓

S/Sgt. P.V. Folleard L. Waist ✓

S/Sgt. R.H. Gibson Tail G.

3 men (chucked) bailed over channel - about 10 min. after the 11th went down.

TARGET ATTACKED:

✓ Primary Time: 11:25

Alternate Height: 26500'

Last Resort Heading: 270°
(circle)

Duration Bomb Run: 15 sec.

Slight night off target - went out away and made a 360° to put us in the way.

Number of BOMBS dropped on target: 2 Jettisoned: _____ Returned: _____ Abortive: _____

. Observed FLAK OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: Hit in water just in front of sub-pens.

Other Bombing: All of the bombs of our group well grouped. We were the first over the target - instead of last.

. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No? but camera burned.

GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS: Flak ship, just off Best Pen.

ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

Turned short and the lead group passed LP, were cut ahead of them.

WEATHER: (If it affected mission) Cloud 7/10 (clear-visibility)

FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location in re- to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	---	-----------------	------------------------	----------

Moderate Heavy Flak at St. Nazaire - most of it below and behind.

1 Best 800' H-I - Black

Crew observations about Flak: _____

Crew thinks "aimed fire at Best"

(Estimated total number of E/A seen)

(Location and length of fight)

by: 1 nose attack

1 diving attack from directly overhead.

most of attacks were tail attacks.

(Tactics of E/A)

1 yellow nose at St Nazaire

all yellow nose at Brest.

(Color, markings, etc. of E/A)

Over target - gradual turns - 5's,

Violent turns at Brest.

(Our defensive action)

CLAIMS

DESTROYED One,

PROBABLY

DAMAGED

(Fill out separately separate CLAIM FORM for each claim.)

11. FIGHTER SUPPORT ✓

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, BRIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations.)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, accident or Undetermined Cause)

B-17 - hit by Flak - at Brest - on fire - ~~made~~ went down on land.

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

Bailed-out - Kusseboth - Navigator - leg wound (thigh) - Flak - Brest - 1400 hours - 800'

15. (2) Gibson - Tail Gunner - 20 m.m. - Brest - 1420 hours - 800'

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly) (3) McLaum - 20 m.m. - minor injury to hand - Brest - 1420 - 800' (Radar compartment + Tail - burned up) Control cables - oxygen system - out everything but engines - damaged.

16. TECHNICAL FAILURES:

Left wing guns not working. 1 top turret guns.

17. OTHER COMMENTS: (Any unusual incidents or suggestions?)

"This is a Hell of a way to finish" - Johnson

S-2 OFFICER

S. J. Owen

TIME COMPLETED

his crew should be interviewed as this is evidence of many incidents of quality of work being done - 3/10

check
②

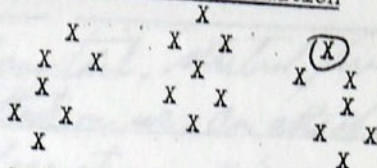
INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 219. Letter _____ Date 1/6/48

Bomb Load 2-2000 H.E. Incendi

Time Took Off _____ Time Landed _____

Position in Formation



1- HOT NEWS to be phoned in? Yes No
Details:

CREW: Give Rank and Initials

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

- 1. #620 Ditched 48° 20' N 2nd apt R. Check Pilot
(suby) 5-0 L 1st W.P. Cassidy CO-P
- 2. B-17 turned back over land 2nd M.P. Blanchette Nav.
off St. Nazaire T.S. Lucas Bomb.
- 3. #442 hit by flak over T/sgt W.T. Johnson Radio
(pilot) Brest-turned T/sgt N.M. Sawicke Top T.
TARGET ATTACKED 5/sgt W.V. Bielaga Ball T.
Primary Time to land 5/sgt J.A. Boppett R. Waist
Alternate Height: 1426 25/200 Sgt. A.H. Garrett L. Waist
Last Resort Heading: 300° Sgt. M.B. Edwards Tail G.
(circle) Duration Bomb Run: 15-m.

3- Number of BOMBS dropped on target: all Jettisoned: _____ Returned: _____ Abortive: _____

4- Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: Good results

Other Bombing: (No. because we were first ground over target)

5- Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No? Yes

6- GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS: Flak battery at Brest, shot at us (wait 2 mins)

7- ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)
as ordered going in

8- WEATHER: (If it affected mission) Clouds 8/10

9- FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	---	-----------------	---------------------------------------	----------

Flak at target accurate but low.
At Brest very heavy flak accurate. They also shot coast at guns & comm - everything. We were
Crew observations about Flak: only 800 feet & Boat also about machine guns at us.

10. ENEMY FURTHER OPPOSITION:

About 6 to 10 over St Nazaire 1902
(Estimated total number of E/A's) (Types)
Over Brent about 20 - 1902 (yellow nose)

(Location and length of E/A's)

Nazaire { At St. Nazaire 5 or 6 came in from tail. Started firing at about 1000 yds but didn't press attack on us. One attacked from one side - made only long distance pass at us. E/A came in at 3 o'clock. Fired at him until he turned off smoking at about 2000 yds. This encounter at 11:30 approx.
(Tactics of E/A)

Brent About 10 attacks. One came in at tail. Tail gunner fired. E/A caught fire, pilot bailed out.
(Color, markings, etc. of E/A)

(Wait gunners. ~~Hub~~ Bobette shot up 2nd battery)

(Our defensive action)

DESTROYED	1
PROBABLY	
DAMAGED	1

Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.

11. FIGHTER SUPPORT

now

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, etc. signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

see from Johnson's ship. All chutes into water off

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, time received, PLACE and TIME.) injury, how

now *Brent*

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

slight

16. TECHNICAL FAILURES:

now

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

saw crew of Johnson's ship do distinguished service in putting out fire on Johnson's ship. Pilot to be commended too.

S-2 OFFICER

TIME COMPLETED

1st Lt. Allan B. Richardson

(Estimated total number of E/A seen) _____ (Types) _____

None — None at night - Did not fly
(Location and length of fight)

Only fighters at night.

Dropping bombs out of overcast on formation.
(Tactics of E/A)

(Color, markings, etc. of E/A)

(Our defensive action)

C L A I M S	
DESTROYED	<input checked="" type="checkbox"/>
PROBABLY	<input checked="" type="checkbox"/>
DAMAGED	<input checked="" type="checkbox"/>

(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim)

11. FIGHTER SUPPORT

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations.)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received. PLACE and TIME.)

15.

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

16. TECHNICAL FAILURES:
Radio Compass

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

8-1-50 _____ E COMPLETED 700

Dunnifelter

10. BRIEF DESCRIPTION OF ENEMY FIGHTER OPPOSITION:

5 or 6 at 1.P. but made attacks on
(Estimated total number of E/A seen) (Types)
group following.

(Location and length of fight)

1 direct attack from F.W. just after target
which knocked out #4 eng.

(Tactics of E/A)

Saw about 7 attacking 1 B 17 at target
this A/C was already a straggler.
none of attacks were too hard pressed.

(Color, markings, etc. of E/A)

Yellow noses were predominant -

(Our defensive action)

CLAIMS	
DESTROYED	<u>Nil.</u>
PROBABLY	
DAMAGED	
(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)	

11. FIGHTER SUPPORT

none.

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations)

Couldn't see any for overcast.

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

Nil.

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

Flak hole in fuselage - Flak hit no 1 eng
minor damage elsewhere.

16. TECHNICAL FAILURES:

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

Poor planning of mission and
damn poor navigation

S-2 OFFICER

TIME COMPLETED

10. BRIEF FIGHTER OPERATION:

30

(Estimated total number of E/A seen)

FW-190 & one Ju 88
(Types)

(Location and length of fight)

(Tactics of E/A)

Yellow nose & Tail A St Narice Black At Breast
(Color, markings, etc. of E/A)

Good evasive Action
(Our defensive action)

C T - 11 S
DESTROYED <u>2</u>
PROBABLY _____
DAMAGED _____
Fill out <u>immediately</u> separate CLAIM FORM for each claim.

11. FIGHTER SUPPORT

None

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations)

Convoy of 4 Freighters At 47:00 N 5°W At 1200

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

All losses caused By Enemy Aircraft

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

Sgt M J Kom - Left waist - Several gun shots - Wounds on forehead
Sgt FC Katto - Right waist - Small wound on forehead

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

Flack holes & Bullet holes - Trim tabs shot away

16. TECHNICAL FAILURES:

None

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-2 OFFICER

Bainbridge

TIME COMPLETED

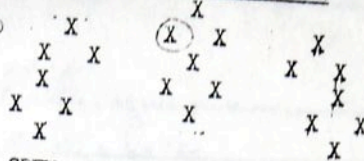
INTER-OCCUPATION FORM

SQUADRON (367) 368 369 423 A/C Number 744 Letter Date May

Bomb Load 2 x 2000 H.E. Incend.

Time Took Off Time Landed 15:30

Position in Formation



1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details:

CREW: Give Rank and Initials

Friendly A/C in any kind of distress? (Give position, time, altitude, full details)

LT. Clemson Pilot
F/O W. Clark CO-P

2nd L. S. Messer Nav.

2nd O. R. Higley Bomb.

S/S C. R. Crow Radio

S/S W. J. Condon Top T.

S/S D. A. Kind Ball T.

S/S G. Kurin R. Waist

S/L J. Duff L. Waist

S/L R. T. Fisher Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: 11:30 (Same as Col.)

Alternate Height: 25,200'

Last Resort Heading: 270°

Duration Bomb Run: 20" (C)

3. Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs:

Other Bombing:

Couldn't see

5. Any PHOTOGRAPHS taken: ~~Yes~~ No

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

Like others

8. WEATHER: (If it affected mission)

Flew under 25,400' ceiling last 100 mi. before target

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home. Target

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
	St. Nazaire				Terrace but way below	
	Brest				son of ditch	

Crew observations about Flak:

10. ENEMY FIGHTER OPERATIONS:

15 to 25 fighters at St. Nazaire mostly F.W's
(Estimated total number of E/A seen) (Types) with at least
1 yellow nose
1 white nose

(Location and length of fight)
10 at Brest Mostly F.W's
pale blue + silver

(Tactics of E/A)
all tail attacks mostly high
not preceded by low then bursts
(Color, markings, etc. of E/A)
usually - 1 or 2 over held them off
when a/c got back into tight formation
after Brest (3 a/c usually)
at first

(Our defensive action)
held them off

C L A I M S	
DESTROYED	1
PROBABLY	
DAMAGED	

(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)

11. FIGHTER SUPPORT
None

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations.
Flesh boat in Brest firing - accurate

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)
No

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)
None

16. TECHNICAL FAILURES:
None

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)
None

REPORTER _____ TIME COMPLETED _____

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 423 A/C Number 677 Letter _____ Date 1 May

Bomb Load 2X 2000 H.E. Incend.

Time Took Off _____ Time Landed _____

Position in Formation

			X		
	X		X	X	X
X	X		X		X
X			X	(X)	X
X	X				X
X					X
					X

1- HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details:

None.

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

CREW: Give _____ and Initials

Lt. Onnen Pilot

J.H. Winchell CC-?

J.G. Kotol Nav.

N.H. Simpson Bomb.

Sgt. E.W. Norlen Radio

C.E. Myers Top T.

W.T. Mosbarger Ball T.

Y. Joney R. Waist

Coleman L. Waist

J.C. McElroy Tail G.

2- TARGET ATTACKED:

Primary Time: 1127

Alternate Height: 25400

Last Resort Heading: 2850

Duration Bomb Run: Fairly good run

3- Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: _____ Returned: _____ Abortive: _____

4- Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs:

nil.

Other Bombing:

nil.

5- Any PHOTOGRAPHS taken: (Yes?) No? Left on ship at Postville.

6- GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7- ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

All balled up, particularly on leaving Eng. coast.

8- WEATHER: (If it affected mission)

9- FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, of heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	--	-----------------	---------------------------------------	----------

Fairly accurate & intense over target but not as bad as formerly - appeared to be predicted - all black bursts.

Crew observations about Flak:

So close that crew could see red explosions

only ship that might have dropped - 914 crew out in water.

22 FW-190's over at Nagasaki 15 4 55

(Estimated total number of E/A seen)
20 FW 190's over Bust.

(Types)

(Location and length of fight)

Tail attacks at Bust (as we were low)

(Tactics of E/A)

(Color; markings; etc. of E/A)

(Our defensive action)

C L A I M S

DESTROYED 2

PROBABLY

DAMAGED

(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)

11. FIGHTER SUPPORT

3 Freighters - mediums sized 47°30'N 5°30'W - headed on a course of 140°

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations)

Just before Belle Point

Two ME 110's were gagging our height - then they dropped about 4 group of five bombs in team - which hit & exploded in water 1500'

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

R-B-175 hit water in Bust Harbor - broke out of control - no chutes.

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly) 30 cal + 40 mm damage in wing & props & horiz stability.

16. TECHNICAL FAILURES:

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-2 OFFICER

J. Owen

TIME COMPLETED

The Navigator reports that he knew they were off course and at Bust - he reported this to his pilot.

INTERROGATION FORM

SQUADRON (367) 368 369 423 A/C Number 7RO Letter _____ Date 1/14/43

Bomb Load 2 X 2000 (H.E.) Incendi.

Position in Formation

Time Took Off _____ Time Landed _____

```

      X
    X   X   X   X
  X   X   (X)  X   X
  X   X       X   X   X
X   X               X   X
X                                     X
  
```

1. HOT NEWS to be reported in? Yes No
 Details: _____

CREW: Give _____ and Initials

ABORTIVE

Friendly A/C in any kind of distress?
 (Give position, time, altitude, full details)

ht O'Hara Pilot
 _____ CO-
 _____ Nav.
 _____ Bomb.
 _____ Radio
 _____ Top T.
 _____ Ball T.
 _____ R. Waist
 _____ L. Waist
 _____ Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: _____

Alternate Height: _____

Last Resort Heading:
 (circle)

Duration Bomb Run: _____

3. Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: Returned: 2 Abortive: _____

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: Turned back at English coast at 26000 at 10:30h.
mechanical failure - #1 engine throwing oil - oil pressure
went to zero. Could not feather engine with roll.
 Other Bombing: pressure before it went to zero. Prop. ran away.

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

8. WEATHER: (If it affected mission)

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy

Crew observations about Flak: _____

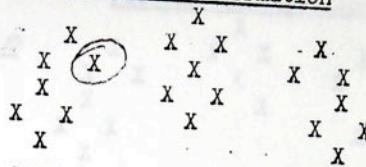
INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 793 Letter Date 1/5/43

Bomb Load 2X1000 (H.E.) Incend.

Time Took Off Time Landed

Position in Formation



1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

ABORTIVE

Friendly A/C in any kind of distress? (Give position, time, altitude, full details)

CREW: Give Rank and Initials

Capt Youree Pilot

- CO-P
- Nav.
- Bomb.
- Radio
- Top T.
- Ball T.
- R. Waist
- L. Waist
- Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time:

Alternate Height:

Last Resort Heading: (circle)

Duration Bomb Run:

3. Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others) 2X2000

Own Bombs: Turned back at English coast at 25,600' at about 1030hrs. Mechanical failure - #2 engine got hot and rough - so rough that they thought it was going to fall off. Oil temp 86° cylinder heads temp 270° #4 Super charger lagging. Heating system in waist out. Top turret partially out.

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

8. WEATHER: (If it affected mission)

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy

Crew observations about Flak:

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 180 Letter _____ Date May 1

Bomb Load 2 X 200 H.E. Incendi

Time Took Off _____ Time Landed 11:30

Position in Formation

		X			
	X		X	X	X
X	X		X		X
X				X	X
X	X				X
X					X

1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No
Details:

CREW: Give Name and Initials

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

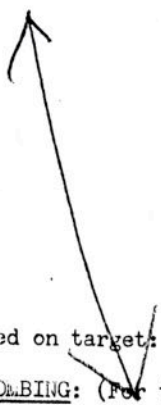
Aborted

Turned back 10:32
over Portland -
at Coast

Capt R W Smith Pilot
2nd Lt B. H. Rawlinson CC-P
Capt. Gaslin Nav.
1st Lt Emmet Ford Bomb.
T/s J Kinn Radio
T/s Bezak Top T.
S/s H.V. Wilson Ball T.
Sgt. Weslow R. Waist
S/s Webb L. Waist
Porcelli Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time:
Alternate Height:
Last Resort Heading:
(circle)
Duration Bomb Run:



3. Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others) brought back

Own Bombs:

Broken oil line in No 3 Engine
+ Push rods out (No 3 No 6 Cylinder)
Lost all oil this Engine

Other Bombing:

5. Any PHOTOGRAPHS taken: ~~Yes~~ No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

Follow around

8. WEATHER: (If it affected mission)

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy

Crew observations about Flak:

INTERROGATION FORM

2

10190

SQUADRON 367 368 369 (423)

A/C Number 524 Letter

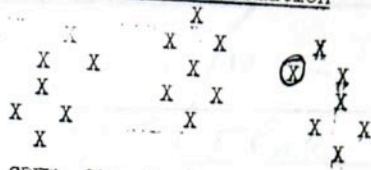
Date May 1

Bomb Load 2x2000 H.E. Incendi

Time Took Off Time Landed

Position in Formation

1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No



Friendly A/C in any kind of distress? (Give position, time, altitude, full details)

CREW: Give Rank and Initials

R. W. Jones Pilot

D. A. Steele CO-P

2nd. A. S. Morris Nav.

T/Sgt Wm. E. Hall Bomb.

T/S R. T. Stymacher Radio

T/S L. L. Bamforth Top T.

S/S Walter Piotrowski Ball T.

S/S A. Swartz R. Waist

S/S E. J. Stokrocki L. Waist

S/S J. E. Smart Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: 11:25

Alternate Height: 26000

Last Resort Heading: 270°

Duration Bomb Run: 30

3. Number of BOMBS dropped on target: Jettisoned: Returned: Abortive: 2x2000

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: Couldn't see

Cloud cover

Other Bombing:

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes No

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

On way down - Strong head wind

8. WEATHER: (If it affected mission)

Blow into Breast

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	---	-----------------	---------------------------------------	----------

Briens 11:05 Slight

Target 11:25 Moderate all below -

Crew observations about Flak:

10. ENEMY FIGHTER OFF ACTION:

(Estimated total number of E/A seen)

10-20 at Brest 10 to 15 St Nazaire

all ^(Types) F.W. 190's 1 Me 109

Fighters first hit just before St. Nazaire

(Location and length of fight)

and lasted till 15 min out from

Target

At Brest came up after Flak to 1/2 way back across channel

(Tactics of E/A)

All Side + Tail attacks

Simply sat level on a/c's tails & fired away

(Color, markings; etc. of E/A)

Picked on stragglers

(Our defensive action)

C L A I M S	
DESTROYED	<u>2</u>
PROBABLY	_____
DAMAGED	_____

(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)

11. FIGHTER SUPPORT

None

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, and enemy installations)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined)

Saw other aircraft

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received. PLACE and TIME.)

None

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

1 Flak hole

16. TECHNICAL FAILURES:

Antenna shot off

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-2 OFFICER

Weld

TIME COMPLETED

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 423 A/C Number 2540A Letter B Date 5-1-43

Bomb Load 2-2000 H.E. Incedi

Position in Formation

Time Took Off 08:53 Time Landed 7:17

```

      X
    X   X   X
  X   X   X   X
  X   X   X   X
    X   X   X   X
  
```

1. HOT NEWS to be phoned in? No

Details:

CREW: Give and Initials

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

*Little Audrey Osmining
summed to the enemy
stood his ship on tail
to give others
room*

1st Lt. C. D. BRISCOE Pilot

1st Lt. F. P. SHERMAN CO-2 *

1st Lt. D. F. MACGHEE Nav.

1st Lt. J. K. HICKEY Bomb.

3/sgt. R. L. NEWPORT Radio

3/sgt. J. J. O'NEILL Top T.

3/sgt. U. L. ROSE Ball T.

3/sgt. R. L. SCHUTTLER Waist

3/sgt. B. H. PEELMUTTER Waist

3/sgt. J. R. ROLLE Tail G.

2. TARGET ATTACKED: *In group could*

Primary Time: 11:26 *gtt*

Alternate Height: 24,800 *wind*

Last Resort Heading: 308° *collin*

(circle) Duration Bomb Run: 22 seconds

3. Number of BOMBS dropped on target: 2 Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs:

In Bay

Other Bombing:

Cloud over target

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered). (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

First across target - forced down by cloud -

8. WEATHER: (If it affected mission)

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, of heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
			<i>Light + Behind</i>			
			<i>Burst</i>		<i>10-12</i>	<i>(20) (25)</i>

Crew observations about Flak:

10. ENEMY FIGHTER OPERATIONS:

not more than 10 -
(Estimated total number of E/A seen)

Perfect -
(Location and length of fight)

20-25 at Brest

(Tactics of E/A) - Ball burst

Rose - Picked big Fleck ship at Brest from
stem to stern - swept decks - guys running everywhere
(Color, markings, etc. of E/A)

Ball burst & turret wouldn't turn, so he got out
of turret - Tail gunner

had his back hand shot -
(Our defensive action)

Incidencies got oxygen on fire -

Rose took fire extinguisher

back - Got another -

Two more - He saved the
ship

C L A I M S	
DESTROYED	(1)
PROBABLY	
DAMAGED	
(Fill out separately on FORM for each claim.)	

11. FIGHTER SUPPORT

In between time he beat out fire
with hands

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, enemy signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations,

Airport at I.P. Hwy. Construction on way in
In areas that had been worked

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

→ Roller - Rose - Newport

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

Roller fired Radio Gun
with wounded hand
till he passed out -

16. TECHNICAL FAILURES:

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

Got a PW after hit
at field with
stuck on fire -

S-2 OFFICER

TIME COMPLETED

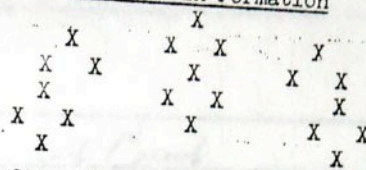
INTERROGATION FORM

SQUADRON (367) 368 369 423 A/C Number 076 Lett. Date 5-1-43

Bomb Load 24000 H.E. Incendi

Time Took Off / Time Landed /

Position in Formation



1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details: Right wing on fire over Brest 4000 feet it climbed

Friendly A/C in any kind of distress? (Give position, time, altitude, full details)

CRE.: Give Rank and Initials

- MAND, A.T. Pilot
- Kisamore, L.R. CO-P
- Dolpe, L.E. Nav.
- Togek, C.V. Bomb.
- Kay, L.B. Radio
- Vondrachek, C. Top T.
- Silver, C. Ball T.
- Klipper, J. R. Waist
- St. Louis, M. L. Waist
- Foster, P.B. Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: 1128
 Alternate Height: 25000
 Last Resort Heading: 270
 (circle)
 Duration Bomb Run: 200

3. Number of BOMBS dropped on target: 2x Jettisoned: 2000 Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs:

Other Bombing:

Clouds - Righties

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

Brest

8. WEATHER: (If it affected mission)

6/ to 8/10 going in low overcast

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location in relation to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	---	-----------------	-----------------------------	----------

Flak light in back

Brest

Crew observations about Flak:

5-10-
(Estimated total number of E/A seen)

(Types)

(Location and length of fight)

4 on tail at once at Break

Jan 70
(Tactics of E/A)

(Color, markings, etc. of E/A)

(Our defensive action)

C L A I M S	
DESTROYED	_____
PROBABLY	_____
DAMAGED	_____

(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)

11. FIGHTER SUPPORT

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, etc. signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations,

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

Kliff killed - Kay + Mc Louis serious -

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly)

3 other men slightly injured
Vandreck - Foster blown

16. TECHNICAL FAILURES:

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-2 OPERATOR

Drumfether

TIME COMPLETED

Magoffin

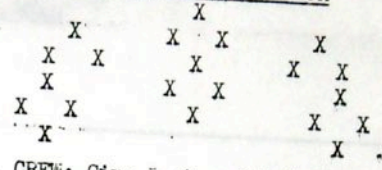
INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 (369) 423 A/C Number 993 Letter Date 1/5/4

Bomb Load 2x2000 H.E. Incendi

Time Took Off Time Landed 1517

Position in Formation



1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No
Details:

CREW: Give Name and Initials

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

- 1st Lt. J.G. Magoffin Pilot
- 1st Lt. K. Conley CO-P
- 1st Lt. B.E. Howenstein Nav
- 1st Lt. C.J. Travis Bomb
- S/S. B.W. Sparks Radio
- T/S. A.H. Hinebaugh Top T.
- S/S. R.P. Nolasco Ball T.
- S/S. J.T. Ross R. Waist
- S/S. R.G. Watkins L. Waist
- S/S. T.A. Rosato Tail G.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: 1126
 Alternate Height: 14000'
 Last Resort Heading: 310°
 (circle)
 Duration Bomb Run: 4000 min,
 but the clouds obscured target
 for all but 20 sec.

3. Number of BOMBS dropped on target: 2 Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: 3 bursts in water - short and to left of target.
 Saw bombs hit a boat (sub)

Other Bombing:

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? (No?)

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS: Flak ships at Brest;

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)
As ordered to target - (at 11:26) - exact

8. WEATHER: (If it affected mission)

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy

Crew observations about Flak: At Brest - the heavy naval guns were firing at us, the shells hitting the water.

10. ENEMY FIGHTER OFFENSE:

St. Nazaire - about 15. Mostly 190s

(Estimated total number of E/A seen) (Types)

at crest, abt 8 mi from tail

(Location and length of fight)

(Tactics of E/A)

(Color, markings, etc. of E/A)

No claims

(Our defensive action)

C L A I M S	
DESTROYED	_____
PROBABLY	_____
DAMAGED	_____
(Fill out immediately separate CLAIM FORM for each claim.)	

11. FIGHTER SUPPORT

no

12. OBSERVATIONS: Give TIME, PLACE, HEIGHT (List any observations of military importance such as balloons, decoys, dummies, camouflage, smoke screens, ether signals; activity at airdromes, ports, water-ways, roads, railroad yards; concentrations of vehicles, troops, vessels; landmarks, new enemy installations, etc.)

13. INCIDENTS TO FRIENDLY A/C: (If one of our A/C lost, state whether by A.A., E/A Action, Accident or Undetermined Cause)

see front

14. INJURIES TO CREW: (Give name, position in A/C, type of injury, how received, PLACE and TIME.)

no

15. DAMAGE TO A/C: (Briefly) *Woke in fuselage, hydraulics out - see report etc. Damage extensive.*

16. TECHNICAL FAILURES:

ASO's oxygen leak

17. CREW COMMENTS: (Any unusual incidents? Any suggestions?)

S-1 *St AB Richardson* E-COMPLETED

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367-368 (369) 423 A/C Number 4679 Letter _____ Date 1-5-43

Bomb Load 24200 H.E. Incend.

Time Took Off 845 Time Landed 330

Position in Formation

			X		
	X		X	X	X
X	X		X		X
X			X	X	X
X			X		X
X					X
					X

CREW: Give Rank and Initials

1st E.G. HANCO Pilot

1st D.R. WINTERS CO-P

2nd G.F. MELTZER Nav.

2nd L.B. IREWIN Bomb.

Sgt R. GALINDE Radio

T/Sgt R.E. MOORE Top T.

Sgt M. STEINHART Ball T.

Sgt F.C. LATTO R. Waist

Sgt M.J. KONO L. Waist

Sgt R. PETERSON Tail G.

1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details:

No one got out of ② at
Brest -

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

3 over Brest -

1 over St Nazaire

1 turned back at St Nazaire
for Belle Isle - Fighter on him.

2. TARGET ATTACKED:

Primary Time: 11:25

Alternate Height: 24,500'

Last Resort Heading: 270°

Duration Bomb Run: 20 Sec.

3. Number of BOMBS dropped on target: 2 Jettisoned: Returned: Abortive:

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others) No

Own Bombs:

No

Other Bombing:

No

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS: No

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

8. WEATHER: (If it affected mission) Yes - Couldn't see target

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Accuracy
------	-------	---------------	---	-----------------	----------

Not so heavy.

Crew observations about Flak:

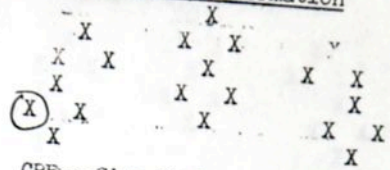
Vinnedge

INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 (369) 423 A/C Number 426 Lett. _____ Date 1/3/43

Bomb Load _____ H.E. Incend. _____
Time Took Off _____ Time Landed _____

Position in Formation



1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No
Details: say B-17 ditch off coast and break into pieces (land?)
Friendly A/C in any kind of distress? (Give position, time, altitude, full details) almost in harbour. about 1420 hrs

CREW: Give Rank and Initials

- R.A. VINNEDGE Pilot
- G.S. HOLMSTROM CO-P
- K.B. CAVEDO Nav.
- R.S. LINDSAY Bomb.
- 1/Sgt. B.S. BROWN Radio
- S/Sgt. P.R. LOUBET Top T.
- S/Sgt. C.E. FRYMOYER Ball T.
- S/Sgt. S.H. HOLLEMAN R. Waist
- S/Sgt. B.L. FASSIG L. Waist
- S/Sgt. H.W. HOSER Tail G.

2. TARGET ATTACKED:
Primary Time: 1126
Alternate Height: 24,000
Last Resort Heading: 310°
(circle)
Duration Bomb Run: 20 sec.

3. Number of BS dropped on target: all Destroyed: _____ Returned: _____ Abortive: _____

4. Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)
Own Bombs: no.

Other Bombing: no. too much cloud just over target.

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No? No

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS: To crack at flak ship didn't sinking results

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give time, place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)
as ordered except for return.

8. WEATHER: (If it affected mission) some clouds over target.

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home.

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy), intense, moderate or slight.	Color of Bursts	Accuracy in relation to A/C
------	-------	---------------	---	-----------------	-----------------------------

at Nazaire - that good but not direction. Moderates

Bursts - Not much bursts were stepped up.

Over Brest - very heavy but not too accurate also fired

new observations about Flak: artillery flak ships.

Believed bombs were dropped at Brest - off to right

INTERCOMMISSION FORM

5

SQUADRON 367 368 369 423 A/C Number 306 Letter _____ Date 1-5-43

Bomb Load 247000 H.E. Incendi.

Time Took Off 8:45 Time Landed 3:25

Position in Formation

	X	(X)	X	X
X	X	X	X	X
X		X	X	X
X	X	X	X	X
X				X

1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No 15:25
Details:

→ Ruby - Wigginton - Popp.
at Brust.

Friendly A/C in any kind of distress?
(Give position, time, altitude, full details)

owner landed at
677 Portneash.

CREW: Give Rank and Initials

Putnam Pilot
McClann CO-P
Dexter Nav.
May Bomb.
T/S R G Phully Radio
T/S G. Klucick Top T.
S/S Hatcher, W.G. Bal. T.
T/S Wendelowski R. Waist
S/S E.S. Miller L. Waist
S/ E.E. Kennedy Tail G.

I wear wife's watch + spectacles -
Check known about Ruby -

2. TARGET ATTACKED: Johnson. 3 jumped.

Primary Time: 11:26

Alternate Height: 25000 -

Last Resort Heading: 270 -
(circle)

Duration Bomb Run: 70 seconds

3 Number of BOMBS dropped on target: 2 Jettisoned: 2 x 2000 - Returned: _____ Abortive: _____

4 Observed RESULTS OF BOMBING: (For this plane or others)

Own Bombs: No results -

Could identify

Other Bombing: 9/10 cloud -

5. Any PHOTOGRAPHS taken: Yes? No?

6. GROUND TARGETS ATTACKED BY GUNFIRE AND RESULTS:

7. ROUTE (If different than ordered) (If ABORTIVE give place, height of turn; reason for returning early, and disposition of bombs.)

From coast to left of IP over Nantes - Led into Brust

8. WEATHER: (If it affected mission) 9/1st got split up - left at 11:15

9. FLAK: Encountered on way out, at target and on way home. Second leg

Time	Place	Height of A/C	Type (light, heavy, intense, moderate or slight)	Color of Bursts	Location of Bursts in relation to A/C	Accuracy
------	-------	---------------	--	-----------------	---------------------------------------	----------

2nd Wing did not come down thru overcast We did -

Part of 9/1st on deck part on top.

Very light at target - Back - and inaccurate.

Crew observations about Flak:

Light blocks + Machine Guns - then fighters - at Brust

