

R E S U M E

OF

EDWIN G. PIPP  
5050 Ocean Beach Blvd Apt 507  
Cocoa Beach, Florida 32931  
(305) 784-3389

PERSONAL  
DATA

Birth Date: 5-18-19  
Detroit, Michigan  
Height: 6'2"  
Weight: 220  
Marital Status: Married  
Children: Five (adults)  
Social Security Number: 381-07-7026

EDUCATIONAL  
BACKGROUND

Detroit Public Schools  
Detroit, Michigan  
Wayne State University  
Detroit, Michigan  
Industrial College of Armed Forces  
(National Resources Conference)  
University of Southern California  
(Aircraft Accident Prevention)  
U.S. Air Force Air War College  
(two year correspondent course)

ACADEMIC  
QUALIFICATIONS

Bachelor of Arts Degree  
Date of Graduation: June 1948

EMPLOYMENT  
BACKGROUND

THE DETROIT NEWS  
615 W. Lafayette  
Detroit, MI 48231  
Employed: 1938 to retirement, August 1981  
Job Titles and Descriptions: Editorial employee since  
1938 covering all types of news events. Aerospace  
writer for the News since 1952. Korean and Vietnam War  
correspondent. Covered all manned orbital space missions  
at Cape Kennedy and Houston from the John Glenn flight  
through the first space shuttle mission. Covered most  
major aerospace events in the last twenty years with  
assignments to all parts of the United States, Europe  
and the Far East.

MILITARY  
BACKGROUND

Five years in Army Air Corps during World War II, including ten combat missions as B-17 pilot over Europe. German prisoner of war for two years. Michigan Air National Guard Officer from 1946 to retirement as a Colonel in 1974. Have first pilot time in more than twenty different military aircraft ranging from B-52 through supersonic fighters to small observation planes.

PROFESSIONAL  
ACTIVITIES

President of Aviation/Space Writers Association (AWA) for two terms, 1958 and 1959.

Voted an AWA life member in 1979 for "lasting devotion to veracity and accuracy in writing."

Recipient of awards from Flight Safety Foundation for air safety writing, 1960 and 1962.

Winner of Robert S. Ball Award for coverage of the John H. Glenn orbital mission, 1962.

AWA awards for aerospace writing in 1962, 1972, 1973, 1974, and 1981.

Hoyt S. Vanderberg Achievement Award for the Michigan Air Force Association, 1970.

Michigan United Press International Award for feature writing, 1974.

Michigan Associated Press Newswriting Awards 1966, 1973, and 1975.

Detroit Press Club, elected to Board of Governors, 1981.

FAA commercial pilot's license for single and multi-engine aircraft, plus an instrument rating.

LEISURE TIME  
ACTIVITIES

Racketball, tennis, bicycling, jogging, and scuba diving.

BREST 1<sup>er</sup> Mai 1943

LA TRAGIQUE MÉPRISE  
du 306<sup>e</sup> B.G. de la 8<sup>e</sup> U.S.A.F  
au retour d'un raid  
sur SAINT-NAZAIRE

306<sup>e</sup> BOMB. GROUP  
8<sup>e</sup> U. S. A. F.

BREST  
1<sup>er</sup> Mai 1943  
367<sup>e</sup> Sq  
Col. PUTNAM

Situation de la  
Formation à 13.40 GMT.



C'est dans cette formation que le 306<sup>e</sup> B.G. se présente  
à la POINTE SAINT MATHIEU à la suite d'une erreur de navigation.

Les chasseurs allemands,  
des F.W. 190 et des M.E. 109,  
au nombre de 15 à 20, vont  
poursuivre les B. 17 échappés à la Flak.

306<sup>e</sup> BOMB GROUP  
8<sup>e</sup> U. S. A. F.

BREST  
1<sup>er</sup> Mai 1943  
367<sup>e</sup> Sq  
Col. PUTNAM

Engagements de la  
Formation à partir de 13.50 GMT



Liste des B. 17 abattus dans les parages d'Ouessant et de Brest,  
le 1er mai 1943 (voir carte)

entre 13 h 50 et 14 h 40

(heure anglaise)

14 h 50 et 15 h 40

(heure allemande)

SSS

**8ème U.S. AIR FORCE**

B 17 n° 4225784 - 306 th B.G. - 423 s Sq - Lt WIGGINTON Bart

Lettre H

basé à THURLEIGH

abattu en rade de BREST presque dans le port.

Equipage totalement anéanti.

B 17 n° 425422 - 306 th B.G. - 423 d Sq - Lt. PIPP Edwin

Lettre H

basé à THURLEIGH - tombé à 25 miles de BREST

6 tués - 4 prisonniers.

B 17 n° 4229620 - 306 th B.G - 367 th Sq - Lt LUBY Owen

Lettre H

basé à THURLEIGH

abattu par 48° 20 N et 5° W

équipage totalement anéanti

B 17 n° 41 24 547 - 91 st B.G. - 323 d Sq - Lt RAND Robert

Lettre A

basé à BASSINGBOURNE

abattu au-dessus de BREST.

5 morts - 5 prisonniers ramenés à St MALO.

---

*Au cours de ce même raid, le 1<sup>er</sup> mai 1943,  
18 chasseurs allemands ont été abattus  
dont 8 par le seul 306<sup>th</sup> B.G.  
7 B 17 ont été abattus par la Flak et la chasse  
dont 1 à S<sup>t</sup> Pierre de Retz  
2 dans les parages de Belle-Ile  
4 dans les parages de Brest (voir ci-dessus)*

---



Maynard H. (Snuffy) Smith receives the Medal of Honor from Secretary of War Henry L. Stimson. The ceremony was unusual in being held in a combat theatre and it was a rare occurrence for the presentation to be made by anyone other than the President of the United States. 15 July 1943.

## Chapter 8 SNUFFY SMITH'S DAY 1 May 1943

May 1, 1943, was a memorable day in the history of the 306th Group, the day in which the most medals were awarded for a single mission, and it was the day in which Sgt. Maynard H. (Snuffy) Smith earned the Medal of Honor for "conspicuous gallantry and intrepidity above and beyond the call of duty."

Navigational errors, never satisfactorily explained, created the setting for Smith's heroic action; they also cost the group three airplanes and their crews, plus three other men lost. It was a day which the survivors never stopped talking about, with the stories being repeated over and over again for the following two years at Thurligh. New crews were likely to hear more from Smith's detractors than they were from the other side.

Eighteen planes under the command of Lt. Col. Claude Putnam were off the ground that morning at 9 a.m., joining the 91st Group over Bassingbourne to form the 101st Combat Wing. The two groups headed south to Portland Bill where they met the 102nd Combat Wing, joining together the 8th's four B-17 groups. The 303rd was leading the mission, followed by the 305th, the 91st and the 306th.

St. Nazaire, by now a familiar place to almost everyone in the formation, was again the target. For this mission the 306th planes were each carrying two 2000 pound bombs which would be aimed at the harbor installations. St. Nazaire was by no means a favorite target and when this raid was concluded the group had put a total of eighty-three planes across the city, of which twelve failed to come home. The 8th had seventy-eight planes take off on this morning, but only twenty-nine of them bombed St. Nazaire. Eleven planes aborted because of mechanical failures or personnel problems, thirty-eight aircraft aborted because of weather, and seven were shot down. In all there were seventy-three men missing in action, eighteen wounded and two killed.

It was graded as one of the easier missions the 306th had flown in quite some time with little defensive activity before or at the target. Bombing on a 270° heading, Col. Putnam led his planes west and began a letdown off the target. A half hour later at 12,000 feet the group turned to 320° and shortly thereafter made another smaller correction to the right. At 1315 the formation turned sharply to the right at 800 feet towards what was assumed would be a landfall on southwestern England. There can have been no doubts in the lead ship that day, as the new navigational procedure when position was at all in question was to fly 360° for half an hour and then turn to 45° and England would be there.

At 13:40 the bombers made landfall at a harbor and some men remarked later of noticing the "lights" blinking at them. Suddenly they were hammered by flak of great intensity and variety: 88 mm guns, heavy coastal artillery, 8 mm machine guns. By this time the helpless planes were over the harbor of Brest, the most important naval base in France; not over England. Frantically, the leaders began to turn the formation as quickly as they could. It demanded all the flying skills the pilots could muster to keep their planes in the air at low altitude; those on the inside of the turns struggled to keep from stalling, a maneuver that could easily have been fatal. The survivors never doubted the abilities of the Germans to throw lots of shells their way and to put them accurately into the careening aircraft. The shells found their marks and later S/Sgt. Eli Rogers was to say that the holes appearing in the top of the wing of his ship looked like corn popping.

Unfortunately, Rogers did not have much time to watch this phenomenon as his aircraft flown by Lt. Edwin Pipp hit the water, the first of two to go down in the harbor. Rogers, the engineer, had been wounded earlier by flak and the navigator had put a bandage around his injured wrist. This later almost killed Rogers, as the bandage caught on something when the plane went under water. Rogers has no idea how long he struggled to free himself, or just how he did it. He eventually floated out of the plane unconscious and was luckily seen by Pipp and S/Sgt. James L. Babbs, the tail gunner. Babbs, too, had been knocked out, but came to, saw Pipp in a raft and swam to him. Together they caught hold of Rogers' jacket and held his head out of water against the side of the raft until all were picked up by a German boat.

After having been wounded in the left knee and right elbow by the Brest flak, Babbs left his tail guns and went to the waist. There he found one waist gunner dead and the other in a state of shock. Babbs fired the right waist gun at an attacking German fighter and believes that he knocked it down just before his own plane hit the water. Also surviving out of this crew was Sgt. James J. Melillo who was flying as the nose gunner.

Killed were 1st Lt. James B. Lear, copilot; 2nd Lt. Leland J. Flower, navigator; T/Sgt. Buren C. Williams, radio; S/Sgt. Eddie Zaban, ball; and Sgt. Edward Kaczanowski and S/Sgt. Norman A. Neuweiler, waist gunners.

The action caused by the arrival of the bombers was furious. To the German flak gunners were added about twenty Luftwaffe planes which attacked from the rear. A second 423rd Squadron plane, that of 1st Lt. Bart Wigginton, also was lost in the harbor. His entire crew was killed including 1st Lt. Ralph L. Denny, copilot; 2nd Lt. Robert C.

Farmer, navigator; 2nd Lt. David J. Nordberg, bombardier; S/Sgt. John M. Cybulski; Sgts. Abraham L. Cogan, William J. Dvakovich, Robert W. Gordon, Cleston K. Harrison and Ralph W. Wallace.

A 367th plane is reported to have ditched in the water outside the Brest harbor, the third to go down. 1st Lt. Owen Luby and his crew were lost: 2nd Lt. Evan D. Clayton, navigator; 2nd Lt. Thaddeus V. Powell, copilot; T/Sgts. John Alexander and Reuben Van Sickle; S/Sgts. Thomas D. Oakman, Robert L. Teegarden, Elmer E. Wenzel, Jr., and Edward J. Zabawa; and Sgt. Louis H. Wichmer.

When the fighters hit the tail end of the formation the outside planes on either side of the group took the most severe pounding, those of 1st Lt. L.P. Johnson and 2nd Lt. Carroll D. Bruscoe.

As they had been proceeding home from the target, Johnson had said to his copilot, 2nd Lt. Bob McCallum, an eleven-day veteran and transfer from the RAF, "It seems odd to be flying northeast here." Within minutes they realized the prophetic wisdom of this statement as they became engulfed in the fury of the defense of Brest; they probably were pounded so badly because they were at a lower altitude than almost any other plane. As Capt. Raymond Check, Johnson's element leader, began his sharp turn out of the battle area, Johnson made every effort to stay with him. Precisely at this moment the fighters hit, inflicting great destruction.

"I knew we had been hit and had a serious problem; the plane was on fire and not flying well," says Johnson.

He ordered T/Sgt. William W. Fahrenhold, his engineer, to go back to check on conditions in the rear of the airplane. When Fahrenhold opened the front door to the bomb bay he saw nothing but flames at the rear of the bay across the wall of the radio room. Johnson and McCallum glanced back and told Fahrenhold to take a fire extinguisher with him.

"Lieutenant, I can't go back there," was Fahrenhold's reply. Nevertheless, he began spraying his extinguisher the length of the bomb bay. Eventually the flames died down and he was able to scramble through the bomb bay to open the door on the destruction that lay beyond.

Sgt. Maynard H. Smith, flying his very first mission as a bomber crew member, had been assigned to the tail turret. While tracking an oncoming fighter, Smith felt and heard a terrific explosion above him.

His story as told to Andrew A. Rooney of *Stars and Stripes*, recounts the remainder of the action:

"My interphone and the electrical controls to my turret went out, so I handcranked myself up and crawled out of the turret into the ship. The first thing I saw was a sheet of flame coming out of the radio room and another fire by the tail wheel section.

Le B 17 américain abattu le 1<sup>er</sup> mai 1943 dans les parages de "Bank au Vervent" portait le n° 425422. Il appartenait au 306<sup>eme</sup> Groupe de Bombardement et du 423<sup>eme</sup> Squadron de la 8<sup>eme</sup> U.S. Air Force. Il était basé à THURLEIGH.

Le "Pax Vobis" recueille 4 rescapés :

Le pilote :	Edwin G. PIPP	(décédé en 2001)
Le sgt :	James MELLILO	(décédé en 1976)
Le tsjt :	Eli ROGERS	(décédé en 2006)
Le ssgt :	James BABBS	(décédé en 1991) (blessé au genou gauche et au coude droit)

Les 6 autres membres de l'équipage sont portés disparus.

Le co-pilote :	James LEAR
Le Lt :	Leland FLOWER
Le tsjt :	Buren WILLIAMS
Le tsjt :	Eddie ZABAN
Le ssgt :	Edward NEUWILLER
Le ssgt :	Edward KACZANOWSKI

---

Le 1<sup>er</sup> mai 1943, à la suite d'une erreur de navigation nous nous retrouvons au-dessus de BREST à 500 pieds.

Nous revenions de ST NAZAIRE que nous avons bombardé. Le Lt Edwin G PIPP était notre pilote.

Ce fut une mauvaise mission, dès le départ. Le nouveau co-pilote n'arrivait pas à se maintenir en formation.

Notre navigateur "FUZZ" FLOWER nous avertit que nous étions revenus en passant par BREST!

Les chasseurs allemands et la Flak nous tiraient dessus avec des armes de petit calibre, concentrant leurs tirs sur notre appareil.

Je restais dans la tourelle de queue jusqu'au moment où elle reçut une rafale. J'étais blessé au genou gauche et au coude droit.

J'allais dans la carlingue. Les deux mitrailleurs, deux nouveaux dans l'équipage, étaient morts.

Je saisis la mitrailleuse de droite et j'abats un Me 109 allemand. En regardant vers le bas je vis l'eau qui montait vers nous.

L'instant d'après j'étais assommé par le choc.

Le mitrailleur dorsal était encore dans sa tourelle quand nous avons percuté l'eau.

Nous ne fûmes que quatre à nous en sortir vivants.



(2)  
J'étais sans connaissance à la suite du "crash".  
dans l'eau. Mon gilet de sauvetage avait été  
arraché, mais j'agrippais une bouteille d'oxygène  
et nageais vers le canot de survie.

Je fus recueilli par un hydravion allemand  
et envoyé à BREST dans un hôpital où je  
fus très sommairement soigné avant d'être  
dirigé vers un camp de prisonniers.

J'ai retrouvé en captivité le pilote PIPP,  
le mécanicien Eli ROGERS et aussi James  
MELLILO qui avait fait sa première mission  
avec nous.

Nous n'étions pas trop mal traités jusqu'à  
notre transfert du STALAG 7A au STALAG XVIII B  
(celui sur lequel BEVIN a écrit un livre). C'était  
le pire des camps pour les aviateurs alliés.

Puis nous fûmes évacués à marche forcée.  
(Je réussis à m'évader, mais je fus repris.)

On nous ramena au STALAG XVIII B, où seuls  
les malades hospitalisés furent laissés sur  
place lorsque nous fûmes évacués à nouveau.

Nous avons été libérés par les Russes.

JAMES L. BABBS

décédé en 1991.

Interview de ELI ROGERS

Tsgt 8<sup>e</sup> US AF. ①

réalisée le 12 avril 1977 à Williamston, Caroline du Nord

Je fus abattu au cours de ma 13<sup>e</sup> mission le 1<sup>er</sup> mai 1943.

Alors que nous revenions d'un raid de bombardement sur S<sup>T</sup> NAZAIRE, le navigateur de tête commit une erreur et nous conduisit droit sur BREST à 500 pieds. Il avait confondu la POINTE S<sup>T</sup> MATHIEU avec la POINTE de LAND'S END !...

Trois avions furent abattus dans le port

Nous avons été touchés par la Flak, mais tout semblait O.K. De la tourelle dorsale où je me trouvais, partout où je regardais je ne voyais que des trous qui éclataient sur le métal de l'avion. De la fumée commença à envahir mon habitacle. Elle provenait de la pompe hydraulique. Je réussis à éteindre le feu avec un petit extincteur.

Nous fûmes alors touchés à nouveau par la défense anti-aérienne embarquée qui tirait des bateaux qui étaient dans le port. Nos quatre moteurs ~~avaient~~ pris feu et le pilote perdit tout contrôle de l'appareil.

Je descendis dans la carlingue et je trouvais le radio étendu sur le plancher, vivant mais salement touché.

Les deux mitrailleurs étaient morts. Je me <sup>(2)</sup> rendis compte tout à coup que nous allions toucher l'eau et je m'agrippais au harnais des canots de survie pour les libérer.

L'avion coula presque aussitôt après avoir heurté la surface. Je me retrouvai prisonnier à l'intérieur et je m'enfonçais avec l'appareil.

Quelque temps auparavant j'avais été blessé au poignet droit et le navigateur m'avait fait un bandage sommaire au bras.

Le bandage s'était pris dans je ne sais quel morceau de la carlingue et il m'entraînait au fond.

Pendant ce temps, BABBS et PIPP avaient réussi à sortir de l'avion et à grimper dans un radeau de survie. C'est BABBS qui m'a aperçu alors que je flottais sur l'eau. Je n'ai jamais su comment je m'en étais sorti.

Ils sont venus à mon aide, mais ils furent incapables de me hisser dans le radeau.

Ils me soutinrent sur le bord en me maintenant la tête hors de l'eau.

(LEAR, le co-pilote, avait été tué quand la Flak avait touché l'un des moteurs. Une pièce de moteur avait été projetée à travers le cockpit et avait frappé LEAR à la tête.)

Je n'ai repris conscience qu'à l'hôpital de BREST, sous la surveillance d'un Allemand,

mais j'étais pris de crises d'étouffement terrible<sup>(3)</sup>.  
Une infirmière me prodigua des soins et  
quelque temps après je fus conduit à PARIS  
par un convoi motorisé. Je restais un  
mois à l'hôpital. Mais je n'avais repris  
réellement conscience qu'après mon arrivée à  
PARIS.

Après un passage au "DULAG LUFT" je fus  
transféré au STALAG 7A puis au 17B  
à KREMS en AUTRICHE que nous avons  
quitté le 12 avril 1945.

J'ai été libéré le 3 mai 1945.

ELI ROGERS tsgt 8<sup>e</sup> USAF  
105 McCaskey  
WILLIAMSTON  
NC 27892

Lettre d'Edwin G. PIPP - 9 mars 1992

①

Cher Mr Mazeás,

Russell STRONG m'a envoyé une copie de votre lettre concernant les événements survenus lorsque mon B-17 a été abattu le 1<sup>er</sup> mai 1943.

Vous comprenez, bien sûr, que, s'agissant d'événements vieux de 50 ans, vécus par nous qui étions blessés et sous le coup du stress, il se peut que les détails dont nous nous souvenons ne soient plus très justes.

J'ai appelé ROGERS aujourd'hui pour lui demandé à nouveau sa version des faits.

BABBS est mort l'année dernière, si bien que ROGERS et moi, nous sommes les seuls survivants.

Comme vous le savez nous avons été touchés par la Flak avant l'attaque qui nous a achevés. ROGERS avait été blessé au bras et FLOWER lui avait fait un bandage. ROGERS précise qu'il n'était plus dans sa tourelle dorsale quand nous avons été touché à nouveau.

Il y a quelques années, ROGERS, BABBS et moi-même nous avons passé un week-end ensemble et il y a un certain nombre de choses sur lesquelles nous étions d'accord.

Nous avons été touchés à la fois par le Flak et par les chasseurs. Le B-17 n'était

plus sous contrôle quand nous avons heurté l'eau<sup>(2)</sup>  
Nous pensons qu'il a touché l'eau sous un angle  
de  $45^\circ$ . Cependant, pour un observateur  
extérieur il pouvait sembler que l'avion volait  
plus à plat. Je sais que l'appareil avait  
échappé à mon contrôle et ROGERS était si  
sûr que nous allions droit au crash qu'il  
avait libéré les deux "dingies".

Il avait quitté la tourelle dorsale et rejoint  
la salle de radio parce que ses mitrailleuses  
étaient hors d'usage.

J'ai été assommé par le choc du "crash" et,  
prisonnier du cockpit, j'ai caulé avec l'avion.

Je réussis à sortir par la petite fenêtre qui  
se trouve près de la place du pilote. Lorsque  
je fis surface je pouvais voir la terre et  
je commençais à nager vers le rivage.

C'est alors que je vis BABBS accroché à  
une bouteille d'oxygène et qui tentait de  
rejoindre un radeau de survie, dans l'autre  
direction. Je me mis à nager vers lui.

BABBS m'aida à grimper dans le radeau  
et tant bien que mal nous aidâmes MELLIO  
à grimper à son tour. Nous essayâmes  
aussi de laisser ROGERS à bord, mais il se  
plaignait tellement chaque fois qu'on le remuait  
que nous nous sommes contentés de le maintenir  
le long du radeau.

ROGERS dit qu'il ne se rappelle de rien (3)  
jusqu'à ce qu'il se réveille à l'hôpital.  
Mais il raconte que plus tard, au camp de  
prisonniers, BABBS lui a dit qu'ils avaient  
été recueillis par un bateau propulsé  
par un moteur monté à l'arrière, au-  
dessus de l'eau. Nous appelons cela  
un hors-bord.

Je pense que nous avons été transportés  
en aéroplane, mais je me trompe peut-être.  
Je m'étais couvert la tête d'une couverture  
et j'avais des idées d'évasion. Cependant  
quelqu'un rejeta la couverture et un homme  
pointa une arme sur moi.

Je ne sais pas pourquoi je m'étais mis  
dans l'esprit que nous étions tombés dans  
le port de BREST. Mais ce que je sais  
c'est que nous étions près de la terre.

Pour ailleurs, il n'y a pas de question  
à ce sujet : quatre hommes, trois dans  
un radeau, et un quatrième accroché  
au bord, ont été recueillis ce jour-là.

Edwin G. PIPP.

P.O. Box 56

BROXTON

GA 31519.

Lettre d'Edwin G. PIPP,  
pilote

26 mars 1992<sup>(1)</sup>

Cher Mr. Mazéas,

Je vous remercie beaucoup pour toutes les informations que vous m'avez envoyées. Il semble bien que vous en connaissiez plus long que moi sur ce qui s'est passé le 1<sup>er</sup> mai 1943.

Cependant, j'ai cherché dans mes notes, qui ne sont pas très développées et je vous envoie les informations que j'ai pu trouver.

Dans une lettre à ma mère, écrite d'un camp de prisonniers en Allemagne, je disais.

"Les chasseurs et la Flak avaient réussi à mettre le feu à trois de mes moteurs et à endommager toutes les commandes inutilisables. Je me suis écrasé en mer juste au-delà de BREST et j'ai été recueilli par un bateau de pêche allemand après être resté dans l'eau environ une heure."

C'était la première lettre que j'écrivais du camp et c'est probablement ma meilleure réminiscence de ce qui est arrivé.

Votre photo de l'ILE de SEIN me rappelle quelque chose. Je me souviens que le bâtiment (je pensais que c'était un hôpital) où je fus conduit immédiatement après notre accostage, était



construit en bois, comme sur la photo. (2)  
Y avait-il un petit hôpital sur l'ILE?

Mon B-17 n'avait pas de nom. Si j'étais resté plus longtemps en ANGLETERRE je l'aurais appelé "PRIDE OF THE KIARAN II".

C'était le second B-17 sur lequel je volais avec mon équipage. Le premier avait été détruit en s'écrasant à l'atterrissage, par suite du mauvais temps, quand je suis arrivé en ANGLETERRE pour la première fois, venant des ETATS-UNIS. Bien que je sois venu des U.S.A. comme commandant de bord, j'ai accompli 8 missions de guerre comme co-pilote pour apprendre les techniques des raids et du combat. J'ai été abattu au cours de ma 10<sup>ème</sup> mission.

Les KIARIAN sont de drôles et charmants personnages de la nouvelle de Thorne SMITH "RAIN IN THE DOORWAY".

Je suis grand, 1,88 m, le plus grand de tout mon équipage. Mais je ne me souviens pas de ce qui s'est passé à terre, ni si quelqu'un chantait dans le radear.

Je n'ai pas pu trouver de photo de mon équipage. Seulement cinq hommes de l'équipage d'origine participaient à cette mission : moi, ROGERS, WILLIAMS, ZABAN et BABBS. Les autres étaient nouvellement

débarqués des U.S.A. et c'était leur première<sup>(3)</sup> mission de guerre.

Je vous envoie deux photos de moi. L'une me représente avec deux autres officiers, mais qui ne participaient pas au vol du 1<sup>er</sup> mai.

Une autre a été prise en 1989 à bord d'un C-141, alors que ma femme et moi nous revenions d'EUROPE.

Je viens tout juste de trouver une autre photo, que mon fils m'a donnée (il vit en ANGLETERRE) où je suis avec lui, au mémorial du 306<sup>ème</sup> B.G., près de THURLEIGH en ANGLETERRE. La photo est de 1990.

Je vous envoie aussi une notice personnelle que j'ai rédigée en 1981, tout de suite après mon départ à la retraite quand je vivais en FLORIDE.

Et je vous transmets une photocopie de ma fiche de prisonnier de guerre. C'est une carte rouge et elle n'est pas très bien reproduite.

En espérant que ceci pourra vous aider faites moi savoir s'il y a quelque chose que je peux faire encore pour vous.

Je voudrais cependant vous poser une question Pourquoi vous intéressez-vous autant à un événement qui s'est déroulé il y a presque cinquante ans ?

Edwin G. PIPP

Name BABBS, JAMES L Address Box 447 WOOD RIVER, IL Telephone 618-254-4560 62095

MISSING AIRCRAFT REPORT

Pilot EDWIN G. PIPP Plane # and Name \_\_\_\_\_

Mission Date MAY 1, 1943 Target ST. NAZAIRE FR.

Cause of loss: AA fire  Fighter attack  Other, explain

DUE TO NAVIGATIONAL ERROR FLEW OVER BREST AT 500 FEET

Describe conditions in the plane as completely as you can: WAS A BAD MISSION FROM THE START. NEW CO. PILOT COULDN'T KEEP IN FORMATION. OUR NAVIGATOR "FUZZ" FLOWER WARNED US WE WERE COMING BACK OVER BREST. FIGHTERS, FLAK & GERMANS FIRING SMALL ARMS, CONCENTRATED ON OUR PLANE. STAYED IN TAIL UNTIL TAIL SHOT UP (WOUNDED LEFT KNEE & RIGHT ELBOW), WENT INTO WAIST (TWO NEW GUNNERS - ONE DEAD ONE OUT OF HIS TREE) FIRED RIGHT WAIST GUN DESTROYING ME 109 - GLANCED DOWN - SAW WATER COMING UP AT US & WAS KNOCKED OUT. BALL TURRET GUNNER STILL IN BALL WHEN WE HIT (ONLY ~~ONE~~ <sup>FOUR</sup> CAME OUT ALIVE)

How and where did you leave plane? WAS UNCONSCIOUS DUE TO CRASHING IN WATER. CAME TO WITH MAY - WEST TORN OFF (IN WATER) BUT GRABBED OXYGEN BOTTLE THEN SWAM TO RAFT.

What happened when you got on the ground? PICKED UP BY GERMAN SEAPLANE TAKEN TO BREST HOSPITAL (VERY LITTLE TREATMENT) TAKEN TO POW CAMP

Did you meet any of your crew mates? YES. PILOT PIPP - ENG. ELI ROGERS AND TOGALIER MILLEO? - HIS FIRST MISSION WITH US.

How were you treated, if captured? NOT BADLY UNTIL TAKEN TO STALAG 7A - TRANSFERRED TO XVIIIB (THE ONE BEVIN WROTE ABOUT) WHICH WAS THE WORST ALLIED AIRMEN'S CAMP. WENT ON FORCED EVACUATION MARCH. (ESCAPED - RECAPTURED & TAKEN BACK TO XVIIIB WHERE ONLY HOSPITAL PATIENTS WERE LEFT, RELEASED BY RUSSIANS)

Any additional details, reminiscences, letters, or documents of these events would be appreciated. If you do send such materials, I will copy them and put them back in the mail to you within 24 hours. THE ATTACHED PICTURES OF LINZ AIRFIELD B-17'S SHOWN MAY HAVE BEEN ON LAST "MISSION" (MAY 1943) TAKING US TO FRANCE

Do you know the present, or WW II, addresses of any of your crew or other 306th personnel?

Name BABBS, JAMES L Address Box 447 Wood River, IL 62090  
Telephone 618-254-4560

MISSING AIRCRAFT REPORT

Pilot EDWIN G. PIPP Plane # and Name \_\_\_\_\_  
Mission Date MAY 1, 1943 Target ST. NAZAIRE FR  
Cause of loss: AA fire  Fighter attack  Other, explain

DUE TO NAVIGATIONAL ERROR FLEW OVER BREST AT 500 FEET

Describe conditions in the plane as completely as you can: WAS A BAD MISSION FROM THE START. NEW CO-PILOT COULDN'T KEEP IN FORMATION. OUR NAVIGATOR "FUZZ" FLOWER WARNE US WE WERE COMING BACK OVER BREST. FIGHTERS, FLAK & GERMANS FIRING SMALL ARMS, CONCENTATED ON OUR PLANE. STAYED IN TAIL UNTIL TAIL SHOT UP (WOUNDED LEFT KNEE & RIGHT ELBOW) WENT INTO WAIST (TWO NEW GUNNERS - ONE DEAD ONE OUT OF HIS TREE) FIRED RIGHT WAIST GUN DESTROYED ME 109 - GLANCED DOWN - SAW WATER COMING UP AT US & WAS KNOCKED OUT. BALL TURRET GUNNER STILL IN BALL WHEN WE HIT (ONLY ~~TWO~~ <sup>FOUR</sup> CAME OUT ALIVE)

How and where did you leave plane? WAS UNCONSCIOUS DUE TO CRASHING IN WATER. CAME TO WITH MAY-WEST TORN OFF (IN WATER) BUT GRABBED OXYGEN BOTTLE THEN SWAM TO RAFT.

What happened when you got on the ground?  
PICKED UP BY GERMAN SEAPLANE TAKEN TO BREST HOSPITAL (VERY LITTLE TREATMENT) TAKEN TO POW CAMP

Did you meet any of your crew mates?  
YES. PILOT PIPP - ENG. ELI ROGERS AND TOGALIER MILLEO? - HIS FIRST MISSION WITH US.

How were you treated, if captured? NOT BADLY UNTIL TAKEN TO STALAG 7A - TRANSFERRED TO XVIIIB (THE ONE BEVIN WROTE ABOUT) WHICH WAS THE WORST ALLIED AIRMEN'S CAMP. WENT ON FORCED EVACUATION MARCH. (ESCAPED - RECAPTURED & TAKEN BACK TO XVIIIB WHERE ONLY HOSPITAL PATIENTS WERE LEFT. RELEASED BY RUSSIANS)

Any additional details, reminiscences, letters, or documents of these events would be appreciated. If you do send such materials, I will copy them and put them back in the mail to you within 24 hours. THE ATTACHED PICTURES OF LINDA HIRFIELD B-17'S SHOWN MAY HAVE BEEN ON LAST "MISSION" TAKING US TO FRAN

Interview with Eli Rogers, 12 April 1977 at Williamston, NC

Member of Pipp's crew.

On arrival in England, thought they were over France, and were low on gas. Couldn't rouse any British stations by radio or by signal lamp. Tried to land in a small field, about the size of a baseball field, surrounded by trees. Wings came off. It was raining, and only Lucas was hurt. (He was original bombardier).

They put the bombsight out away from the plane and destroyed it with upper turret guns. As they completed this task, they noted that the field was surrounded. Turned out to be British troops.

On 13th mission, shot down May 1.

Had bombed at St. Nazaire, lead navigator made a mistake and took squadron over Brest at 500 feet. Three planes were shot down in the harbor.

They were hit by flak, but seemed o.k. From top turret Rogers says that wherever he looked, holes were popping in the metal. Cabin began to fill with smoke. This came from the hydraulic pump. He put out the fire with a hand extinguisher.

They were hit again over flak boats in the harbor, all four engines were on fire and controls were useless.

Rogers went back, and found the r.o. lying on the floor, alive but badly wounded. Waist gunners were both dead. Rogers noted that they were almost on the water and grabbed release handles for life rafts.

Plane went under almost immediately, with Rogers inside. He came too under water. He had been wounded earlier in right wrist and navigator had put a bandage on his arm. Bandage was caught on plane, holding him down.

Babbs and Pipp got out of plane and were in raft. Babbs says Rogers was floating in the water. They reached him, but were unable to get him into raft, so held him at side with head out of water. (Lear, co-pilot, had been killed when flak hit prop and a piece of the prop came through cockpit and hit him in the head)

Rogers regained consciousness in hospital in Brest, under German guard, when he was choking from blood. Nurse helped him, and he was later taken by motor conveyance to Paris hospital, where he stayed a month. Really did regain full consciousness until in Paris.

After Dulag Luft, was shipped to Stalag 7-A, then 17-B at Krems, Austria. Left there 12 April 45, and freed 3 May 45.

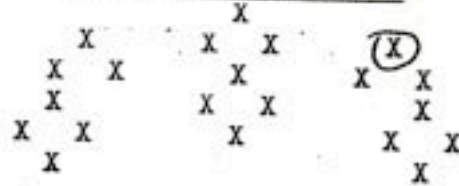
Check  
9

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 218 Letter \_\_\_\_\_ Date 1/6/45

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)

- #620 Ditched 48° 20' N 7<sup>th</sup> 5-0 L
- B-17 turned back over land 2<sup>nd</sup> off St. Nazaire

- Capt R. Check Pilot
- W.P. Cassidy CO-P
- M.P. Blanchette Nav.
- J.S. Lucas Bomb.

(Pipp) 3. #422 hit by flak over T/rd Brest - turned to land  
 TARGET ATTACKED  
 Primary Time: 1426  
 Alternate Height: 25,200  
 Last Resort Heading: 300°  
 Duration Bomb Run: 15 sec

- 1st Lt W.T. Johnson Radio
- 1st Lt N.M. Sawicke Top T.
- 1st Lt W.V. Bielaga Ball T.
- 1st Lt J.A. Boppett R. Waist
- Sgt. A.H. Garrett L. Waist
- Sgt. M.B. Edwards Tail G.

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: Uak bath at Brest. shot

Capt CHECK has mentioned: "PIPP, # 422 hit by flak over BREST - Turned to land."

But this last sentence, what does it mean?

- You turned towards the coast for reaching land?
- You tried to land your A/C?

SQUADRON (367) 368 369 423 A/C Number 306 Letter \_\_\_\_\_ Date 5/1

Bomb Load 2 x 2000 H.E. Inc. 1.

Position in Formation

Time Took Off 8:45 Time Landed 3:45

	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 15:45

Details:

→ Luby - Wigginton - P. P. P. at Brest.

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

owner landed at 677 Portneuf.

CREW: Give Rank and Initials

- Putman Pilot
- McLean 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.

Check names above list - I want who was in + captured -

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 x 2000 Jettisoned: \_\_\_\_\_ Returned: \_\_\_\_\_ Abortive: \_\_\_\_\_

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

- Eighteen planes under the command of Lt Col. Claude PUTMAN were off the ground that morning at 9 a.m. (Russell STRONG p 103)
- Lt Col PUTMAN saw LUBY, WIGGINTON and you, "hit at BREST"
- He mentioned that Capt CHECK acknowledged Lt LUBY's ditch.

Vinnedge

SQUADRON 367 368 (369) 423 A/C Number 426 Lett. Date 1/3/43

Bomb Load \_\_\_\_\_ 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

1. HOT NEWS to be phoned in? Yes No

Details:

saw B-17 ditch off Brest and break into pieces (not?)

CREW: Give Rank and Initials

R.A. VINNEDGE Pilot

G.S. HOLMSTROM CO-P

K.B. CAVEDO Nav.

R.S. LINDSAY Bomb.

7/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. Scattered: Returned: Abortive:

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

Own Bombs: NO.



Lt R.A. VINNEDGE was not sure what B 17 he saw ditching off BREST. At first he wrote LUBY, as you can see -  
 On the following line he wrote:  
 "almost in harbour."  
 I believe that it was WIGGINGTON'S ship.



INTERROGATION FORM

SQUADRON 367 368 369 (423) A/C Number 644 Lt. Date 1/5/43

Bomb Load 2 X 200 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					

HOT NEWS to be phoned in? Yes No  
Details:

CREW: Give Rank and Initials

2 B-17s down in Channel.  
Just about 25 miles from Brest.  
Friendly A/C in any kind of distress?  
(Give position, time, altitude, full details)

Lt. A.P. Johnson Pilot

48° 20' N - 5° Long.

Lt. R. McCallum CO-P

3 men (chucked) bailed -  
over channel - about 10 min.  
after the 17th went down.

Lt. S.M. Kisselbult Nav.

Sgt. J.C. Melaur Bomb.

TARGET ATTACKED:

T/S. H.P. Bean Radio

Primary Time: 1125

S. W.W. Fahrenholz Top T.

Alternate Height: 6500'

S. M.H. Smith Ball T.

Last Resort Heading: 270°  
(circle)

S/Sgt. Bukacek R. Waist

Duration Bomb Run: 15 sec.

S/Sgt. P.V. Folliard L. Waist

Slight right off target - went out  
away and made 360° to get us in the way.

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

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

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

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

X

- Lt JOHNSON said he saw: "3 B 17s down in Channel just about 25 miles from BREST" precisely by "48° 20' N - 5° Long." So it is easy to find this spot on a map.
- I believe that the two first B 17s which ditched are Lt LUBY's one and yours.
- Lt JOHNSON also said: "3 men (chucked) bailed over Channel about ten minutes after the 574 went down". The 574 is the B 17 of Lt RAND.

Interview de JAMES L. BABBS ssgt 8<sup>e</sup> USAF.

(1)

Le 1<sup>er</sup> mai 1943, à la suite d'une erreur de navigation nous nous retrouvons au-dessus de BREST à 500 pieds.

Nous revenons de ST NAZAIRE que nous avons bombardé. Le Lt Edwin G PIPP était notre pilote.

Ce fut une mauvaise mission, dès le départ. Le nouveau co-pilote n'arrivait pas à se maintenir en formation.

Notre navigateur "Fuzz" FLOWER nous avertit que nous étions revenus en passant par BREST!

Les chasseurs allemands et la Flak nous tiraient dessus avec des armes de petit calibre, concentrant leurs tirs sur notre appareil.

Je restais dans la tourelle de queue jusqu'au moment où elle reçut une rafale. J'étais blessé au genou gauche et au coude droit.

J'allais dans la carlingue. Les deux mitrailleurs, deux nouveaux dans l'équipage, étaient morts.

Je saisis la mitrailleuse de droite et j'abats un Me 109 allemand. En regardant vers le bas je vis l'eau qui montait vers nous.

L'instant d'après j'étais assommé par le choc.

Le mitrailleur dorsal était encore dans sa tourelle quand nous avons percuté l'eau.

Nous ne fûmes que quatre à nous en sortir vivants.

(2)

J'étais sans connaissance à la suite du "crash" dans l'eau. Mon gilet de sauvetage avait été arraché, mais j'agrippais une bouteille d'oxygène et nageais vers le canot de survie.

Je fus recueilli par un hydravion allemand et envoyé à BREST dans un hôpital où je fus très sommairement soigné avant d'être dirigé vers un camp de prisonniers.

J'ai retrouvé en captivité le pilote PIPP, le mécanicien Eli ROGERS et aussi James MELLILO qui avait fait sa première mission avec nous.

Nous n'étions pas trop mal traités jusqu'à notre transfert du STALAG 7A au STALAG XVIII B (celui sur lequel BEVIN a écrit un livre). C'était le pire des camps pour les aviateurs alliés.

Euis nous fûmes évacués à marche forcée. (Je réussis à m'évader, mais je fus repris.)

On nous ramena au STALAG XVIII B, où seuls les malades hospitalisés furent laissés sur place lorsque nous fûmes évacués à nouveau.

Nous avons été libérés par les Russes.

JAMES L. BABBS

décédé en 1991.

Interview de ELI ROGERS      tsyt 8<sup>e</sup> US AF. ①  
réalisée le 12 avril 1977 à Williamston, Caroline du Nord.

Je fus abattu au cours de ma 13<sup>e</sup> mission  
le 1<sup>er</sup> mai 1943.

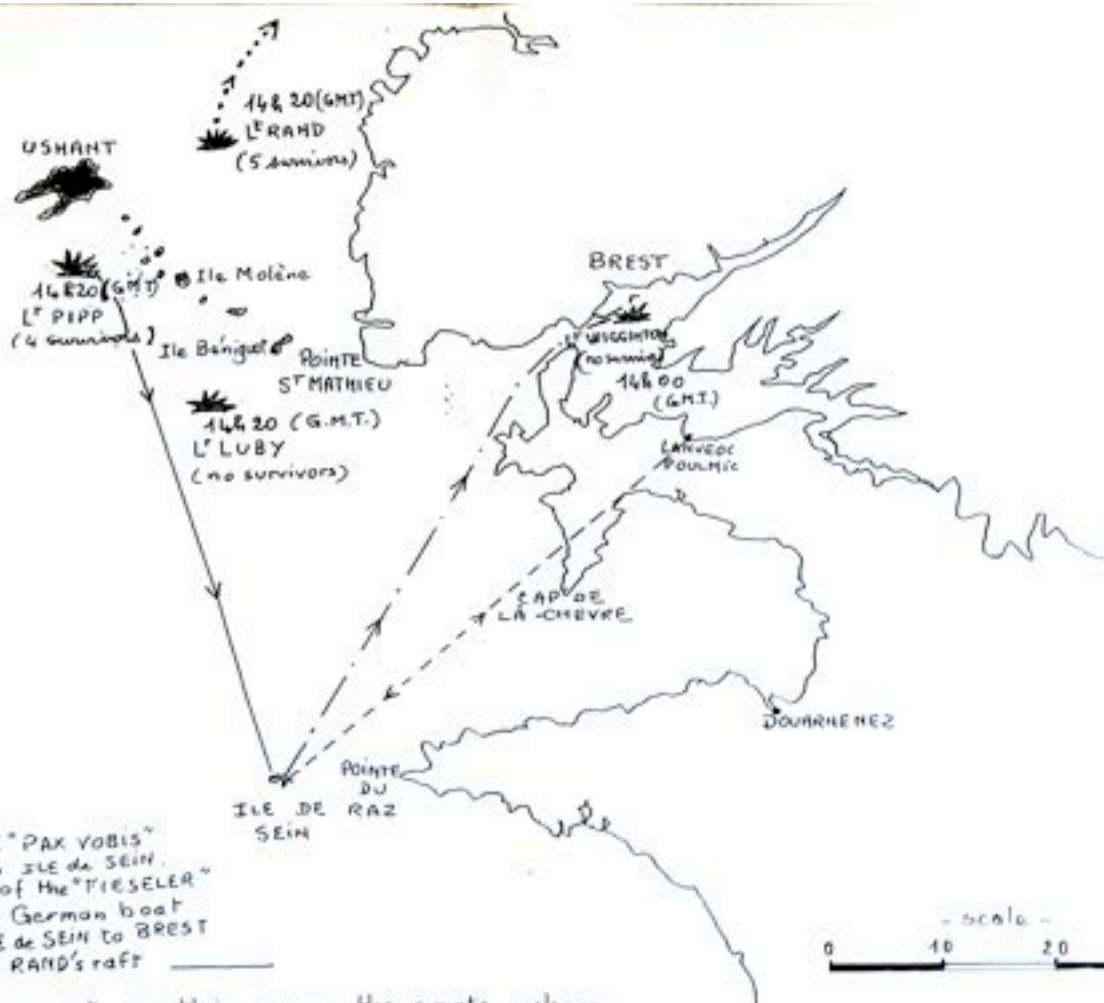
Alors que nous revenions d'un raid de  
bombardement sur ST NAZAIRE, le navigateur  
de tête commit une erreur et nous conduisit  
droit sur BREST à 500 pieds. Il avait  
confondu la POINTE ST MATHIEU avec la  
POINTE de LAND'S END !...

Trois avions furent abattus dans le port






Nous avons été touchés par la Flak, mais  
tout semblait O.K. De la tourelle dorsale  
où je me trouvais, partout où je regardais  
je ne voyais que des trous qui éclataient  
sur le métal de l'avion. De la fumée  
commença à envahir mon habitacle. Elle  
provenait de la pompe hydraulique. Je réussis  
à éteindre le feu avec un petit extincteur.

Nous fûmes alors touchés à nouveau par  
la défense anti-aérienne embarquée qui  
tirait des bateaux qui étaient dans le port.  
Nos quatre moteurs ~~avaient~~ pris feu et le pilote  
perdit tout contrôle de l'appareil.

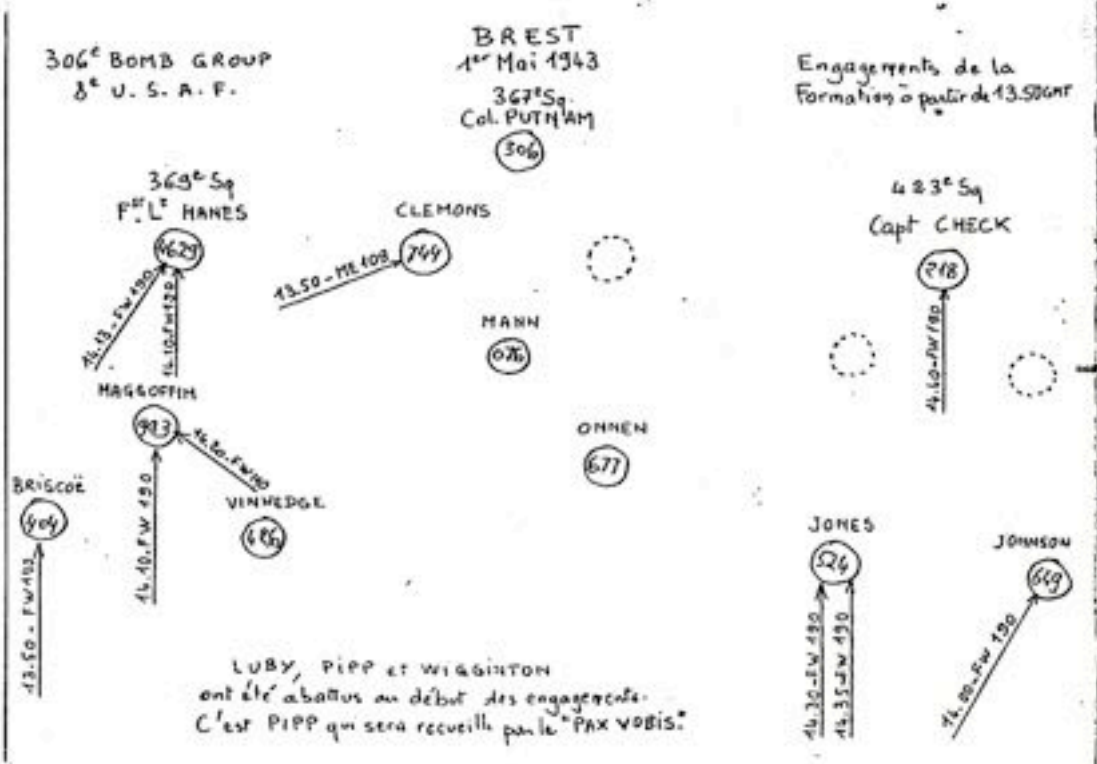
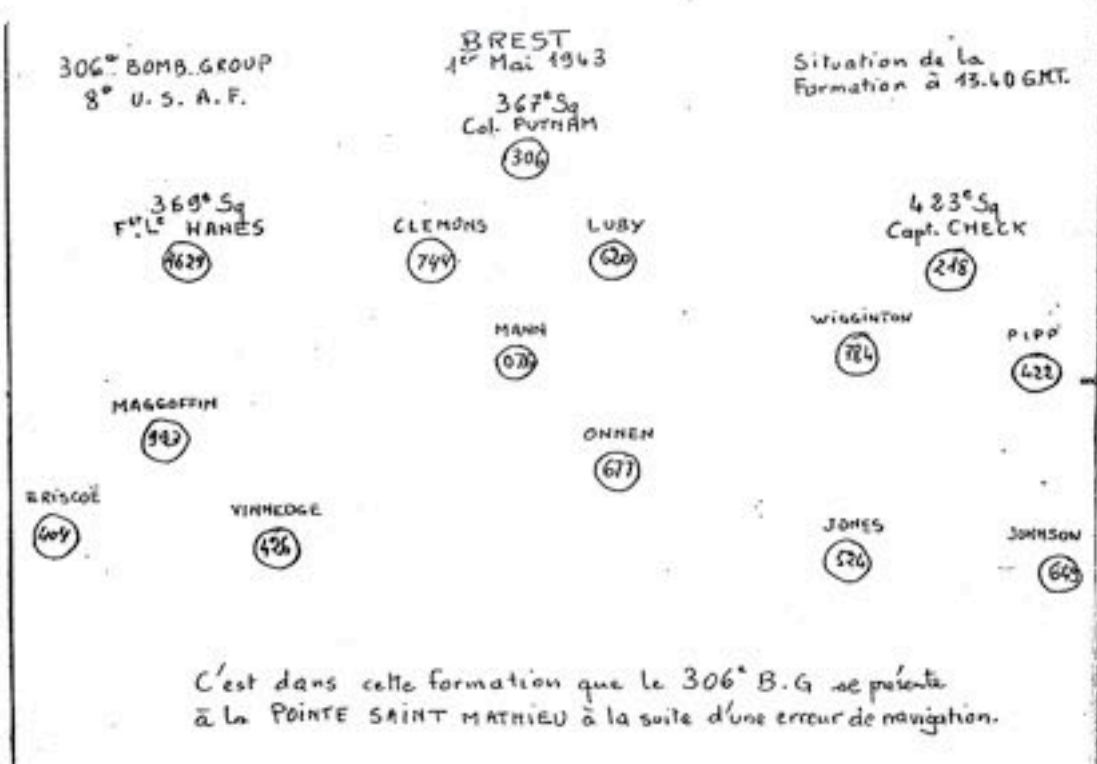
Je descendis dans la carlingue et je  
trouvais le radio étendu sur le plancher,  
vivant mais seulement touché.

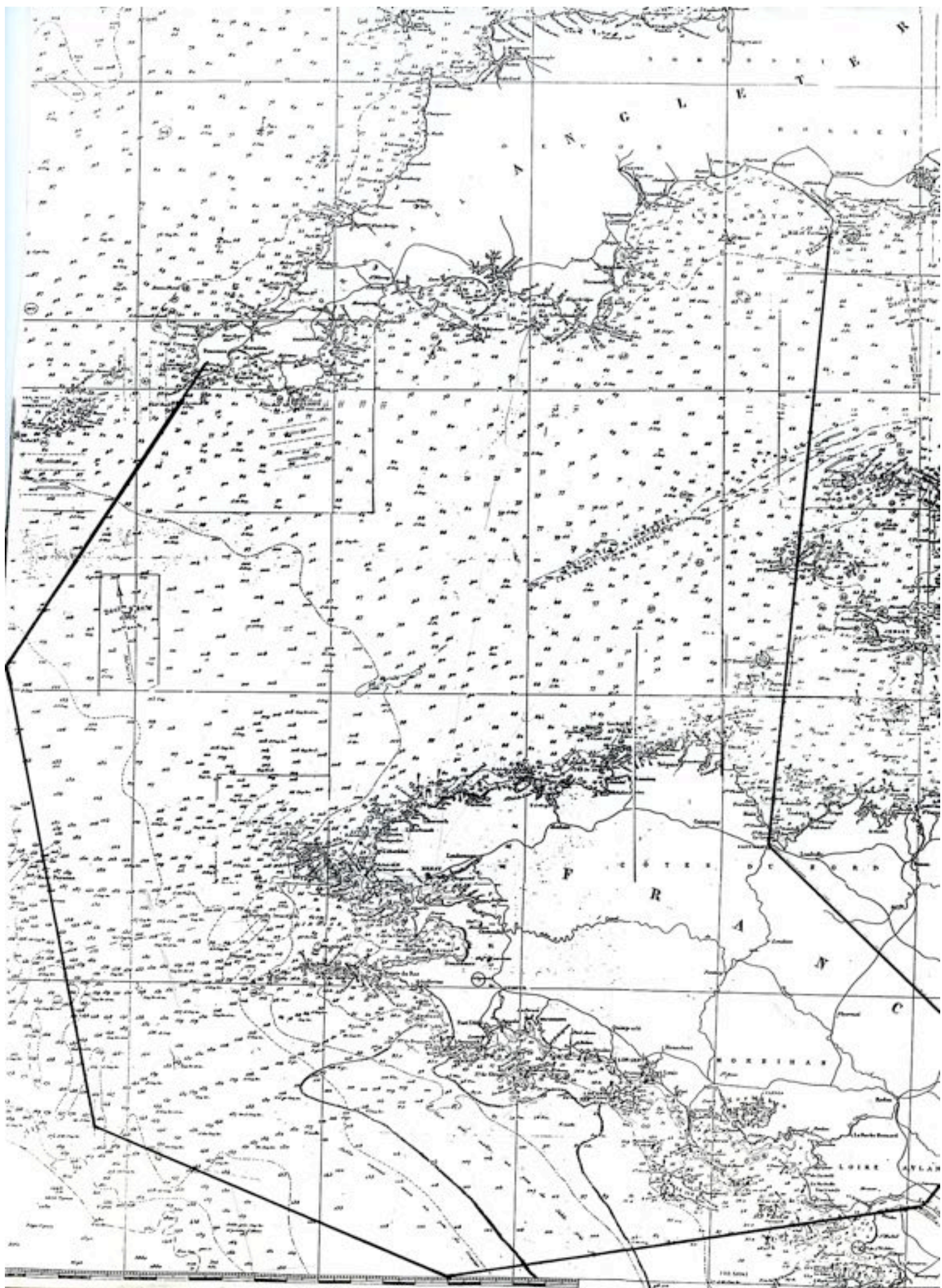


1<sup>er</sup> Mai 1943

-  . Crash
-  . route of "PAX YOBIS" towards ILE de SEIN.
-  . flight of the "RIESELER"
-  . route of German boat from ILE de SEIN to BREST
-  . route of RAND's raft

I tried to report on this map the spots where the four B 17's ditched on May the first 1943. But I can be wrong, excepted for LUBY





Vent de Nord

Pax Volas  
vicinabonda Rox Effendiis  
REM demmuk

relever palanque = impossible avant la nuit

Jean Philippe ne voit que 3 aviateurs à bord

SABBS, blessé, est probablement étendu sur le pont  
ou peut-être ROGERS inconscient, à demi noyé





Référence

Date

Objet

Affaire suivie par :  
 En principe la pêche aux sprats commençait  
 le 10 décembre à la lune. Le poisson  
 venait sur l'eau phosphorescent  
 fermier Mars dans le port

---

Photos = procession 1931

---

Ravin de la Mort 1934-35  
 60 mètres surait Ile de Sein

p150 Des Padig

Janot

- Kurella à Dnrz  
 - Joseph Fucick

{ flashing light  
{ revolving light

{ feu tournant  
{ feu à éclats

red flashing beacon

feu clignotant rouge

red star very cartridge

fusée éclairante rouge





Titre "Vers cette Ile, au loin..."  
 "La Méridienne de Sein" / "L'Occidentale de Sein..."

Dominique Vittet  
 22/08/92

c'est un lieu... d'Ouessant  
 où l'on peut voir...  
 alors qu'ils sont

engagés dans une reconversion vitale de  
 leurs techniques pour la sauvegarde et le  
 développement des pêches maritimes et des  
 activités portuaires qui en découlent.

"Armer" "le Ravi..."  
 "Pour en quoi  
 négligé la notion un B&B group de B14  
 ligne mystère de tout ce monde!  
 Edouard 9892.3923.

Comité local  
 préf  
 presse

SEM 923490 Jégou

SNSM = chèque pour sortie "BICHIE"

voir pour 3 files au bout du B<sup>14</sup> de Jégou vers Poubillard  
 appeler Flo vers 10<sup>30</sup>



Pitrim 1240  
 1, Watolk 1943  
 953

150

F 1840  
 P.F 1850



1<sup>er</sup> Mai 1943

STNAZAIRE  
13 janvier 43 ) 20/6/43

ST

m 20/6/43

THURLEI  
BASSING B  
MOESWOF  
CHEL VEST

le Haut-fond d'Ouessant  
Banc au Vervent  
(Le Banc de Survit)

Une île plus loom  
(Rédacteur Emline)  
2 juillet 1940  
Storch  
ET le Fiesler se  
ptra sur l'île de Sen

la Jument  
Pierres Vertes sur  
m.

Pierres Noires

Le Brest. sur les marques de l'entrée de

PTF

marques de Mor Diou

Ar Queveur war an ti skol  
Ar Queveur war tou an iliz

le Haut-fond d'Ouessant  
Banc ar Vervent  
(le Banc du Survit)

marques :

- le Gréach par la Jument
- la bouée des Pierres Vertes sur  
Men ar Staon.

---

par beau temps, les Pierres Noires  
alignées sur les marques de l'entrée de  
Brest.

---

marques de Mor Diou

Ar Queveur war an ti skol  
Ar Queveur war tou an iliz

1<sup>er</sup> Mai 1943

S<sup>t</sup> Nazaire

S<sup>t</sup> NAZAIRE

13	janvier 43	} 306° GP
(x) 20	février 43	
1	mai 43	

C<sup>d</sup> Claude PUTNAM du 17/2 au 20/6/43

THURLEIGH	H	306	
BASSINGBOURNE	A	91	
MDES WORTH	C	303	leading the mission
CHELVESTON	G	305	

vitese croisiere : 293 km/h

vitese max : 462 km/h

precedentes missions

sur BREMEN 17 avril 43

LORIENT 16 avril 43

306° 30 41% de perte

p 85

P1 PP 306° B4 4 23 Sq



20/04/92

Jean Philippe SPINEC né le 11/11/11.

- patron de la "Rose effeuillée" palangrier

étonnement. (- voit un avion en feu arrive très bas venant de l'Est de la direction de BREST dans les parages de Belle au Vervent

- l'avion passe <sup>très bas</sup> au-dessus d'eux et ne tombe dans l'Est du "Pax Volois"

- "Pax Volois" vient de finir de mouiller ses palangres et se portait au secours des aviateurs.

- Il recueille 3 aviateurs (?) → 4 en réalité

- "Pax Volois" vient tout à bord de "Rose effeuillée" pour lui demander de relever ses palangres l'avion est tombé dans l'alignement

de la Tument sur le Corse (côte à l'entrée de Ouessant)

- Il était 10 ou 11 heures. (?) → en réalité 15<sup>h</sup> 20

- "Pax Volois" aurait mis 3 h à 3 h 1/2 pour rentrer bout au vent (?) mais le vent est Nord ou Nord-est, donc arrière.

- M<sup>onsieur</sup> Jos Guichen aurait gardé les foulards des Américains portant des cartes d'Allemagne en cas d'événement

l'un des foulards était légèrement brûlé

manques phrases  
par réflexe →

Monsieur le Directeur de l'École Publique des Garçons  
de Ploaré



## BANQUET

Organisé à l'occasion de l'Inauguration du Groupe Scolaire Laënnec  
du Service d'Eau et de la Nouvelle Mairie  
de Ploaré

le Dimanche 29 Mai 1938.



Cornets de Jambon à la Mayonnaise  
Suprême Merlu sauce Câpres  
Langue sauce Madère, aux Champignons  
Poulardes  
Pommes veloutées  
Salade de saison  
Kouign-Amann  
Corbeille de Fruits  
Café  
Fine de Bretagne

Vins de Bordeaux  
Vins Vieux  
Champagne

Salle Floc'hlay  
Place de l'Église  
Ploaré

Monsieur Jean LUCAS  
17 me St Corentin  
Ile de Sein.

1 ex. 1849 — (2)

20/04/92

"Rose effeuillé" ne peut relever les gabarques "Pax Vobis"  
par manque de temps. Il faut être rentré  
avant la nuit à l'île.

"Pax Vobis" qui a un blessé grave à bord fait  
route sur l'île, voile et moteur.

Survolé par les chasseurs allemands ils  
ont vite renoncé à regagner l'Angleterre.  
Leur cap indique clairement qu'ils rentrent  
à l'île où ils arrivent après 3 h. de route

Dans la soirée, quand "Rose effeuillé" rentre  
il voit repartir le "Friseler".

19/04/92

Melik FOUQUET dit que si les Américains ne  
se souviennent de rien c'est parce qu'ils étaient  
sûrs. Des Quiches leur avait donné du rhum  
pour les réconforter (ils n'avaient rien mangé  
depuis avant 8<sup>00</sup> du matin) Ils "Littérature de l'époque"

Elle assure que personne n'avait voulu le dire  
avant aujourd'hui

1<sup>er</sup> mai 1943 : Ile de Sein

- vent → net nord-est (avec **bis**)  
Cote Nevez (actuel Quai des FFL)  
~~à l'est de Sein~~ = vers 1800
  - 3 rapaces recueillis sur l'eau (Nellys?)  
" Bubbs, Pipp, Rogers -
  - ~~Reine de France~~ (ne lève les pélopes  
"Rose Effeuillée" du Par Volro)  
Piston Jean Philippo Spiere
- sur bateau à Martin Guibler
- 

"FIESELER" avion très bas  
- atterro : x venant du sud-est  
au dessus de la mer  
- départ = décolle au ras des  
maisons, ras le toit.  
les Iliens croient  
qu'il va percuter  
(maison de Jean Piton)  
"au Sorcier"  
(voir carte postale peu  
visible)

...this afternoon approximately one truckload of mail arrived at Bassingbourn. A large portion of it seems to be the last of the mail misdirected to Africa last winter."

#### St. Nazaire - May 1, 1943

It was a day when the gremlins were at work again. The Memphis Belle had to dump her bombs in the water.

The target was the one they had bombed so many times before, the submarine base at St. Nazaire. It seemed the bomber formation was doomed to repeat a mistake they had made before, flying low over the Brest peninsula, thinking it was England. And once more the mistake would be costly.

#### MEMPHIS BELLE

*espace, le temps, la matière*  
For some reason, headed for France ten or the trailing groups the chore of trying *les mots*

the groups trying to catch up. Running in to catch up, some of the pilots found themselves up, and five of the 20 planes had to

gremlins took over and covered the targets of the group attempted to drop their bombs in dumping them in the water, wide of

ere supposed to drop when the leader

ider," said Bob Morgan, "made the bombs in the water and everybody else did

he Memphis Belle did not have on their bombs resulted from the bombs dropped by bombs fell wide and created considerable damage of St. Nazaire, which was still . It had always been a touchy situation with targets in occupied France, for, if their military targets and hit populated civilian

Some French workers were employed and their military installations and there were killing some of them. Otherwise, the to hit civilian areas.

or gremlin. The lead group pilots returning to England mistook the Brest peninsula of France for the tip of England and dropped down into the waiting sights of German anti-aircraft gunners.

91st Bomb Group: "The lead group seems to have gotten off course and turned north before they should. Three or four of their aircraft were lost here. The leader of the 91st Group saw the error in time to make a sharp left turn."

But the turn had been so sharp, with clouds limiting visibility, that some planes got separated. One of the planes of the 91st, flown by Lieutenant James Baird, came out of the melee all alone, something the Germans always looked for. Sure enough, here came the enemy fighters to pounce on the lone plane. Lieutenant Baird ducked down to the ocean, flying low over the water with his guns

La pêche avait repris, les lignes se tendaient chaque fois qu'un thon se prenait à nos hameçons, au vent et sous le vent, entraînant sur le pont une agitation grandissante qui faisait révolter les halers-à-bord, les thons et les fils d'acier. Et tout au long du jour il fallait haler, "baz-bruquer", piquer, étripper, couper les opercules, saigner et glacer les thons qui frétilaient dans les coursives. Chacun à son poste donnait le meilleur de lui-même. L'un enroulant le fil d'acier sur les avant-buis par un mouvement étudié des coudes, l'autre ouvrant d'un couteau presté le ventre du thon, décervele <sup>l'instant d'avant</sup> et un coup précis par une <sup>petite</sup> pique d'acier. Puis, ~~deux~~ deux coups de ponce <sup>appliqués</sup> le long des flancs du poisson le débarrassait des dernières gouttes de sang.

Mais, aujourd'hui, 3 septembre, nous voyions notre sillage s'effacer dans les loques de l'ATLANTIQUE. On rentrait. L'étrave du "LOUIS KREBS" fendait désormais la MER d'IROISE et nous allions couper bientôt l'OCCIDENTALE DE SEIN.

## THE MEMPHIS BELLE

April 27, 1943

Author's Note: The 91st Group was alerted to bomb the Ford Motor Company plant at Antwerp, Belgium. The plant was reported to be making 400 trucks per month for the German army. The mission was cancelled due to bad weather.

91st Bomb Group: "Headquarters is becoming concerned about the practice of officers fraternizing with enlisted personnel of the WAAF, particularly in towns and other public places. Colonel Wray has threatened dire consequences upon any officer caught violating this order."

April 28, 1943

91st Bomb Group: The farm and garden project continues to make progress. Approximately five acres have been planted. However, it becomes necessary to publish an order warning all personnel not to walk on the cultivated ground. The commanding officer stated that he would take disciplinary action against all offenders, regardless of rank or position."

April 29, 1943

Author's Note: The 91st Group was alerted to bomb an airframe factory at Meaulte, France, but the mission was cancelled due to bad weather.

91st Bomb Group: "This afternoon approximately one truckload of mail arrived at Bassingbourn. A large portion of it seems to be the last of the mail misdirected to Africa last winter."

St. Nazaire - May 1, 1943

It was a day when the gremlins were at work again. The Memphis Belle had to dump her bombs in the water.

The target was the one they had bombed so many times before, the submarine base at St. Nazaire. It seemed the bomber formation was doomed to repeat a mistake they had made before, flying low over the Brest peninsula, thinking it was England. And once more the mistake would be costly.

## THE MEMPHIS BELLE

The lead group, for some reason, headed for France ten minutes too early, leaving for the trailing groups the chore of trying to catch up.

The 91st was one of the groups trying to catch up. Running their engines wide open, trying to catch up, some of the pilots found this was burning their engines up, and five of the 20 planes had to turn back.

Then the weather gremlins took over and covered the target with heavy clouds. Leaders of the group attempted to drop their bombs blind and succeeded in dumping them in the water, wide of the target.

Following planes were supposed to drop when the leader did.

"The formation leader," said Bob Morgan, "made the mistake and salvaged his bombs in the water and everybody else did the same thing."

At least the crew of the Memphis Belle did not have on their conscience the tragedy that resulted from the bombs dropped by other groups. Some of their bombs fell wide and created considerable destruction in the village of St. Nazaire, which was still inhabited by French citizens. It had always been a touchy situation when the Americans bombed targets in occupied France, for, if their bombs missed the intended military targets and hit populated civilian areas, it alienated the French. Some French workers were employed by the Germans on and around their military installations and there was always the chance of killing some of them. Otherwise, the Americans tried their best not to hit civilian areas.

Along came another gremlin. The lead group pilots returning to England mistook the Brest peninsula of France for the tip of England and dropped down into the waiting sights of German anti-aircraft gunners.

91st Bomb Group: "The lead group seems to have gotten off course and turned north before they should. Three or four of their aircraft were lost here. The leader of the 91st Group saw the error in time to make a sharp left turn."

But the turn had been so sharp, with clouds limiting visibility, that some planes got separated. One of the planes of the 91st, flown by Lieutenant James Baird, came out of the melee all alone, something the Germans always looked for. Sure enough, here came the enemy fighters to pounce on the lone plane. Lieutenant Baird ducked down to the ocean, flying low over the water with his guns

## THE MEMPHIS BELLE

blazing. His plane was badly damaged and four of his crew were wounded but he made it after his gunners shot down three enemy planes. He landed at an emergency RAF field from where the wounded members of the crew travelled by train to Bassingbourn.

Eight of the planes of the 91st got lost so badly on the way home they landed at RAF bases scattered all over the southern half of England. The last of the gremlins? Not quite. One waited until the next day to strike.

May 2, 1943

Author's Note: Two officers of the 91st, Lieutenant Joseph Reynolds and one of his best friends, Lieutenant Leathers, were going through the personal effects of Lieutenant Rand, shot down the day before, preparing to ship the material back home to Rand's family. Among the effects was an automatic pistol. Somehow, while Lieutenant Leathers handled the gun it began to fire. Six of the bullets struck Reynolds who died before he could reach a hospital.

91st Bomb Group: "The Bassingbourn baseball team travelled to Alconbury to play the team from that station. Weather conditions were bad. However, not bad enough to postpone the game. Bassingbourn was defeated by a score of 18-6."

May 3, 1943

91st Bomb Group: "Approximately 500 officers and men attended a performance of 'Swing Time,' one of the better travelling USO shows. The show was well received and the participants were royally entertained at the senior officers mess after the [show]."

Author's Note: Members of ground crews and non-combat personnel began asking if they would be rotated back home as their combat crews finished 25 missions and were returned to the United States. The 91st Bomb Group historian said in the narrative, "Those who do not come under the [combat] category continue to wish and think and hope. However, nothing specific has been received which is applicable to ground crews." Concerning another matter of importance, the narrative recorded a new order stating, "Only authorized drivers will be permitted to operate motor vehicles

## THE MEMPHIS BELLE

in the future. Members of the combat crews are not permitted to ride motorcycles at any time."

Antwerp - May 4, 1943

The 91st Bomb Group flew the mission that had been scheduled for the day before, then cancelled, the Ford Motor Company plant at Antwerp, making trucks for the German army.

The Memphis Belle did not go on this mission although her pilot, Captain Bob Morgan, flew as pilot of The Great Speckled Bird with the regular Belle crew.

The weather was perfect, wrote the 91st historian in his narrative account, and the bombing was nearly perfect. Enemy opposition was light. No planes of the 91st were shot down and only two were slightly damaged.

The only snafu of the day, said the narrative, came because the combat crews were not told that American P-47 and British Spitfire fighters would be flying escort. Some of the gunners of the B-17s mistakenly thought the friendly planes were enemy and fired some shots at them. Said the narrative, "It is sincerely hoped that none of our friendly escort received damage at the hands of our own gunners."

91st Bomb Group: "Many enlisted men have been using their blue passes [for evening only] to leave the station prior to 1730 hours. All commanders have been notified today that no enlisted man would be permitted to leave the station prior to 1730 hours unless he has more authority than the blue pass."

May 5-13

The Memphis Belle and her squadron flew no missions during this time.

May 5, 1943

The group was alerted to bomb the Meaulte aircraft factory today but the mission was scrubbed due to bad weather.

Three officers and four enlisted men left Bassingbourn for a leave of seven days at a special rest home for combat crew



S<sup>t</sup> Briene

11:05

DCA légère

S<sup>t</sup> Nazaire

11:25

DCA modérée trop courte

0,28  
| 500.000

140

3

420 km/h.

10.86

8.53

2.33

^

1 1/15

1.18

44

5

220/38

2

6

60

360 km/h

2 50

1 15

2 45

2 45

10:25

8 50

2.35

75

- 38

0.37

1

~~1~~

14.80

8 50

6.30

8 50

2 30

10 80

11 20

Code de 306<sup>th</sup> "Windfall THREE". Signal d'appel  
la Mission

Controle sol "BASTO"

Code de rappel "MANDY"

IP = S<sup>t</sup> Etienne de Montluc

Code identifiant  
groupe

306<sup>th</sup> RED GREEN

8.50

11.25

2.45

14.10



The fishing boat "PAX VOBIS" sailing towards  
the shore of USHANT.

I found this picture last week. This  
boat is really the boat which picked up you  
and your friends on May the 1<sup>st</sup> 1943.

9	RIRDAN		040
-10	PUTNAM	-367 <sup>e</sup>	306
11	VINNEGE	1369 <sup>e</sup>	476
12	MANES	1369 <sup>e</sup>	4629
-13	CLEMONS	-367 <sup>e</sup>	744
-14	ONNEN	-367 <sup>o</sup>	677
15	O'HARA	demi: Fon 367 <sup>o</sup>	720
16	BRISCOE	1369 <sup>e</sup>	404
-17	MANN	-367 <sup>e</sup>	076
18	MAGGOFFIN	1369 <sup>e</sup>	993

"ARMEN!"

Aussitôt aperçu, aussitôt signalé. De l'avant du "LOUIS KREBS", Honier de DOUARNENEZ je me suis retourné pour hélai la passerelle en tendant le bras vers l'about avant.

Le patron, François MÉZOU, me fait un signe de la main par la vîte ouverte et maintient le cap. Sous son petit béret basque rond il était sûr de son atterrage.

Moins d'une demi-heure ~~avant~~ <sup>plus tôt</sup> il m'avait dit :

"Veille! on ne vas pas tarder à apercevoir ARMEN. Plus vite aperçu, plus vite rendu."

Le cri avait un instant distrait l'équipage de la routine du retour et chacun fixait l'horizon où, incertaine encore émergeait la pointe du phare qui ~~indiquait la~~ <sup>indiquait la</sup> ~~Chapelle~~ <sup>Chapelle</sup> de SEIN <sup>quand on venait de</sup> l'Ouest. <sup>la ligne:</sup>

Mou père s'approche de moi et me dit, s'appuyant à <sup>la ligne:</sup>  
« Gast! Gwell a res sklaer, te! » (Gast, tu vis clair, toi)

Au compliment, je répondis, sur la réserve :  
« Ia! A-wechon. » (Oui. Quelquefois.)

Line de l'about La Chapelle sous Bismarck  
Parages Occidentaux

2 500  
5  
—  
12 5

90 15  
3 15

90 18  
10 11  
2  
90 17  
20 12

Mais, aujourd'hui, 3 septembre, nous voyions  
notre sillage s'effacer dans les hautes de  
l'ATLANTIQUE. On rentrait. L'étrave du  
"Louis KREBS" fendait désormais le MER  
d'IROISE et nous allions couper bientôt  
l'OCCIDENTALE DE SEIN.

La pêche avait repris. Les lignes se tendaient chaque fois qu'un thon accrochait un hameçon, au vent ou sous le vent, entraînant sur le pont une soudaine activité entrecoupée de cris. Les hales - à - bord, les lignes, les fils d'acier, les thons virevoltaient tandis que le bateau s'inclinait et remontait à la houle. La première partie de la matinée passa très vite.

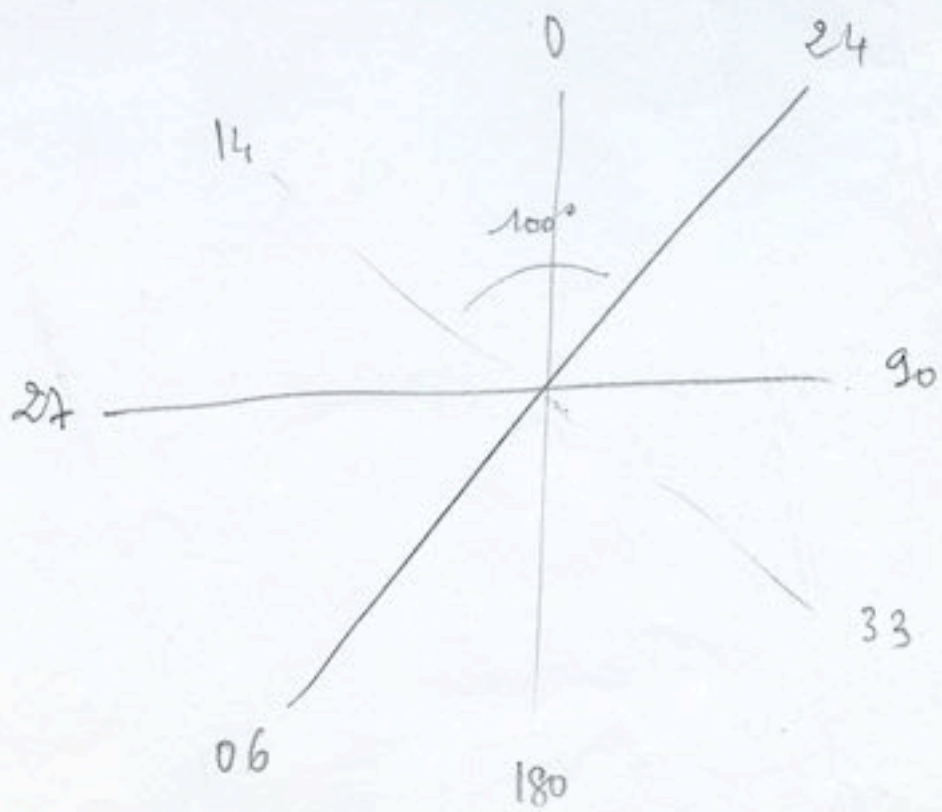
Il fallait sans arrêt tirer et filer les lignes, suivant le rite ~~de~~ précis des thomiers à perches, pour ne pas embrouiller intempestivement les cordelettes de chanvre. Parfois retentissait un appel :

« Baz krog ! »

Un thon, plus gros que les autres, réclamait un coup de gaffe pour passer la lixe et retomber dans la couronne où il se mettait à battre frénétiquement le pont de ~~la~~ queue dans un rythme de tambour accéléré. Chaque homme d'équipage à son poste donnait le meilleur de lui-même tandis que le patron, à la barre, cherchait la meilleure vitesse et le meilleur cap pour ne pas perdre le matre de poissons, visible seulement à quelques indices subtils que ~~les~~ seule une longue expérience permettait d'interpréter.

Marcel ~~manœuvrait~~ embraquait le fil d'acier d'un mouvement étudié des coudes et des avant-bras.

Le thon à peine retombé était décervele d'un coup de pique d'acier précis, puis prestement ouvert et vidé d'un coup de couteau qui le débarrassait aussitôt de ses opercules. Deux longs coups de ponce appuyés sur les flancs ~~de~~ saignait la bête de son dernier sang que le manche à eau diluait pour finir le travail.

















# SECTION CYCLISTE #  
SAINT PERE en RETZ

Union Cycliste Nantaise

Le 17 Fev 1995

Monsieur LANDRY  
14, Rue du Temple  
44320. S<sup>t</sup> P<sup>er</sup>e. en. retz

Cher Monsieur

Suite à notre entretien sur le podium  
de votre belle ville et votre courtoisie en entendant  
annoncer le nom de S<sup>t</sup> P<sup>er</sup>e. en. Retz qui vous a  
raconté l'odyssée de votre ami H. ROCH.

Ayant été un témoin oculaire de cette tragédie  
j'avais gardé précieusement photos et coupures de  
presse + une lettre du fils ROCH. que mon ami  
Joseph Honnier (Le Journalier) aujourd'hui  
décédé m'avait procuré

Nous nous en faisons les copies. Photos  
articles de presse concernant cette tragédie

J'espère que tout cela vous fera plaisir  
Croyez, Cher Monsieur, en mon bon souvenir  
et sentiments les meilleurs.

Avec le respect. Je pense retourner pour la  
3<sup>e</sup> fois malgré mes 42 ans faire la longue Pénale  
en 1996.

706 Mickley Road  
Whitehall, PA 18052 USA

29 June 1982

Cher M. Monnier and Family:

I am extremely happy to receive your most gracious letter and the photographs of my father's B-17 and comrades. When I mailed the letters to France, I never expected to receive a reply. It is an extremely fortunate circumstance that I found your address, and I am thrilled to now be in contact with you.

To answer your questions:

1. Yes, I am the little boy in the photograph you have. Of course, I have grown a little bit since then!
2. My father was killed in an airplane crash in 1954 when we were living in Texas. He was serving as an instructor of USAF student-pilots at the time.

If I can give you more information, please let me know.

I have some more questions for you:

1. How old were you in May 1943 when you helped my father?
2. Who <sup>made</sup> took the photographs of the aircraft and the dead airmen?
3. Do you have a current address for Mme. Michaud or M. Thibaut?

I am sending some copies of photographs for you to keep and hope you enjoy them.

I thank you with all my heart for your assistance. You are most kind. Best regards to all your family.

Yours truly,



Harry E. Roach III

N AMERICAIN AU PAYS DE RETZ

## Épopée d'un aviateur allié en territoire occupé

Ce week-end à La Cochandière, on vivra de grandes heures qui ramèneront 41 ans 5 mois et 12 jours exactement en arrière, à un certain 1<sup>er</sup> mai 1943. Ce jour-là, un bombardier B 17 faisant partie d'une escadrille qui avait pour objectif de pilonner Saint-Nazaire, explosait en vol au-dessus du Clion. Des centaines de personnes furent témoins de la scène. Quelques minutes plus tard, les quatre survivants se préparaient à faire face à l'occupant qui ne tardait pas à dépecer sur les lieux des centaines d'hommes en patrouille. Un seul d'entre eux parviendra à

regagner l'Angleterre sans avoir été repris dans les semaines qui suivirent : Harry Roach (voir Le Courrier du 4 mai 1984).

Quarante et un ans après, le fils de l'aviateur américain, David Henry Roach, fait pour la première fois la traversée de l'Atlantique pour se rendre sur les traces de son père aujourd'hui décédé. Avec sa femme, ils seront accueillis aujourd'hui au Clion et à Saint-Père en Retz. Quelques festivités les attendent pour commémorer l'événement.

De nombreux témoins, nous ont dit ! Si l'événement est resté vivace dans la mémoire locale, le lendemain s'annonçait calme. Qui a vu Harry Roach ? Joseph Monnier bien sûr, lui a fourni des vêtements avant qu'il ne reparte. Mais c'est Jean Pérousse...

En 1943, Jean Pérousse travaillait aux chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire comme dessinateur. « Je me trouvais à Chauvé le 1<sup>er</sup> mai pour deux raisons. D'abord, on venait chercher du ravitaillement, et puis je venais voir celle qui devenait ma femme, Gaëtanne. Dans le milieu de l'après-midi, je me trouvais à la cure, chez le curé Jean-Baptiste Serot. J'étais là, car il était parti sur les lieux de l'accident qui s'était produit au bourg. Soudain, on frappa à cette dernière sur la cour. C'était l'instigateur, M. Trigodet, Essouffé, l'annonceur qu'il était accompagné d'un soldat américain... »

Alors qu'il prenait un café avec sa femme, l'instigateur avait vu un homme dans la rue, vêtu bizarrement, avec des vêtements trop grands. Il courait, l'instigateur le suivit et ne le rattrapa que dans le passage qui mène à la cure et qui aujourd'hui, est condamné. Dans le rapport qu'il rédigea ultérieurement, Harry Roach relatara ces faits, avec quelques imprécisions : « Je me suis tenu devant une église. Il y avait un homme dans la cour et quand je lui dis que j'étais allié, il m'a conduit dans sa maison pour le

temps d'organiser sa fuite. Arrivé dans la paroisse deux ans plus tôt, le curé était connu pour ses liens avec la Résistance. Ce qui était urgent, c'était de trouver un intermédiaire, car à Chauvé, personne ne parlait l'anglais tandis que l'américain ne savait que dire selon Jean Pérousse : « C'est beau la France ! ». « J'ai passé le samedi et le dimanche avec lui. Nous avons pris nos repas en commun avec le curé Serot. Mais on lui avait fait comprendre que si on entendait un coup de sonnette, il fallait qu'il parte aussitôt. On risquait gros à le cacher. Pendant l'un de ces repas, nous avons décidé d'un message, qu'il nous enverrait d'Angleterre, s'il parvenait à s'échapper : « Harry Roach est bien arrivé à Londres et réclame ses bottes ». Je ne l'ai pas entendu personnellement. Mais il aurait été entendu à Chauvé par des gens qui avaient conservé leur radio... »

Jean Pérousse devait repartir le dimanche soir vers Saint-Nazaire. Et bien qu'il ne parle pas l'anglais, cela ne l'empêcha pas de communiquer avec l'aviateur. Ce dernier lui montre une carte de la région qui était tracée sur un mouchoir, mais certainement pas de Cholet. Il aurait aussi dit : « Après la guerre, je reviendrai en avion et j'attèndrai, dans la cour de la cure ! ».

Malgré sa situation, Harry Roach était « plein de sang-froid, désinvolte, et toujours de bonne humeur », confie notre interlocuteur. « Il était aussi très bavard. J'ai appris par la suite qu'il avait été arrêté à Sainte-Pazanne, et

### Pour la postérité

On l'a vu au dernier conseil municipal de Pornic : ayant eu connaissance de la visite effectuée en Pays de Retz par le fils d'Harry Roach, les élus du Clion-sur-Mer ont organisé une petite cérémonie en l'honneur des occupants du B 17 américain qui, le 1<sup>er</sup> mai 1943, explosa en vol au-dessus du village de La Cochandière. Une stèle portant les dix noms des membres d'équipage sera inaugurée ce dimanche 14 octobre. Le rassemblement aura lieu à 14 h 30 au village des Morandières à Saint-Père en Retz.

Le 1<sup>er</sup> mai, j'ai roulé pendant 30 miles jusqu'à une autre ville où l'on m'a donné un lit pour la nuit et tracé sur une route, la meilleure route à suivre... C'est à Vieilleville qu'il coucha le premier soir, il y est accueilli par le curé Landais qui était un ami de l'abbé Serot.

Agent : 41 ans après



Passionnés par cette histoire qui les a sans doute replongés dans une partie de leur jeunesse, Jean et Gaëtanne Pérousse se sont rendus récemment à Vieilleville, où ils n'ont rien appris, tous les témoins ayant disparu, puis à Agen. « On sait maintenant que Harry Roach n'aurait pas rencontré Jean Thibaut, mais le père Patrick Kelly, un Irlandais, alors vicaire dans la paroisse. Par le plus grand des hasards, nous avons pu le retrouver. Il vit aujourd'hui en Irlande. Nous lui avons écrit, et nous attendons de ses nouvelles... ». Peut-être, grâce au père Kelly,

apprendra-t-on quelques détails du périple de Harry Roach entre Vieilleville et Agen.

Il n'y a encore pas si longtemps, une vieille paire de bottes traînait à la cure de Chauvé. Maintenant qu'on les cherche, elles ont disparu... Par contre, Mme Pérousse a gardé jalousement une échappe blanche, en souvenir de cet aviateur qu'elle n'a jamais connu, mais dont elle a tant entendu parler.

Un souvenir qu'elle offrira sans doute dimanche à David Henry Roach venu au Pays de Retz retrouver les traces de son père.

Tous les amis de l'aviation ont rendez-vous

## Un Américain à Pornic

**Samedi 1<sup>er</sup> mai 1943. Il devait être midi au soleil. Les travaux des champs touchaient à leur fin. La guerre n'avait pas changé le cours de la vie de Joseph Monnier qui à 19 ans, trop jeune, était resté à la ferme au lieu de porter les armes.**

**Il était loin de se douter que ce 1<sup>er</sup> mai resterait gravé dans sa mémoire...**

En revenant vers la ferme, Joseph Monnier aperçut un soldat américain. D'où arrivait-il ? Cela ne faisait aucun doute. C'était bien l'un des membres de l'équipage du bombardier qui s'était abattu, une heure plus tôt, à un kilomètre de « La Cochardière ». Il ne fut pas surpris outre mesure, car peu avant, alors qu'il peinait derrière des bœufs, il avait aperçu un premier soldat dans des fourrés, qui cherchait probablement de l'aide, mais n'osait pas se découvrir totalement.

Joseph Monnier ne fit pas part de sa surprise à ses compagnons de travail, par peur d'être dénoncé. Cette fois-ci, sur le chemin qui relie Le Clion à St-Michel-Chef-Chef, il était seul. L'aviateur venait à sa rencontre. Il l'emmena à « La Cochardière » pour le cacher et lui procurer des effets civils. Les deux hommes ne parlaient pas la même langue, mais Joseph Monnier comprit très vite ce qui était arrivé.

### L'accident :

Une formation de dix bombardiers, les trop fameuses forteresses volantes B 17, était partie vers 9 h 30 d'Angleterre, avec pour mission de pilonner la base sous-marine de Saint-Nazaire. Arrivés dans la région nantaise, ils furent pris en chasse par des avions allemands. L'un des bombardiers, touché, ne put continuer sa route. Il perdit rapidement de l'altitude. Un moteur avait déjà pris feu, quand une explosion disloqua l'appareil. Il était alors à environ 15.000 pieds. Quelques instants plus tard, il s'écrasait près de « La Cochardière ».

A bord du bombardier, il y avait dix hommes d'équipage. Par chance, quatre aviateurs furent éjectés. Bien que fortement étourdis par le choc, ils eurent le réflexe d'ouvrir leur parachute. Les autres eurent moins de chance, quatre



Ces photos représentent Harry Roach en aviateur (1) puis peu de temps avant sa mort (2), son fils David Henry Roach (3) et enfin Joseph Monnier qui recueillit en 1943 l'aviateur américain.

prête. Elle mit l'aviateur en contact avec un certain Jean Thibaud qui était restaurateur à Agen et le lieutenant Jean Soum ; c'est de là que partait la filière qui allait conduire l'Américain vers l'Espagne et Gibraltar. De là-bas, il pourrait regagner l'Angleterre. Huit jours se sont en effet écoulés entre le moment de son départ et celui, où à nouveau, il pouvait respirer sur le sol britannique et donner des confé-

président Eisenhower dans les années d'après guerre au jeune français, en reconnaissance de l'aide qu'il apporta à cet aviateur inconnu, ce fameux 1<sup>er</sup> mai 1943.

**D. PIERRAT**

Artisan

exécute



u entre eux restèrent accrochés dans les restes de la carlingue qui s'écrasa au sol. Deux autres furent retrouvés morts près des débris de l'appareil.

Pour les quatre survivants, tout restait à faire. D'abord, échapper à l'ennemi, très présent dans le secteur. Un détachement de cavalerie fut d'ailleurs dépêché de Macheoul pour entreprendre des recherches : les quatre parachutes n'étaient passés inaperçus, ni des gens du coin qui se trouvaient dehors, ni de l'ennemi...

Le Sergent Powell Griffin, qui était mécanicien et artilleur fut sans doute touché lors de l'attaque de la chasse allemande. A terre, il ne tarda pas à être repris par les Allemands. Le lieutenant John Neill, quant à lui, trouva du secours dans une ferme, mais il commit l'erreur de se rendre à la gendarmerie de Pornic où il espérait trouver une aide pour fuir, il était comme « attendu » par l'ennemi qui avait investi les lieux.

#### La peur :

David Parker, le premier aviateur que Joseph Monnier avait aperçu dans les fourrés, resta toute la nuit caché, pour ne ressortir que le dimanche après-midi. Il trouva de l'aide dans une ferme, mais dix minutes plus tard, la Gestapo venait le cueillir dans le cour. Des quatre aviateurs rescapés, le lieutenant Harry Roach eût le plus de chance ; c'était sa troisième mission au-dessus de la France. Une fois à l'abri chez les Monnier, Joseph lui procura des effets civils. « J'eus très peur à ce moment-là, confie-t-il ; par la fenêtre, j'aperçus des motos allemandes qui descendaient la route. S'ils étaient venus fouiller la maison, c'était la déportation qui nous attendait. Mais ce ne fut pas le cas. Je me souviens que Harry Roach aussi eût très peur. Il partit se cacher sous le lit, mais s'étant déjà changé, tous ses habits d'aviateur étaient restés en vue. Heureusement, les Allemands ne se sont pas arrêtés, même à regarder à la fenêtre !... »

Dès lors, c'est l'histoire de la fuite qui commence pour Harry et Joseph ne devant en apprendre les détails que plus tard.

#### La liberté :

C'est son père qui conduisit, à travers champs, Harry Roach jusqu'à Chauvé, où l'instituteur le dirigea vers le curé Sérot, un résistant. Ils firent appel à Mme Michaud pour leur servir d'inter-

rences sur son extraordinaire aventure...

Peu de soldats anglais ou américains parvinrent par cette voie à regagner l'Angleterre. Une quarantaine, précise sous toutes réserves Joseph Monnier. Mais l'histoire ne s'arrête pas là.

En 1946, Joseph Monnier recevait un courrier des Etats-Unis. Une lettre de Harry Roach, bien sûr. Echange de nouvelles, échange de photos. A propos de photos, on doit à Anselme Leduc, de Four-St-Père, quelques clichés étonnants qui resteront les seuls témoins de la catastrophe. L'explosion de l'avion, en plein ciel, ne lui avait pas échappé. Il enfourcha rapidement sa bicyclette et se rendit sur les lieux. Il y avait du danger, car il aurait pu se trouver nez à nez avec les Allemands ; mais peu importait... Il fixa sur la pellicule des débris de l'avion : une immense aile pointant vers le ciel, une autre retournée sur le sol, le train d'atterrissage sorti. Il photographia également les deux malheureux aviateurs qui avaient dû succomber à leurs blessures, après avoir été éjectés de l'avion. Ce sont autant de documents intéressants pour l'histoire.

#### La mémoire du fils :

Après un échange de lettres, Joseph Monnier ne recevra plus de nouvelles d'outre Atlantique... jusqu'au 7 mai 1982.

Ce jour-là, il était à l'hôpital et c'est sa femme qui prit le courrier des mains du facteur. Elle ne comprit pas tout de suite qui pouvait écrire de si loin et avisa rapidement le malade.

Le contact avec les Roach venait de se renouer, mais cette fois-ci, plus avec le père, avec le fils David Henry Roach. Joseph Monnier apprit que l'aviateur qu'il avait secouru était décédé dans un accident d'avion en 1954, alors qu'il était moniteur de pilotage dans l'armée. Son fils, ayant appris par hasard, qu'un homme outre Atlantique l'avait aidé, décida d'en savoir plus sur son sauvetage et sur sa fuite vers l'Espagne.

Depuis, les deux familles ont beaucoup correspondu. Dans quelques mois, les Monnier recevront David Roach et sa femme. Ils viendront pour visiter quelques temps l'Europe, mais bien sûr feront étape au Clion, à la recherche du passé et de documents qu'a légué l'histoire. Ils pourront, entre autre, découvrir le diplôme qui fut adressé par le

divers travaux de  
maçonnerie,  
plâtrerie  
carrelage  
Tél 82 29 44  
PORNIC

## LA BONNE ADRESSE DE LA CUISINE



### ETUDE ET DEVIS GRATUIT

Possibilité  
financement total  
sans apport personnel  
sous réserve de l'acceptation  
du dossier par UCB

## VILAIN SA

Centre commercial  
PORNIC OUEST  
Parking ★ Tél. 82 08 01

38 modèles  
187 façades

Installateur

## MOBALPA

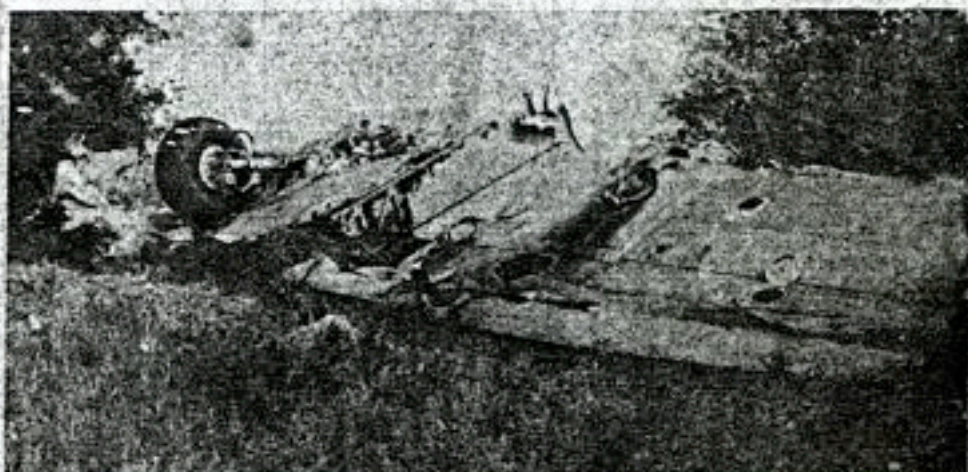
1<sup>re</sup> MARQUE FRANÇAISE  
DE CUISINE

A t'il été accidenté  
en corée ?

# PAYS DE RETZ

## SAINT-PÈRE-EN-RETZ

### Dimanche, cérémonie en souvenir du B17 américain



Les débris de l'appareil, photographiés quelques heures après le drame aux Morandières, par M. Leduc.

AILE-GAUCHE

Une stèle sera dévoilée dimanche après-midi aux Morandières, en souvenir des aviateurs américains qui y trouvèrent la mort le 1<sup>er</sup> mai 1943 dans l'accident de leur appareil. L'un des rescapés avait été caché par M. Joseph Monnier, à La Cochardière sur Le Clion-sur-Mer. C'est son fils qui sera accueilli, pour une cérémonie inattendue, quarante-et-ans plus tard.

Les personnalités et les invités se réuniront à partir de 14 h 30. Suivront l'inauguration de la stèle, des allocutions, la visite des lieux et bien sûr un vin d'honneur.

(Lire en Journal de l'Ouest)



Photos et lettres à l'appui, M. Joseph Monnier, chez lui à la Cochardière, connaît sur le bout des doigts l'histoire du B-17.

Le nouveau catalogue  
automne-hiver  
est arrivé

## RESCAPE DU B.17 ABATTU : Un Américain au Clion

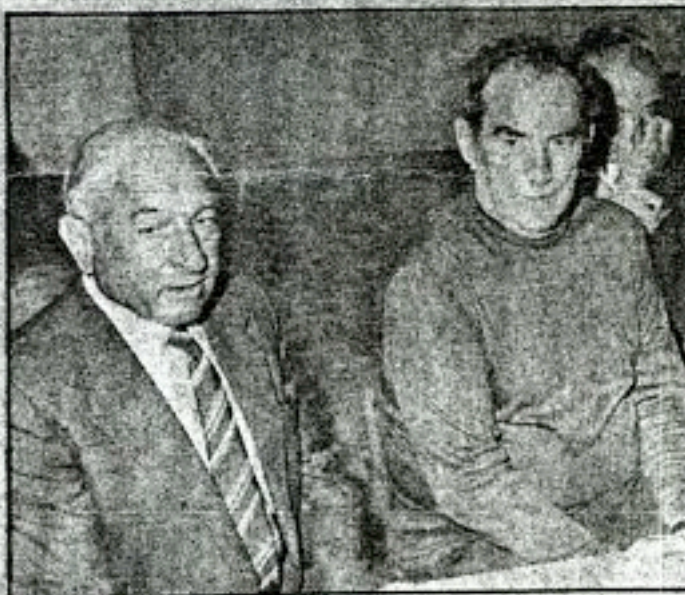
Photo des 8-56-44



Du côté de Pornic, Chauvé, St-Père en Retz, St-Michel Chef Chef, tout le monde connaît aujourd'hui l'épopée extraordinaire de cet aviateur américain, Harry Roach, abattu aux commandes de son B 17 au-dessus du Pays de Retz occupé, le 1<sup>er</sup> mai 1943. Depuis, Harry Roach est décédé mais son fils, David-Henry, a tout mis en œuvre pour ranouer les fils du passé et retracer l'épopée de son père à travers la France et l'Espagne jusqu'à son retour en Angleterre.

La semaine dernière, c'est un autre des survivants de l'équipage du B 17 qui est revenu dans la région pornicaise sur les lieux-mêmes où finit sa guerre et commença sa captivité. Il s'agit du co-pilote John Neill qui, avec sa femme Dorothy, 42 ans après, a voulu faire le voyage du souvenir et revoir celui qui l'avait sauvé d'une mort certaine. Dans une lettre écrite à David-Henry Roach, John Neill a raconté tout ce dont il se souvient, l'explosion, le saut en chute libre et le choc à l'ouverture du pépin, son réveil à terre face à ses sauveteurs, sa longue marche, son trajet à bord d'une charrette de foin, son arrivée dans une ville à la recherche d'une gare, son arrestation dans la ville, puis les camps, Nantes, Neully, Munich, la libération et le retour au pays. Quarante ans après, il a tout retrouvé et rien reconnu sauf celui à qui il doit sans aucun doute la vie, un Clionnais Joseph Mariot. Ce dernier se trouvait là au moment où John Neill inconscient toucha le sol français. En raison du choc très violent subi à l'ouverture du parachute, il avait le cou rentré dans les épaules. Joseph Mariot eut la présence d'esprit de lui tirer sur la tête pour redresser la colonne cervicale. Puis il lui donna un peu à boire, le réconforta et le mit hors de portée des patrouilles allemandes en le cachant dans un taillis.

Le week-end dernier, ils se sont



donc retrouvés au Pays de Retz. Agé de 67 ans, John Neill, ex-commandant de l'US Air Force travaille aujourd'hui à la Général Dynamics à San Diego (Californie). Il est père de 4 enfants, 3 filles et un garçon. Avec sa femme Dorothy, ils ont passé une semaine à Paris avant de se rendre à Pornic. Et samedi dernier, ils ont été reçus par la municipalité pornicaise. Un

des meilleurs souvenirs qu'ils garderont de leur séjour sera d'avoir entendu le merveilleux carillon du Clion. Après l'avoir enregistré plusieurs fois, ils nous ont expliqué qu'aux Etats-Unis, on n'entendait plus les cloches sonner. Les cloches clionnaises leur rappellent sans doute l'amitié franco-américaine célébrée samedi dernier à Pornic.

# Un Américain à la rencontre du sauveteur de son père

**NANTES.** Le 1<sup>er</sup> mai 1943 à Saint-Père-en-Retz, un bombardier B 17 américain s'écrasait, abattu par la DCA allemande. L'un des survivants, Harry Roach, était caché par un jeune agriculteur, Joseph Monnier, et pouvait gagner l'Espagne. Dimanche après-midi, 41 ans après, le fils de M. Roach viendra rendre visite aux sauveteurs de son père et dévoilera une stèle à la mémoire des disparus. La cérémonie mêlera étroitement la chronique locale et la grande Histoire. Dans la région, l'affaire du B 17 rappelle des souvenirs forts et des faits douloureux.

Après aujourd'hui de 60 ans, M. Joseph Monnier, qui n'a jamais quitté son village de « La Cochardière » au Clion-sur-Mer, ne se fait pas prier pour raconter les événements en détail, il les connaît sur le bout des doigts.

Ce samedi 1<sup>er</sup> mai 1943, vers midi, une escadrille de B 17 américains survole le Pays de Retz pour aller bombarder la base sous-marine de Saint-Nazaire. Mais depuis le Sud de Nantes, elle essuie les tirs de la DCA et est pourchassée par des chasseurs allemands. Un appareil est touché, l'un des moteurs s'enflamme en plein ciel. A l'instinct, l'interphone est en panne, les dix membres de l'équipage ne peuvent plus se parler.

#### Quatre survivants

Soudain, le B 17 explose à près de 5000m d'altitude, et vole en éclats. Les débris tombent autour du village des « Morandières », mais on en retrouve sur une bande de 2,5 km de long, sur 500m de large, aux confins des communes du Clion, de Saint-Michel-Chef et de Saint-Père-en-Retz. Six aviateurs sont tués sur le coup, mais quatre réussissent à sauter en parachute.

« J'étais à environ 300 m se souvient Joseph Monnier, 19 ans à l'époque, en train de labourer un champ avec les bœufs. J'ai couru vers l'homme qui était tombé le plus près et je lui ai montré la direction où j'avais vu ses camarades. Un moment plus tard, à l'heure du déjeuner, je me suis dit qu'il fallait les mettre en sécurité

avec des habits civils. Je suis retourné sur la route de Chauvé et je me suis trouvé face à face avec un aviateur en uniforme ».

#### « Vive la France ! »

Il ne parlait pas la même langue, mais au « camarade » de l'un répondit le « Vive la France » de l'autre. Joseph Monnier entraîne Harry Roach, chef-navigateur, dans la maison de ses parents. Des voisins sont mis dans la confidence, et l'on trouve rapidement une veste et un pantalon pour le rhabiller. Dehors, les Allemands s'énervent et patrouillent pour retrouver les fugitifs. « Quand ils sont passés en aide-car sur la route devant la maison, Harry s'est couché sous un lit. On s'est aperçu après qu'en avait laissé dessous... ses habits militaires ».

La chance et le courage se conjuguent. Les trois autres parachutistes auront moins de chance. L'un est repris rapidement, un autre est livré aux Allemands de crainte de représailles : « Il faut dire qu'ils avaient pris, au village de la Saconnière, des otages qui furent relâchés le dimanche ». Un troisième, Dave Parker, le bombardier, se cache jusqu'au lundi matin. Et en arrivant à Pornic, il frappe à une maison éclairée... c'est la gendarmerie où les Allemands l'arrêtent immédiatement.

Joseph Monnier montre à Harry Roach la route de Chauvé à travers champs. Dans le bourg, il est remarqué à une fenêtre par l'instituteur, M. Trigolet, qui l'emène chez le curé, l'abbé Sempé, membre actif de la Résistance. Grâce à des intermédiaires, à Pornic et Vieilleville Roach partira à Agen à vélo et de là gagnera Andorre et l'Espagne. Les trois autres resteront 26 mois prisonniers en Allemagne avant d'être libérés par les alliés.

#### De 1946 à 1982

En 1946, M. Monnier a la surprise de recevoir une lettre d'Amérique. C'est Harry Roach, qui a réussi à retrouver son adresse. Ils échangent durant quelques mois photos de famille et souvenirs. Puis leur correspondance s'interrompt.

Jusqu'en mai 1982, M. Joseph Monnier voit alors arriver une lettre du fils de M. Roach, prénommé également Harry. Il lui explique que son père, pilote instructeur au Texas, s'est tué dans un accident d'avion en 1954. Plusieurs courtiers suivent, traduits par des amis. En janvier dernier, Harry junior, qui est écrivain-éditeur près de New-York, et son épouse, procureur de district, annoncent leur visite pour octobre. Dimanche, près de 41 ans après, auront lieu les retrouvailles inespérées entre l'un



Charles Saud, commerçant, avait 16 ans en 1943. Il était allé en vision voir l'épave du B 17. Il a récupéré il y a deux ans dans une halle un bout d'une aile de l'appareil, accrochée aujourd'hui au mur de son atelier.

#### SAUDER AILE D'AVION

des sauveteurs et le fils de l'aviateur.

Joseph Monnier ne cache pas son émotion et sa satisfaction. D'autant qu'Harry Roach sera bien accueilli. Il dévoilera dimanche après-midi aux Morandières une stèle en souvenir des six disparus du B 17.

Tous les témoins encore vivants seront là, entourés des personnalités locales. Le seul regret de Joseph Monnier : Dave Parker, qui vit en Caroline du Nord, n'a pu faire le déplacement.

M.Br.

73-20-24-PE

**Toute une population présente au village « Les Morandières » pour inaugurer une stèle du souvenir de la destruction d'un B.17 par la D.C.A. allemande**

Il y avait vraiment beaucoup de monde dimanche autour de Harry Roach junior, fils d'un aviateur américain dont le B.17 avait été abattu le 1<sup>er</sup> mai 1943 au-dessus du village « Les Morandières » en Saint-Père-en-Retz. Outre le commandant Piege représentant l'ambassade des U.S.A., on devait noter la présence du député Richard, des conseillers généraux Guisseau et Bouchereau, du capitaine Mergel, de nombreux maires dont ceux de Saint-Père-en-Retz, de Saint-Michel, de Pornic et du Clion-sur-Mer. Tous les habitants du village des Morandières et des environs étaient présents.

La cérémonie commença par un défilé avec en tête la fanfare de Saint-Père-en-Retz. M. Charrier, le maire, devait rappeler l'histoire de ces tragiques événements qui se déroulaient il y a 41 ans (voir O.F. du vendredi 12 octobre). Pour le maire, ce fut l'occasion de rendre hommage au courage du peuple américain. Pour M. Gobin, « M. Joseph Monnier, qui avec courage a sauvé l'aviateur Harry Roach, est un héros ».

On découvrit une stèle pour marquer le souvenir de cette tragique histoire.

Dimanche, le fils Roach et Joseph Monnier recevaient la médaille de la Ville de Pornic. Ensuite, Harry Roach, avec émotion, remettait à Joseph Monnier, l'insigne de lieutenant de l'aviation



américaine appartenant à son père. Un vin d'honneur devait clore

cette cérémonie qui avait été organisée par tout un village enthousiasmé.

**COUPURES DE COURANT.**  
Mardi 16, de 8 h 30 à 16 h 30 : Cagassais, La Raterie, Petite-Mochelette, La Mottais, La Marche dière, Les Quatre-Vents, La Cquillière, La Morandière, Riverais, La Robinière, Le Port, Virée-Neuve, La Riodais, Le Ladais, La Noue-du-Sud, Les Railleres, Le Prouaud, La Maillet Neuve.

**EXPO-VENTE CHAUFFAGE**

**MARDI 16 OCTOBRE**

ancienne salle de basket - SAINT-PÈRE-EN-RETZ

**Électricité BONHOMMEAU - Tél. 27.59.36**

3 Dimanche 14 octobre 1984 à 15h - Temp. superbe  
Pas un nuage - Vent. Mod. Est - Soleil 1000 Person  
Monsieur Fournier Touche

P.0

LUNDI 15 OCTOBRE 1984

# LE JOURNAL DE L'OUEST

UNE STELE A SAINT-PERE-EN-RETZ

## À la mémoire des aviateurs américains



La stèle inaugurée hier



Joseph Monnier, David Ham, Esq. et J. Charrier. La remise des insignes

**SAINT-PÈRE-EN-RETZ.** — Ils étaient dix-huit bombards, il en reste dix-sept. Ils sont dix aviateurs américains, quatre furent le vieux. En quelques mots, Charrier, maire de Saint-Père-en-Retz, résuma la tragédie qui se déroula le samedi 11 mai 1943, dans le ciel du pays de Retz. Il avait encore à l'esprit cette étonnante et terrifiante vision. Ceux qui, ce jour-là, séjournaient au village

des Morandières, autour duquel s'abattaient des morceaux de la forteresse, y pensaient encore plus.

Un seul des aviateurs tombés à proximité échappa aux envahisseurs, le lieutenant Roach, grâce à un habitant du village de la Cochardière, M. Joseph Monnier.

Ce dimanche, en présence de nombreuses personnalités et de plusieurs centaines de personnes, jeunes ou moins

jeunes, la stèle élevée à la mémoire des aviateurs alliés a été inaugurée. A cette occasion aux côtés de M. Pease, commandant dans l'armée américaine, représentant l'ambassadeur des Etats-Unis, on recon-

naissait le fils du lieutenant Roach, qui remettait les insignes de son père à M. Monnier. En faisant le déplacement pour cette cérémonie, il avait tenu à saluer tous ceux qui, de part et d'autre des océans,

combattent ou ont combattu pour la liberté. Une liberté que veut signifier cette stèle située, selon les mots du maire de Saint-Père-en-Retz, « à l'ombre de la croix, symbole de notre civilisation chrétienne ».

## ... LE 1<sup>er</sup> MAI 1943, UN B 17 AMERICAIN ETAIT DESCENDU EN FLAMMES PAR LA CHASSE ALLEMANDE ...

A quelques pas du village des Morandières, près de Saint-Père en Retz, l'hymne américain a retenti dimanche dernier en l'honneur de l'équipage d'un bombardier américain B 17 abattu par la chasse allemande le 1<sup>er</sup> mai 1943 au-dessus du Pays de Retz. Six des dix occupants de l'appareil furent tués dans l'explosion mais quatre d'entre eux purent sauter en parachute. Roach, Parker, Griffin et Neil conquirent à leur arrivée au sol des fortunes diverses et seul Harry Roach put échapper aux soldats allemands lancés à leurs trousses.

Quarante ans plus tard, son fils, David Henry Roach, est venu en France retrouver les traces du périple en territoire occupé de son père aujourd'hui décédé. Une visite qui a décidé les municipalités concernées à faire ériger une stèle à la mémoire des disparus, tombés dans le combat pour la liberté. De nombreuses personnalités honoraient de leur présence la cérémonie d'inauguration dont le commandant Piece, représentant l'ambassade des USA, le Dr. Richard, député, les conseillers généraux MM. Bouchereau et Guisseau, le capitaine Mergel commandant la compagnie de gendarmerie de Pornic, St Père, St Michel et Chauvé, etc.

Devant une foule nombreuse, M. Charrier, maire de St Père en Retz, retraça en quelques mots cet épisode de la guerre, se rappelant qu'il avait été parmi les témoins oculaires de l'explosion. Puis il

salua le courage et la bravoure de Joseph Monnier qui, en recueillant chez lui Harry Roach, permit à l'aviateur américain d'échapper à ses poursuivants. Un hommage repris par M. Gobin, maire-délégué du Clion sur Mer. Puis le maire de Pornic, M. Jan, remit à David Henry Roach et à Jean Monnier, la médaille de la ville de Pornic. Ce fut ensuite l'échange de souvenirs entre les habitants et M. Roach qui, avec beaucoup d'émotion, donna à Joseph Monnier les insignes de lieutenant de l'aviation américaine de son père.

Dépôt de gerbe et minute de silence accompagnèrent cette cérémonie qui se termina entre amis autour d'une grande table où fut servi un vin d'honneur. C'est le moment que choisirent trois pilotes d'ULM, MM. Jarniou, Durand et Poilono pour survoler à 500 m d'altitude le village et apporter le témoignage de la grande famille de l'aviation.



### Les deux premières heures

Tout allait pour le mieux dans la plus belle des cérémonies lorsque tout à coup une jeune femme prit le micro des mains du député Richard et lança à la foule stupéfaite : « C'est mon père, Clément Brideau, qui s'est occupé le premier de M. Roach. Il lui a retiré son parachute puis l'a déshabillé. Sans lui, les Allemands l'auraient peut-être tué... D'ailleurs, nous avons toujours son parachute, son blouson et son étui de revolver... ». Quelques applaudissements et un silence embarrassé suivirent mais le docteur Richard sut enchaîner et reprendre le fil de son discours.

Un peu plus tard, un jeune homme - on apprit qu'il s'agissait du fils de Clément Brideau, aujourd'hui décédé - remit à David Henry Roach le blouson d'aviateur de son père. Ainsi, alors qu'on croyait tout savoir de l'odyssée d'Harry Roach au Pays de Retz, voilà qu'on en découvre une autre partie et pas la moins importante puisqu'elle concerne les premiers instants.

Cela méritait une petite enquête que nous avons menée auprès de ceux qui pouvaient éclaircir ce mystère. Et comme souvent, la vérité est sortie de son puits dans toute sa simplicité. Le témoignage essentiel que nous avons recueilli est celui de Pierre Brideau, cultivateur à l'Aiguillon en St Michel, qui avait 21 ans au moment de l'accident. Vers dix heures, l'heure de l'explosion, il menait les vaches au pré. Il vit les quatre parachutes descendre du ciel et l'un d'eux venir atterrir en bordure du bois de l'Aiguillon juste à la pointe d'un herbage familial. Aussitôt, il courut dans cette direction, imité d'ailleurs par son frère Clément, alors âgé de 17

ans, qui se trouvait lui à la ferme. Arrivé sur les lieux, il vit l'Américain se débarrasser de son parachute, et lever les bras au ciel en disant « Vive la France », puis s'éloigner en boitant et en se tenant les reins.

Tandis que son frère Clément accompagnait l'Américain, Pierre plia sommairement le parachute et le dissimula dans un taillis. Puis il revint vers la ferme et rejoignit son frère dans le verger où, caché par le seigle, Harry Roach essayait avec l'aide de Clément Brideau de se donner une allure plus civile en enlevant son blouson, ses bottes et son ceinturon portant l'étui de revolver. Il faut se rappeler que les aviateurs portaient à cette époque-là plusieurs épaisseurs pour essayer de se garantir du froid intense qui régnait dans leurs appareils. Ainsi, Harry Roach se retrouva bientôt vêtu d'une chemise kaki, d'un léger pantalon et de ses sous-bottes. Il refusa obstinément, raconte Pierre, d'entrer dans la ferme pour boire ou manger un morceau et montra aux deux frères une carte grossière, « un passeport » où étaient portés les noms de Nantes et de St Nazaire. Pierre et Clément lui firent comprendre qu'il valait mieux pour lui se diriger vers Nantes.

Faisant alors demi-tour, ils le mirent dans la direction de La Baconnière, et de la route de Chauvé. Et c'est là, sur cette route, que vers midi, Harry Roach vit venir vers lui Joseph Monnier, qu'il accepta de le suivre dans sa ferme de La Cochardière pour se restaurer et changer de vêtements avant de prendre le chemin de la liberté. La suite est une histoire que nous avons déjà racontée...





# “I Thought It Was Time to Get Out”

The Escape Tale of Lt. Harry E. Roach, Jr.  
427 Bomb Squadron, 303rd Bomb Group

Harry E. Roach, Jr., at Pilot School in 1944.

Harry E. Roach III

1954, Major Harry E. Roach, Jr., U.S.A.F., was killed in a crash while on active duty, ending a fourteen year career in American aviation. He had enlisted in September 1940 as a pilot. After graduating from Navigators School as a navigator in 1942, he was assigned to B-17 bombers.

Following further training in the midwest, Lt. Roach's crew (a formation of 28 aircraft) flew via Brazil, Ascension Island and North Africa to Molesworth, England in early 1943 as part of the 427th Bomb Squadron, 303rd Bomb Group, 8th Air Force. On their third mission over occupied France, Lt. Roach's crew was shot down. Six men were killed, four were able to parachute, and, of those four, only Lt. Roach was captured by the Germans.

He was on 1 May 1943. Eight weeks later, Lt. Roach was released in England after crossing the Pyrenees into Spain and being repatriated through Gibraltar.

As much I knew at the age of nine, when my father was killed in 1954. As I grew older, my interest in both military history in general and my father's experiences in particular began to grow. My mother and grandmother knew the broad outline of my father's story, but hard facts were lacking. It began to search for more. Through a series of extraordinary circumstances, an exciting and colorful tale of his life emerged.

The first lucky break came in response to a request for information placed in the newsletter published by veterans of the 303rd Bomb Group. Former Tech/Sgt. Howard Hernan, a flight instructor in another aircraft in the squadron, was an

eyewitness to the downing of Lt. Roach's aircraft.

Sgt. Hernan steered me to the next goldmine of information, the U.S.A.F. Historical Research Center at Maxwell A.F.B., Alabama. The good people there located copies of the squadron's after-action report of the mission. More importantly, they also had the record of Lt. Roach's debriefing after his return to England. There, in his own words, is his report of the destruction of the aircraft and his subsequent journey to the south of France. Though it cost me only a postage stamp, it is, for me, a priceless document.

The final stroke of good fortune was the most incredible of all. Half a dozen letters from French citizens who had assisted Lt. Roach's escape had lain in my mother's attic trunk since they were received in 1946 and 1947. Apparently, my father had corresponded with them for a few years after the war. In May 1982, I wrote to each of them, hoping against odds they would be still alive and at the same address.

Astonishingly, one was Joseph Monnier, a young boy in 1943, had been among the first to aid Lt. Roach. Not only was M. Monnier able to provide details of that day, but also sent copies of photographs taken immediately after the plane crashed, before the arrival of German troops on the scene. Included were two views of separate sections of the aircraft and three views of two fallen airmen from the crew. I also was able to contact the aircraft's bombardier, David Parker, who lives today in Benson, North Carolina.

This, then, is the background. What follows is the story of Lt. Roach's evasion and escape as reconstructed from first-hand



sources.

Nineteen aircraft of the 303rd, loaded with two 2,000-lb. bombs each, took off on a mission to bomb the German submarine pens at St. Nazaire, France. One aircraft aborted. Visibility over the target was poor, with 8/10 to 10/10 cloud cover. Enemy flak and fighter opposition were reported as heavy.

Two aircraft were lost: 41-24610, piloted by Lt. Vicent X. Walsh, and 42-5780, Lt. Jay R. Sterling. Sterling's crew included Lt. John Neill, copilot; Lt. Roach, navigator; Lt. David H. Parker, bombardier; TSgt. Powell Griffin, top turret/engineer; TSgt. Arthur McCormack, ball turret; TSgt. Harley Fields, radioman/gunner; SSgt. Jessie C. Cleavelin, tailgunner; and SSgt. Daniel Cashman and Sgt. William Whalon, waist gunners.

Lt. Roach: "We left Molesworth about 0930 hours on 1 May 1943 to bomb St. Nazaire. I was the navigator. There was no opposition until we were near Nantes. Then a few fighters appeared and some flak was thrown up. Our aircraft was tail-end of the left wing of the formation. It was very cold and our windows were freezing over rapidly.

"I heard a terrific bang as a cannon shell passed about three feet behind me and hit the rear of our No. 3 engine nacelle. We began to fall behind our formation and the FW's (Focke-Wolf fighters), which had remained at a safe distance before, now came at us from all directions.

TSgt. Howard Hernan, lower left in this crew photo, viewed the explosion of Roach's aircraft from his vantage point in the top turret

"Everyone was shouting on the 'inter-phone.' I had only a small portion of the ice scraped from the window above my gun. I noticed that No. 3 engine was feathered. A yellow-nosed FW, evidently one of Goering's squadron (?), came up parallel with us. He seemed to stall there. I let him have the works; he dropped down but I could not see whether he was on fire or had been damaged.

"A single line of flak, trailing our right wing, worried me. I saw one fighter go by on our left, gain altitude, and come in straight at our nose. Not having nose guns, there was very little to be done about it."

**(A/C 42-5780 was a B-17F, which lacked a nose turret. These were added to the G models.)**

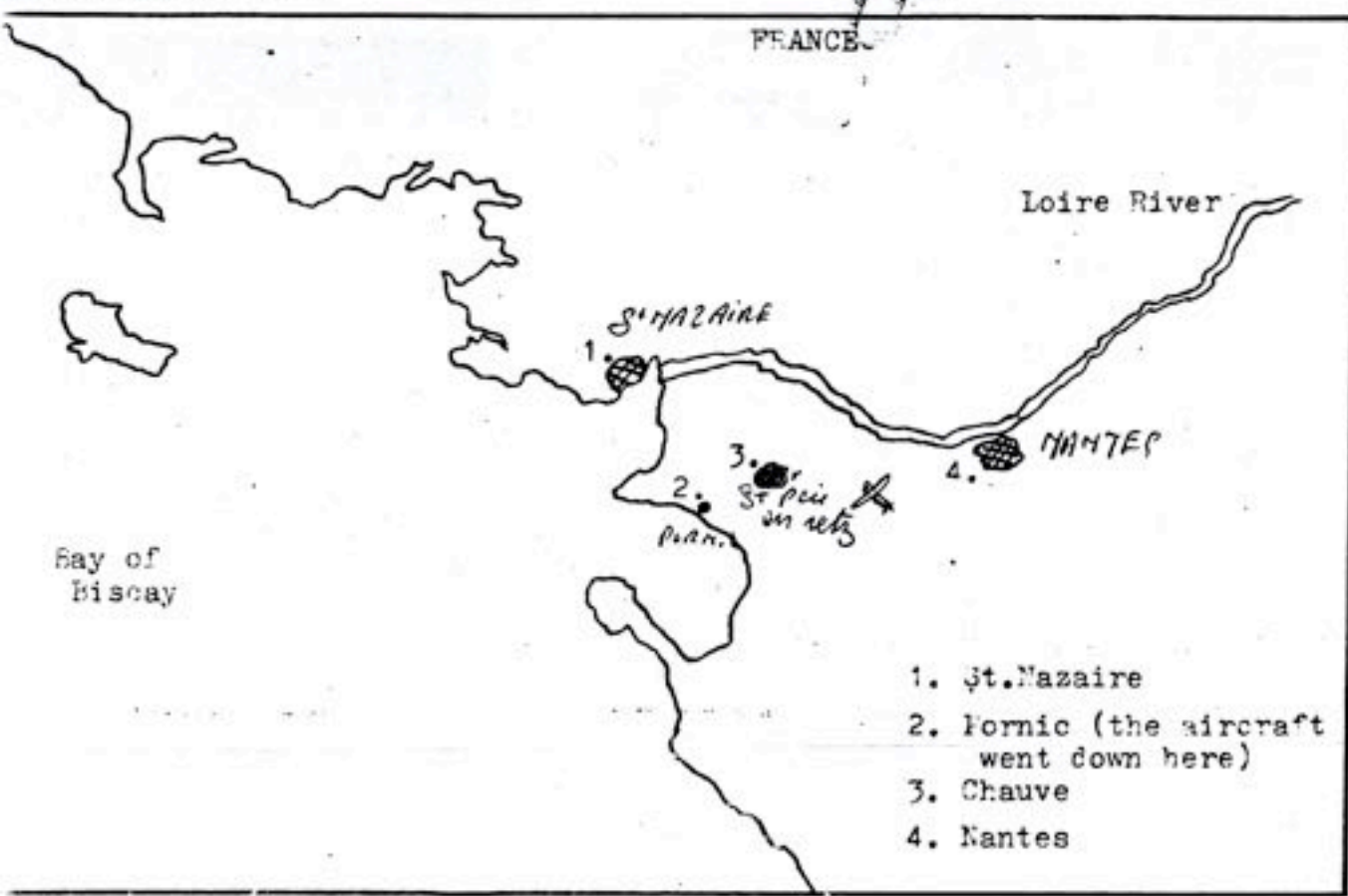
"We went into a shallow dive. I heard Lt. Sterling tell Lt. Parker to drop the bombs. I did not think Parker had heard so I rapped him on the shoulder and motioned him to drop the bombs. Shortly after this our inter-phone went out.

"The ship was shaking violently and I could tell by sound that we were traveling at high speed. I could smell smoke but saw no flames. Our No. 3 engine was smoking badly. Our electrical system was not working. I thought it was time to get out.

"When standing to remove my oxygen mask, I could see St. Nazaire about fifteen miles away and our formation going toward it. The ship spun to the right and I was thrown face-down on the table. Something hit me in the left thigh which I

of Capt. Claude Campbell's B-17 "Old Squaw." Campbell stands in left rear directly behind Hernan.





later to be a shell fragment. Someone was on the cat  
at I did not stop to see who. By this time the ship was on  
d my eye lashes and eye brows were singed. I attempted  
se the escape door but was unsuccessful in pulling the  
handle. As the ship spun again, I pulled the release  
ndle and the regular handle at the same time and the  
ew off. The ship spiraled again and I was hurled back-  
with a violent jerk. On the next turn I went out head

erman: "My vantage point from the top turret was the  
the plane. As I remember, your father's plane went  
ust before we got to the target. I remember it because it  
first B-17 that I ever saw shot down. I flew on 25 raids  
n't know how many planes I saw go down, but it was a  
as on the first Schweinfurt raid when we lost 60.

st of the time, you would only get a fraction of a second  
something happen, especially if the fighters were on  
ust happened to have my turret pointed in the right  
on at the right time. At the time, I wished I hadn't seen it,  
course now I can give you some idea of what hap-

ur father's plane was 'tail-end Charlie.' It apparently  
en hit, because it turned to the right and down, maybe  
o head for home. Generally, a plane would get hit by  
a rocket, then start dropping back, and then the fighters  
get on them and finish the job. Your father's plane was  
lock to the formation, approximately 2,000 feet below  
approximately a mile away, when it just blew up. I  
on't know how to describe a plane blowing up. It's not  
see in the movies. All of a sudden they just blow apart.

It was really a rare occasion to see one blow. I didn't see  
any parachutes."

**M. Joseph Monnier:** "It was about eleven in the morning when  
I heard a deafening noise in the sky and saw a squadron of B-  
17's making for St. Nazaire. One B-17 pulled out of formation  
and lost altitude. It was attacked by German pursuit planes  
and finished by exploding in mid-air. Before the explosion,  
four parachutists jumped from the plane. I followed them with  
my eyes as they came in my direction, and then about an hour  
later I met your father on the road."

**Lt. Parker:** "Harry and Lt. Neill went out the escape hatch but  
before I could get to it the plane blew up. I was knocked  
unconscious and must have been blown out the nose of the  
plane. I came to a couple thousand feet down and pulled my  
rip cord. I landed real nicely in a plowed field, hid my chute,  
and ran like hell til I found a briar patch to hide in."

**Lt. Roach:** "While falling, my chute pack and harness seemed  
two feet away from me. I pulled my rip cord almost im-  
mediately and was pulled up sharply as the chute opened.  
The harness was hurting my back. I had jumped at approx-  
imately 20,000 feet and had trouble breathing due to the  
altitude. I saw two fighters but they did not approach me. A lot  
of debris fell about me. A large piece of stabilizer passed me  
and other parts of my ship---a wing and the forward part of the  
fuselage went spinning off to my right. The gas tanks must  
have exploded. I did not see any other chutes.

"I came down very fast, hitting the ground hard with my left  
hip. The chute started to drag me so I pulled the bottom-side  
shroud lines and spilled the air. I had landed in a small field and  
it was with difficulty that I could stand because of my

wrenched back. I rolled my chute and Mae West into a bundle and hid them in the bushes. A cut between my eyes was bleeding badly.

"I put my revolver in my pocket and walked toward some farmers in a nearby field. I told them I was an American and they said they were 'camarades.' They motioned me to follow them and we went to a grove of trees where they helped me take off my flying boots and insignia. Soon several women appeared with food and indicated that a man who could speak English was on his way to join us.

"The man arrived and asked me for a cigarette. He could say only a few English words but did point out our location on my escape map. I had my escape kit, purse, a penknife, and photographs in my trouser pockets.

"I walked southwest and after crossing fields for about half a mile, I met a small boy...."

Joseph Monnier: "I met your father on the road and brought him home, where we gave him civilian clothes and some cognac. At that moment, Germans on motorcycles came down the road. Your father hid under a bed. Fortunately, the Germans did not stop. Later we headed your father toward Mauve, a small community 10 Kilometers from our place. From there he was sent to Madame Pol Michaud in Nantes."

Roach: "I was given a complete outfit of ragged clothing

reckage of Lt. Roach's B-17 in a field near Pornic, south of St. Nazaire.



Another deceased crewman, Sgt. Harley Fields.

soon started out again. I saw pieces of my plane and also pieces of clothing strewn about the fields. I grew tired of struggling over plowed fields and took to the main road but very soon had to go back into the fields because I saw a truck filled with German soldiers ahead. I crawled into some bushes and slept for two hours; the sun was going down when I awoke.

"I stopped at a parish house in the next village. There was a man in the yard and when I told him I was an American, in

