

Crash du Lancaster Mk. I W4257 DX - 57th Squadron le 2 avril 1943 à Saint-Père-en-Retz

Histoire de l'équipage d'un bombardier de la Royal Air Force (RAF)

par René BRIDEAU



Lancaster Mk I R5689 VN-N - 50th Squadron RAF

En se promenant dans la campagne de Saint Père-en-Retz, entre les fermes de la Pichonnais, de la Lande Popine et de l'Aubinais, on est loin d'imaginer que dans ce cadre paisible s'est déroulé un drame pendant la Seconde Guerre Mondiale. En effet, c'est ici, dans un pré en bordure d'un chemin, qu'un bombardier Lancaster de la RAF s'est écrasé le 2 avril 1943 avec tout son équipage. Je suis né à la Pichonnais et je me demandais qui étaient ces jeunes aviateurs dont le destin avait été de mourir près de notre maison. De nombreuses années avaient passé et cet avion et son équipage étaient presque oubliés. C'est alors que je me suis lancé dans une longue enquête pour tenter d'honorer leur mémoire...

Au soir du vendredi 2 avril 1943, sur la base de SCAMPTON dans le Lincolnshire en Angleterre, le personnel au sol préparait pour une mission des bombardiers Lancaster du *57 Squadron* appartenant au *Group N° 5* de la Royal Air Force (RAF). Le *Squadron Leader AVIS* commandait ce *57 Squadron*, tandis que son supérieur, le *Wing Commander HOPCROFT*, était le responsable de la base. Au cours du mois de mars 1943 qui venait de s'écouler, le *57 Squadron* avait effectué 12 missions de bombardement et 4 de largage de mines. Ces missions avaient mobilisé 127 Lancaster dont 102 avec une mission

complète. Au cours de ce mois, le 57 *Squadron* avaient perdu 2 équipages : celui du *F/O GREENAN* et celui du *Sgt FISHER*.

La mission de cette nuit du 2 au 3 avril 1943 avait 2 objectifs : les bases sous-marines allemandes de Saint-Nazaire et de Lorient. Des bombardiers étaient donc affectés à l'une ou l'autre mission et pour le 57 *Squadron* c'était Saint Nazaire.

À exactement 20 h 05, le Lancaster III ED706 DX-A décollait de la base de SCAMPTON avec l'équipage suivant :

Sgt	BROADBENT	Edward	Pilot (<i>Captain</i>)
Sgt	O'LOUGHLIN	D.	Navigator
Sgt	CROW	P.	Flight Engineer
Sgt	KNIGHT	S. R.	Bomb-Aimer
Sgt	RICHARDS	J. T.	Wireless Operator
Sgt	YOUNG	R.	Mid-Upper Gunner
Sgt	TODD	L. H.	Rear Gunner

Le *Sgt Edward BROADBENT* (1030317) était arrivé au 57 *Squadron* le 12 mars 1943 avec son équipage, et c'était sa 2^{ème} mission de bombardement. Il avait déjà participé à la mission de nuit du 28 au 29 mars sur la base sous-marine de Saint-Nazaire avec le Lancaster I ED758 DX, et il connaissait la route à suivre.

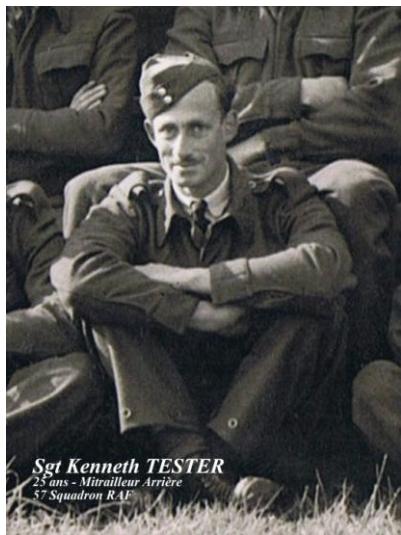
Dans la nuit du 9 au 10 avril 1943, en mission sur DUISBURG en Allemagne, avec le Lancaster I ED308, le *Sgt Edward BROADBENT (Pilot)* et le *Sgt L. H. TODD (Rear Gunner)* avaient été gravement blessés par un avion de chasse allemand et admis à l'hôpital. Les membres d'équipage d'Edward BROADBENT avaient donc été dispersés dans d'autres avions.

Deux minutes plus tard, à 20 h 07, le Lancaster I W4257 DX-O décollait à son tour avec l'équipage suivant :

P/O	PICKUP	Robert, Leslie	Pilot (<i>Captain</i>)	RAF	20 ans
Sgt	BAGLEY	Arthur, Eddie	Navigator	RAF	21 ans
Sgt	LEA	Roland, William	Flight Engineer	RAF	20 ans
Sgt	HUNTER	Henry, Philip	Bomb-Aimer	RAF	21 ans
Sgt	BARNES	William, Geoffrey	Wireless Operator	RAF	21 ans
F/Sgt	DAHL	Calvin Warren	Mid-Upper Gunner	RCAF (Canada)	20 ans
Sgt	TESTER	Kenneth, Arthur	Rear Gunner	RAF	25 ans

Bien qu'ils n'aient pas vraiment eu ce grade, les pilotes étaient souvent appelés *Captain* (commandant de l'avion). Le 2 avril 1943, dans le listing du 57 *Squadron*, Robert Leslie PICKUP était *Sergeant* mais sur sa tombe il est écrit *Pilot Officer (P/O)*. J'ai retenu ce dernier grade plus élevé pour Leslie PICKUP qui était arrivé au 57 *Squadron* avec son équipage le 25 mars 1943.

À cet instant du décollage, les 7 membres d'équipage de ce bombardier dont c'était la première mission ne se doutaient pas qu'ils ne reverraient jamais l'Angleterre.



Sgt Kenneth TESTER
25 ans - Mitrailleur Arrière
57 Squadron RAF



Sgt Roland LÉA
20 ans - Mécanicien Volant
57 Squadron RAF



F/Sgt Calvin DAHL
20 ans - Mitrailleur de tourelle supérieure
RCAF - 57 Squadron RAF



P/O Robert Leslie PICKUP
20 ans - Pilote et Capitaine
57 Squadron RAF



Sgt Arthur BAGLEY
21 ans - Navigateur
57 Squadron RAF



Sgt William BARNES
Operateur Radio
57 Squadron RAF



Sgt Harry HUNTER
21 ans - Bombardier
57 Squadron RAF

Si pour une mission l'équipage était souvent le même, il changeait par contre souvent de Lancaster suivant les disponibilités. Ces deux bombardiers furent les seuls qui décollèrent de la base de SCAMPTON pour se mettre en formation avec d'autres avions et se diriger vers la cible de Saint-Nazaire.

55 avions étaient prévus mais pour divers problèmes souvent techniques, 50 bombardiers effectuèrent réellement cette mission où plusieurs *Group* de la RAF étaient engagés. Les équipages étaient composés d'Anglais, de Canadiens, d'Australiens, de Polonais...

- Group N° 1 - 6 avions : 1 Wellington et 5 Lancaster.
- Group N° 3 - 5 avions : 4 Stirling et 1 Lancaster.
- Group N° 4 - 5 avions : 5 Halifax.
- Group N° 5 - 8 avions : 8 Lancaster dont celui de Leslie PICKUP.
- Group N° 6 - 8 avions: 4 Halifax et 4 Wellington.
- Group N° 8 - 18 avions: 2 Mosquito, 3 Sterling, 3 Halifax et 10 Lancaster.

En suivant ce lien on trouvera la liste des *Squadrons* et le nombre d'avions ayant participé à la mission du 2 au 3 avril 1943 sur St Nazaire :

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/lancaster/squadrons-et-avions/histoire-rene-brideau.html>

Dans cette formation de 50 bombardiers se dirigeant vers Saint-Nazaire, le *Group 8 P.F.F.* (*Pathfinder Force*) était d'abord chargé de marquer la cible avec des bombes de couleur rouge et verte (*Target Indicators*) de 250 livres. Certains de ces bombardiers (*Main Force*) portaient également des bombes classiques. Dans les soutes des bombardiers se trouvaient 83 bombes de 500 livres, 334 bombes de 1000 livres et 36 bombes de 250 livres pour marquer la cible. Au total, environ 172 tonnes de bombes. Le Lancaster de Leslie PICKUP portait 11 bombes de 1000 livres G.P. c'est-à-dire environ 5 tonnes.

Le trajet se déroula sans incident notable mais chaque aviateur pensait à cette base sous-marine fortement défendu par la FLAK. Avec raison, les équipages de B17 américains avaient d'ailleurs surnommé Saint Nazaire "Flak City" !

En avril 1943, la défense anti-aérienne allemande (FLAK) de la base de Saint-Nazaire qui abritait les 6ème et 7ème flottille (*6 un 7.Unterseebootsflottille*) de sous-marins allemands, était confiée au 22.*Marine-Flak-Regiment* rebaptisé à cette date *V.Marine-Flak-Brigade*. Son poste de commandement était situé au nord de la Loire à Saint Marc, près de Saint-Nazaire.



La *V.Marine-Flak-Brigade* commandée par un stratège redoutable, le *Kapitän zur see* Karl-Conrad MECKE, était composée de plusieurs bataillons d'artillerie. Au nord de la Loire il y avait le *Marine-Flak 703, 705 et 819* de Flak lourde. Au sud de la Loire, en Pays de Retz, c'était le *Marine-Flak 809* de Flak lourde qui était chargé de la défense anti-aérienne, avec ses 7 batteries dont une de projecteurs. Ce bataillon était commandé par le *Korvettenkapitän* Lothar BURHENNE dont le poste de commandement (NZ 343), qui existe toujours, se trouvait sur la route bordant la côte entre la mairie de Saint-Brévin et Mindin. Les batteries *1./MaFla 809* des Rochelets (*Nautilus*), *2./MaFla 809* du Plessis (*Seelöwe* : Lion de mer) et *3./MaFla 809* de la Mabilais (*Seestern* : Etoile de mer) disposaient de 4 canons de 10,5 cm Flak S. K. C/32 chacune. Les batteries *4./MaFla 809* de Saint Brévin (*Hai* : Requin) et *5./MaFla 809* du Lazaret (*Delphin* : Dauphin) disposaient de 4 canons doubles de 10,5 cm Flak S. K. C/33 chacune. La batterie *6./MaFla 809* de Mindin (*Koralle* : Corail) fut d'abord une batterie légère avec des canons de 2 cm et 3,7 cm Flak puis à la fin de l'année 1943, elle fut équipée de 4 canons modernes de 12,8 cm Flak. Le Maréchal ROMMEL était venue à Saint Brévin la visiter au début de l'année 1944.

La batterie de projecteurs *7./MaFla 809*, commandée par le *Leutnant* Peter FEUERBACH, comptait entre 15 et 20 projecteurs répartis dans le Pays de Retz de façon à ce que les faisceaux se croisent. Il y avait 3 types de projecteurs : les 60, 150 et 200 cm. C'est ainsi qu'un 150 cm se trouvait près de la ferme de la Basse-Aiguillon à Saint Michel-Chef-Chef, un autre 150 cm à la Clercière à Saint-Père-en-Retz, un autre 200 cm (le seul du Pays de Retz) sur la route du Redois à Saint-Michel-Chef-Chef... À côté de certains projecteurs il y avait parfois un système d'écoute pour détecter les avions. Pour défendre ces positions contre des attaques d'avions volant à basse altitude, un canon de 2 cm ou de 3,7 cm Flak se trouvait souvent près des projecteurs.

La *V.Marine-Flak-Brigade* possédait donc des dizaines de canons de calibre 10,5 cm Flak (12 à 15 coups à la minute par canon) ainsi que des canons de Flak légère de 2 cm ou 3,7 cm Flak. Chaque batterie était aussi dotée d'un télémètre et d'une table de calcul (*Mecke-Table*, du nom du stratège commandant la brigade) pour le suivi automatique des avions. La *V.Marine-Flak-Brigade* possédait aussi des radars pour détecter les vagues d'avions, des systèmes d'écoutes et un réseau de communication très important. Devant un arsenal aussi performant, on comprend mieux le surnom de "*Flak City*" donné par les aviateurs américains à Saint-Nazaire.

Le vendredi 2 avril 1943, le ciel sans nuage était favorable à une attaque de la RAF contre Saint-Nazaire. La vague de 50 bombardiers approchait de sa cible lorsque tout à coup les faisceaux de dizaines de projecteurs illuminèrent le ciel, suivis quelques secondes plus tard par un déluge d'obus de tous les canons de Flak de la *V.Marine-Flak-Brigade*. À l'heure prévue, le *Group 8 P.F.F. (Pathfinder Force)* ne se laissa pas impressionner et lâcha correctement ses bombes de couleurs vertes puis rouges. Le premier Mosquito du *109 Squadron* largua ses bombes vertes à 22 h 13 puis les suivants larguèrent leurs bombes rouges et vertes. Ensuite, tous les autres appareils larguèrent leurs bombes entre 22 h 17 et 22 h 45.

C'est à 22 h 22, à une altitude de 14 000 pieds (environ 4270 mètres), que le Lancaster d'Edward BROADBENT largua ses bombes. Dans le Lancaster I W4257 DX le bombardier Henry HUNTER donna le feu vert pour larguer les 11 bombes de 1000 livres sur la base sous-marine. Missions accomplie ! L'écran de fumée créé par les Allemands gênait pour voir les détails du bombardement, mais on pouvait observer deux larges zones en feu et une grosse explosion à un quart de mile (400 m) à l'est du centre de Saint-Nazaire, comme le montre une photo prise à 1,5 miles (2500 m) à l'ouest du point de bombardement.

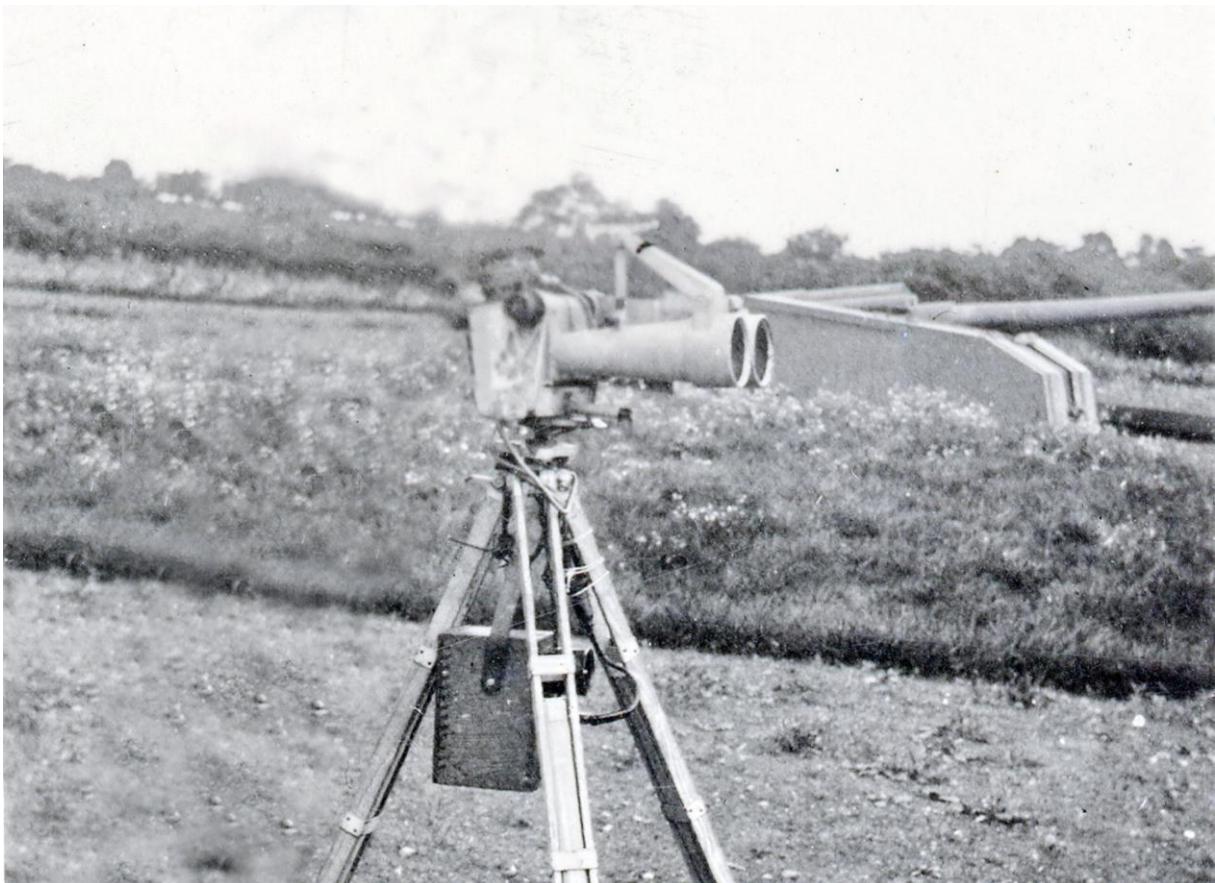
Les faisceaux des projecteurs cherchaient leurs proies dans le ciel et soudain, un projecteur prit dans son faisceau le Lancaster I W4257 DX, puis un 2^{ème} projecteur, puis un 3^{ème} et très rapidement de nombreux autres concentrèrent leurs faisceaux sur le bombardier survolant plusieurs batteries de Flak. Vraisemblablement touché, il perdit rapidement de l'altitude et survola la *3./Mafla 809*, la 3^{ème} batterie du *Marine-Flak 809* (*Seestern* - Etoile de mer) de la Mabilais sur la commune de Corsept¹. Cette batterie

¹ C'est en juin-juillet 1941 que deux officiers (un *Oberleutnant* et un *Leutnant*) et un interprète, s'étaient installés dans une villa à Tharon pour organiser l'installation de cette batterie qui, dès le mois d'août put accueillir des soldats.

dotée de 4 canons de 10,5 cm Flak et de tout l'équipement nécessaire était arrivée directement d'Allemagne par train et installée d'abord près de Pont Scorff pour défendre la base sous-marine de Lorient ; puis, les soldats avaient laissé les canons à Pont Scorff et étaient venus s'installer à la Mabilais, d'abord dans des roulettes puis dans des baraquements prévus pour 140 soldats. Les 4 nouveaux canons de 10,5 cm Flak S.K.C/32 avaient été testés à Biscarrosse (sud de Bordeaux) puis installés à la Mabilais où on disposait bien sûr de tout l'équipement nécessaire : télémètre blindé de 6 mètres avec une *Mecke-Table*, projecteurs, canons pour la défense contre les avions à basse altitude, etc....

Le vendredi 2 avril 1943, le chef de batterie était le *Leutnant* M. A. KRAMER (qui fut remplacé quelques mois plus tard par l'*Oberleutnant* SCHMIDT). Le 16 décembre 1943, abandonnant ses 4 canons à la Mabilais, cette batterie quittera Corsept par le train pour Toulon (*MaFla 819*) où elle se rendra le 28 août 1944, toujours sous les ordres de SCHMIDT devenu *Kapitänleutnant*. Le 2 avril 1943, le Lancaster I W4257 DX avait bien cette batterie mais on ne lui imputa pas le coup au but.

Le Lancaster de Leslie volait maintenant à basse altitude et passait à proximité de la dernière position allemande avant le crash ; c'était le projecteur de 150 cm de La Noelle près de la ferme de l'Aubinais (Corsept) servi par une vingtaine de soldats allemands disposant d'un canon de 3,7 cm Flak pour la défense contre les avions volant à basse altitude. Le Lancaster passa juste au dessus de la ferme de l'Aubinais, essuyant encore une salve d'obus envoyés par le canon du projecteur. Des éclats tombaient sur le sol et le témoin Joseph MAILLARD dût se réfugier dans sa maison. À plus de 400 km/h, le Lancaster désormais en feu poursuivait sa route sous les yeux des témoins impuissants, comme Joseph BOUYER du Landreau, Germaine EVAIN des Pins ou encore Robert MERLET de La Giraudière. Tous les projecteurs de la région étaient dirigés sur ce bombardier et les canons de la Flak de la *V.Marine-Flak-Brigade* tiraient sans discontinuer sur le malheureux avion.



Un canon de 10,5 cm Flak de La Mabilais (Corsept) - Septembre 1942

À la Pichonnais, la famille MORANTIN était devant la porte de la maison lorsqu'elle entendit un avion se rapprocher rapidement. Le Lancaster en flammes passa au-dessus de la maison, éclairant la cour de la ferme comme en plein jour. L'avion poursuivit sa route puis fit demi-tour autour de l'église de Saint-Père-en-Retz et s'écrasa dans une gerbe de flammes impressionnante et un bruit épouvantable derrière le hangar de la ferme de La Pichonnais.

C'était la nuit et croyant que l'avion était tombé très près des bâtiments, la première réaction d'Emile MORANTIN fut de détacher les vaches qui étaient dans l'écurie, persuadé que les bâtiments de la ferme allaient brûler. Il se ravisa quelques secondes plus tard, constatant que l'avion était tombé deux champs plus loin (environ 350 mètres). La gerbe de flammes avait été provoquée par les milliers de litres de carburant (environ 5000 litres d'essence) et d'huile restant dans l'avion pour le retour en Angleterre.



Tableau réalisé par Louis Barteau, témoin de la scène

Juste en face, à la ferme de L'Aubinais (Saint-Père-en-Retz), Louis FILLAUD se trouvait chez son oncle, le père Justin LEDUC. Ils n'avaient pas vu l'avion arriver mais ils l'avaient vu piquer verticalement vers le sol à pleine vitesse et s'écraser dans un bruit d'explosion épouvantable. Cette impression de chute verticale expliquerait l'enfoncement des moteurs dans la terre. Ceci est confirmé par Marie-Louise MOURAUD de la ferme de Vieillevigne qui avait vu l'avion passer au-dessus de La Pichonnais et piquer vers le sol avant de s'écraser. Le Lancaster s'était donc écrasé à mi-chemin entre les fermes de La Pichonnais et de La Lande Popine, en face de l'Aubinais. C'est pourquoi certains témoins affirment l'avoir vu tomber à la Pichonnais et d'autres à La Lande Popine. **Les 2 versions sont bonnes.**

Les projecteurs s'éteignirent aussitôt et les canons se turent. On n'entendait plus que l'incendie de l'avion et les explosions de munitions. Un quart d'heure plus tard, la famille MORANTIN entendait des bruits de bottes descendre l'allée conduisant à la ferme. Une patrouille allemande apparut baïonnette au

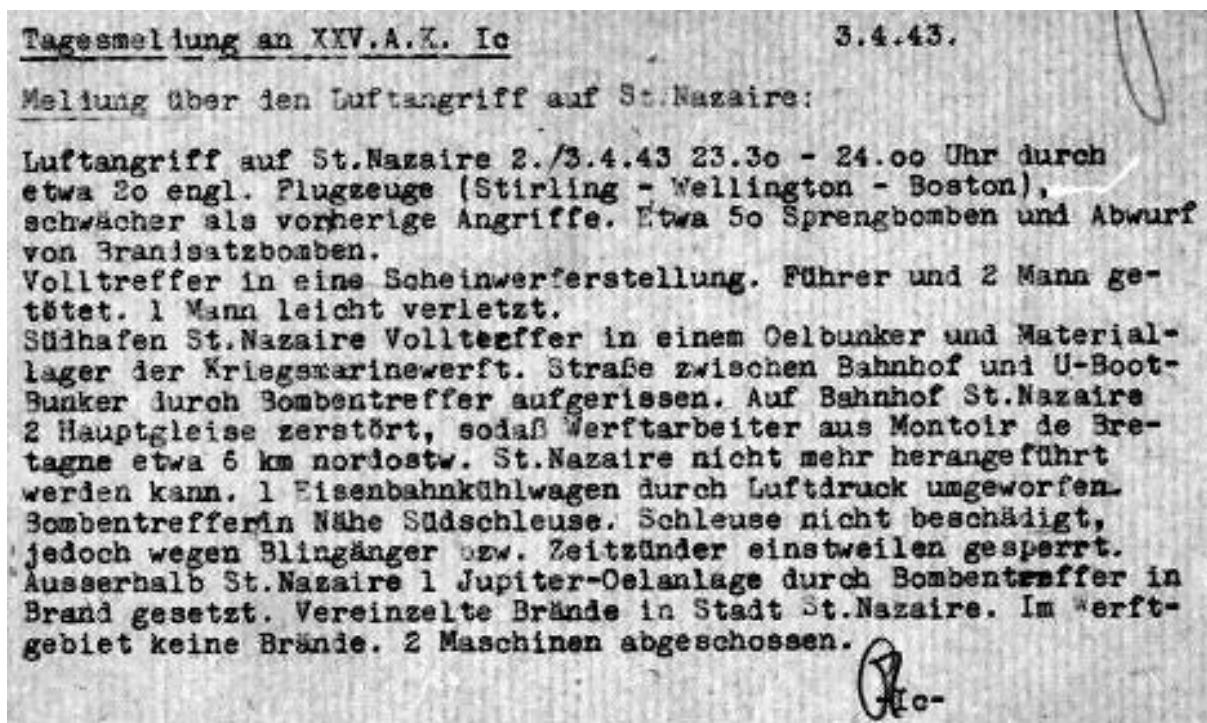
canon, dirigeant ses fusils Mauser vers la famille MORANTIN. Pourquoi étaient-ils si menaçants ? Peut-être pensaient-ils qu'il y avait des rescapés qui pouvaient se cacher ? Après une brève discussion, l'atmosphère se détendit et le sous-officier de la patrouille ordonna à Emile MORANTIN de les conduire à travers les chemins dans la direction de l'avion.

Pendant ce temps, Joseph Maillard de L'Aubinais (Corsept), alors âgé de 20 ans, avait pris son vélo et une demi heure plus tard était sur les lieux du drame. Il laissa son vélo et s'engagea dans le chemin face à la ferme de L'Aubinais (Saint Père-en-Retz), s'approchant des flammes et de la fumée qui se dégageaient des restes du bombardier. Soudain, il entendit du bruit et se cacha dans la haie. Une patrouille allemande passa et malheureusement, il laissa échapper une branche qu'il retenait. On le mit en joue mais il s'agissait des soldats du projecteur de 150 qui se trouvait près de chez lui qui le reconnurent, baissèrent leurs fusils et lui ordonnèrent de rentrer immédiatement à la maison.

Les Allemands avaient très rapidement établi des barrages autour de l'épave de l'avion, mais pourtant quelques Français arrivèrent avant eux. L'un d'eux enleva une alliance (ou une bague) à l'un des aviateurs qu'il dut rendre à la fin de la guerre. À la Pichonnais, pendant toute la nuit, la famille MORANTIN entendit les crépitements des balles de mitrailleuses et diverses explosions, comme celles de bouteilles d'oxygène. Pas question de dormir cette nuit là.

La formation des 49 bombardiers de la Royal Air Force remit le cap sur l'Angleterre et à 1 h 16 du matin, le Lancaster III ED706 DX piloté par Edward BROADBENT se posa seul sur la base de SCAMPTON. Sur les 50 avions, il n'y eut qu'une seule perte : le Lancaster I W4257 DX de Leslie PICKUP.

Cette même nuit du 2 au 3 avril 1943, le Lancaster III ED482 VN du 50 Squadron, piloté par F/O Alan Hone NICHOLS avait décollé de la base de Skellingthorpe à 20 h 28 pour une mission de largage de mines. Abattu près de l'Île d'Oléron ou plus près de St Nazaire, tout son équipage avait été tué et les 7 corps ne seront jamais retrouvés. Le rapport allemand de la 76.Infanterie-Division fait bien état de 2 avions abattus cette nuit-là ; le bombardement ayant eu lieu de nuit, les allemands ont supposé qu'il y avait seulement 20 bombardiers.



Rapport de la 76.Infanterie-Division (mars à juin 1943), commandé par le Generalleutnant Abraham, qui occupait la région de St Nazaire mais aussi une partie du Pays de Retz avant d'être remplacée par la 384.Infanterie-Division (juin à octobre 1943).

Night 2/3 April. 55 A/C took off to attack ST. NAZARE, 47 A/C to attack LORIENT and 33 A/C to lay mines.

ST.NAZAIRE: 50 A/C claim to have attacked. The weather over target was most favourable, with no cloud and good visibility. A smoke screen appeared to be operating from the commencement of the attack and this prevented accurate observation of results. P.F.F's green target indicator markers are reported to have been accurately placed and on time, and the red target indicator markers followed quickly and accurately, bombing being well concentrated on these markers in a small area. A number of fires including two large ones, were observed and there are reports of a major explosion about a $\frac{1}{4}$ mile to the east of the target.

Flak was reported as moderate, heavy and some light flak, but not effective.

1 Lancaster is missing.

BOMBER COMMAND INTELLIGENCE NARRATIVE OF OPERATIONS No 584

Très tôt le samedi matin 3 avril 1943, une unité allemande arriva pour enlever les dépourvus des aviateurs. Les corps étaient épargnés sur toute la surface du pré ; l'un d'eux, à peu près intact, était tombé de l'autre côté de la haie, dans le champ voisin. Les Allemands mirent les restes des corps déchiquetés dans quatre cercueils, en présence de quelques témoins français. Les cercueils furent emmenés au cimetière de La Gaudinière (devenu ensuite cimetière du Pont du Cens), à Nantes. À la date du 5 avril 1943 où on les inhuma, aucun aviateur n'avait pu encore être identifié (Carré L, Rang 2, tombes 15 – 16 – 17 - 18). Le registre du cimetière indique seulement : « *Ces 4 cercueils contiennent les restes de 6 ou 7 aviateurs anglais (ou américains)* ». Suite à l'enlèvement des corps, les Allemands laissèrent plus facilement l'accès au lieu du crash à de nombreux visiteurs français.

Yvonne BRIDEAU de La Pichonnais et Maurice LANDRY révélèrent plus tard quelques détails marquants : « **En entrant dans le pré, ce qui était très surprenant c'est qu'il n'y avait pas d'avion, non il n'y avait pas d'avion mais seulement des débris de toutes sortes épargnés sur toute la surface du pré... Des cartes d'alimentation, des billets de banque, de la ferraille, des tôles tordues, et toutes sortes de choses carbonisées. Il y avait aussi 4 trous alignés le long d'une haie, c'étaient les 4 moteurs.** »

Malheureusement, il y avait aussi des débris humains projetés sur toute la surface du pré. La sœur d'Yvonne, Marie-Madeleine, ramassa une botte de vol (chaussure montante) et s'aperçut qu'il y avait une jambe à l'intérieur. En parcourant le pré, on pouvait voir une main, un peu plus loin, un bras ; certains restes humains étaient même accrochés aux branches des arbres. Yvonne BRIDEAU et Maurice LANDRY se rappelaient particulièrement d'un des aviateurs dont les jambes étaient enterrées dans le sol et dont le bras était replié devant le visage, comme pour se protéger... « Il était entièrement brûlé et il avait la tête pas plus grosse qu'une poupée (ce n'est pas exagéré). Les soldats allemands ne l'avaient pas emmené dans les cercueils pour Nantes. Il faut dire qu'ils ne s'étaient guère embarrassés à ramasser les débris humains. »



R. BRIDEAU

Photo Anselme LEDUC - 3 Avril 1943

Photo Anselme LEDUC 3 avril 1943.

Maurice LANDRY, son frère Henri, Charles MORICEAU, André CLAVREUX, et Maurice GUERIN décidèrent de ne pas laisser ces restes dans le pré. Ils allèrent demander à M. CHARPENTIER, épicier en gros, 3 petites caisses en bois (60 cm x 40 cm x 30 cm) qui servait à mettre la lessive LUX. Ils y recueillir pieusement tous les débris humains retrouvés. Ils tentèrent aussi de ramasser l'aviateur carbonisé mais dès qu'ils le touchèrent, il s'effondra en cendre. Maurice LANDRY et ses camarades ramassèrent pourtant au mieux cette cendre humaine. Maurice LANDRY se rappelait qu'un officier allemand fouillait, accompagné de son chien. Il lui fit remarquer que son comportement n'était pas correct car le chien flairait tout ce qu'il trouvait, y compris les restes humains, ce à quoi l'officier répondit : « C'est la guerre, Monsieur ! » Mais d'autres soldats, plus corrects, participaient également à cette recherche. Les trois petites caisses furent emmenées sur les porte-bagages des vélos dans le cimetière de Saint-Père-en-Retz où Maurice LANDRY creusa une tombe, à gauche de l'entrée du cimetière, dans l'angle de la cabane servant aux outils, près du carré réservé aux enfants. Au soir du samedi 3 avril 1943, une petite cérémonie eut lieu dans le cimetière en présence du curé ROLLAND, de Maurice LANDRY, son frère Henri, Charles MORICEAU, André CLAVREUX et Maurice GUERIN. Il reste encore certainement aujourd'hui des restes humains dans le pré où est tombé le Lancaster.

Les soldats du projecteur de 150 cm de La Noelle, appartenant à la 7./*MaFla 809*, racontèrent que c'étaient eux qui avaient abattu l'avion. À la Pichonnais on en connaissait au moins deux, Karl (Alsacien) et Aloïs (Autrichien), qui venaient de temps en temps acheter de la nourriture pour améliorer l'ordinaire de la cantine militaire. Les soldats du projecteur ramassèrent des débris de l'avion, notamment une roue (vraisemblablement celle de queue) et une hélice, qu'ils cachèrent sous le foin dans le hangar de la Pichonnais avant de revenir les chercher le soir. Ils craignaient sans doute que leurs officiers ne les empêchent d'emmener ces trophées. Pendant des jours et des semaines, on vit en effet défiler de nombreux officiers et soldats allemands pour voir le pré où était tombé le Lancaster. Les soldats du projecteur de la Noelle mirent ces trophées à l'entrée de leur cantonnement, notamment une pale d'hélice à la verticale dans du béton. On peut donc supposer que c'est au projecteur de La Noelle (appelée aussi Aubinais ou Gautrie), *Marine-Flak 809, 7.Kompanie*, qu'a été attribué officiellement la destruction de cet avion qu'ils étaient les derniers à avoir visé et peut-être atteint.

En réalité, il est impossible de savoir quelle batterie de Flak a détruit cet avion étant donné la cadence de tir et le nombre de canons concernés. Le *Leutnant* et le sous-officier allemand qui m'ont

donné des informations sur la Flak précisait que dans un cas comme celui-ci, les chefs de batteries se réunissaient et en concertation désignaient une batterie².



Photo Anselme LEDUC du 3 avril 1943.

Plus tard, les soldats allemands enlevèrent les débris important de l'avion restant encore sur le pré... Après que de nombreux éléments du Lancaster aient déjà été emmenés dans les fermes environnantes où ils servirent à fabriquer des ustensiles divers ou à réparer les machines agricoles. À la Pichonnaise, par exemple, une poutrelle de l'avion servait de timon pour le rouleau. Le pré resta ensuite dans cet état jusqu'à la fin de la guerre.

Les habitants de Saint-Père-en-Retz avaient commencé à creuser pour sortir les moteurs du Lancaster mais par peur de trouver des explosifs ils avaient rebouché le trou. La famille LEDUC du Marais-Gautier, qui exploitait le terrain, laissa alors le champ en pré. Robert LEDUC racontait que pendant des années, l'herbe ne poussait pas à certains endroits. C'est dans les années 1970 que son fils Claude LEDUC laboura ce pré pour la première fois et réapparurent alors des morceaux du Lancaster.

Les 4 moteurs du Lancaster seront finalement sortis de terre le 25 août 2010 grâce à l'*Association Souvenir du Lancaster* présidé par Jean-Jo DUPAS.

Les familles des aviateurs

Après la guerre, Dorothy, la sœur du pilote Robert Leslie PICKUP, voulut savoir comment était mort son unique frère âgé de 20 ans. Elle demanda à un Français, camarade d'école de Leslie résidant à Saint-Nazaire de chercher les avions tombés dans la région. Il répondit à Dorothy et à sa mère que l'avion de Leslie devait être tombé à Saint-Père-en-Retz.

Dorothy écrivit alors au maire de Saint-Père-en-Retz Joseph ROUXEL (élu le 13 Octobre 1945) qui, le 25 avril 1946, trois ans seulement après le drame, rédigea une lettre à l'adresse de Mademoiselle

² Ce sous-officier avait rencontré plusieurs fois le *Kapitän zur see* Karl-Conrad MECKE avec son chef de batterie.

Dorothy PICKUP qui avait alors 19 ans. C'est une lettre émouvante et pleine d'humanité dont voici quelques extraits:

St Père-en-Retz, le 25/04/1946

Mademoiselle,

Je m'empresse de répondre à votre lettre et de vous donner tous les renseignements susceptibles de vous intéresser, car je comprends combien est grande votre hâte de connaître les circonstances se rapportant à la mort de votre frère.

La mission qui m'incombe est particulièrement pénible et délicate, car elle risque de raviver votre douleur. Cependant il est préférable, je crois, de vous dire tout ce que je sais, de façon à ce que vous soyez complètement documentée...

... Une explosion a eu lieu, qui a projeté les corps des occupants hors de l'avion.

Les Allemands ont immédiatement établi des barrages pour empêcher les Français d'approcher. Le lendemain matin, cette défense s'est relâchée et plusieurs jeunes gens de la localité ont pu se rendre sur le lieu et ils ont assisté à la mise dans des cercueils, des restes mortels des aviateurs, qui ont dû être transportés à Nantes. Nous le croyons du moins. Les malheureux n'ont pas dû souffrir, m'a dit aujourd'hui même, un de ces jeunes gens, car l'explosion très violente, avait beaucoup abîmé ces pauvres corps.

C'est un peu plus tard, dans la journée après le départ des Allemands, que ces mêmes jeunes gens ont recueilli quelques débris humains et les ont pieusement déposés dans une boite de bois qui a été inhumé dans le cimetière de St Père-en-Retz, en présence de notre curé qui a récité des prières.

En raison de la petitesse de ce cercueil, il a été placé dans la rangée des tombes d'enfants. Un entourage de bois et une croix, le tout peint en blanc, ont été édifiés. Une croix de perles noires est attachée sur cette croix. Un christ de fonte repose à même sur la terre, avec quelques récipients de verre, où des mains pieuses renouvellement les fleurs.

Avant de vous écrire, je suis allé me recueillir quelques instants devant cette petite tombe pour vous donner des impressions récentes. Des iris bleus y avaient été récemment déposés. Un petit drapeau Français, déteint par le soleil, est encore attaché au sommet de la croix...

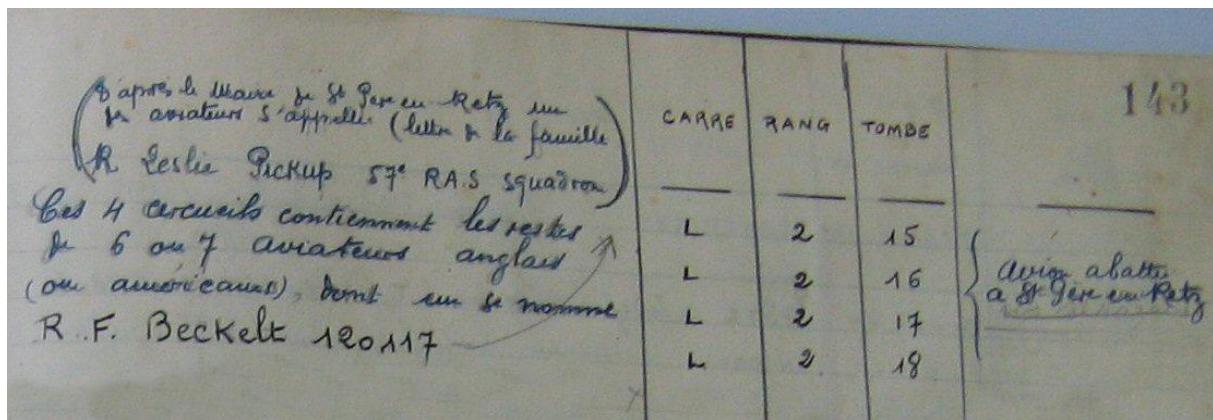
Je veux faire le nécessaire auprès de la Mairie de Nantes pour savoir si on pourra me donner des indications au sujet de l'inhumation possible des corps de ces aviateurs dans un cimetière de cette ville. Dès que j'aurai reçu une réponse, je me ferai un devoir de vous la transmettre...

Et je vous prie d'agréer, pour Madame votre mère et pour vous-même, Mademoiselle, l'assurance de mes sentiments les plus respectueux.

Le Maire J Rouxel

Suite à l'intervention du Maire Joseph ROUXEL auprès de la mairie de Nantes, on peut lire sur le registre du cimetière du Pont du Cens : « *D'après le Maire de Saint-Père-en-Retz, l'un des aviateurs s'appelle R. Leslie PICKUP, 57 Squadron RAF (lettre de la famille)* ». Robert Leslie PICKUP fut le premier aviateur dont le nom fut identifié.

Dorothy PICKUP et sa mère vinrent se recueillir au cimetière du Pont du Cens à Nantes en 1946.



A handwritten note on a ledger page from the Pont du Cens cemetery register:

D'après le Maire de St. Père-en-Retz un aviateur s'appelle (lettre de la famille) R. Leslie Pickup 57^e R.A.S squadron Ces 4 cercueils contiennent les restes de 6 ou 7 aviateurs anglais (ou américains), dont un se nomme R.F. Beckelt 120117

CARRÉ	RANG	TOMBE
L	2	15
L	2	16
L	2	17
L	2	18

143

Avion abattu à St. Père-en-Retz

Les allemands avaient fait une erreur d'identification des tombes, pensant qu'il s'agissait de l'équipage du *Flight Sergeant Robert Francis BECKETT (Pilot)* du 419 Squadron de la Royal Canadian Air Force (RCAF). Son avion Halifax Mk. II BB283 VR-O avait en effet été abattu le 28 mars 1943 à Trignac mais tous les membres de cet équipage avaient été inhumés dans le cimetière de La Baule-Escoublac.

Après la guerre, des unités alliées furent chargées d'identifier les soldats dans les cimetières. Seul le *Sergeant BARNES* avait pu alors être identifié. Il s'agissait de l'aviateur projeté de l'autre côté de la haie dans le champ du crash. Quant aux six autres aviateurs, leurs corps étaient « mélangés » et n'avaient pu être identifiés.





En juin 2009 une école de Saint-Père-en-Retz se recueille devant les tombes.

L'avion et son équipage

Le Lancaster

Le Lancaster I W4257 DX a été livré au 57 *Squadron* de la RAF le 30 septembre 1942. Il avait effectué de nombreuses missions avec différents équipages dont 7 au mois de mars 1943. Jusqu'à sa destruction le 2 avril 1943, il avait effectué au total 239 heures de vol (*Aircraft Form 78*).

Caractéristiques :

- Equipage de sept hommes : Pilot, Flight Engineer, Navigator, Bomb Aimer, Wireless Operator, Mid-Upper and Rear Gunner.	
- Envergure	102 pieds 31,09 mètres.
- Longueur	69,5 pieds 21,18 mètres.
- Hauteur	19,6 pieds 5,97 mètres
- Poids vide	36828 lbs 16705 kg
- Poids en charge	63000 lbs 28576 Kg
- Moteurs	4 moteurs Rolls Royce Merlin XX 12 cylindres d'une puissance de 1280 hp (954 Kw) chacun.
- Vitesse maximum	280 mph, 450 km/h à 15000 pieds (4572 mètres)
- Plafond	23500 pieds ou 7163 mètres
- Défense	8 mitrailleuses Browning de calibre 303 (7,7 mm).
- Chargement maximum de bombes	14000 lbs 6350 kg

Le Lancaster III ED706 DX, qui accompagnait le Lancaster de Leslie PICKUP fut abattu dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai 1943 en mission de bombardement sur ESSEN en Allemagne mais avec un autre équipage. C'est aussi ce même jour que fut abattu par la chasse allemande le B17 Américain N° 42-5780 *Black Swan* qui s'écrasa aux Morandières sur la commune de Saint Père-en-Retz. La distance qui sépare les lieux de crashes du Lancaster et du B17 n'est que de 3,7 Km (2,3 miles).

L'équipage du Lancaster

L'équipage du Lancaster I W4257 DX est toujours enterré dans le cimetière du Pont du Cens, Route de Rennes, à Nantes. On remarque 6 tombes côté à côté et celle du Sergent William BARNES un peu séparée car il a été identifié.

<i>Pilot/Officer</i> PICKUP Robert Leslie	<i>Pilot (Captain)</i>	RAF(VR)	Matricule 144185
<i>Sergeant</i> BAGLEY Arthur Eddie	<i>Navigator</i>	RAF(VR)	Matricule 1236213
<i>Sergeant</i> LEA Roland William	<i>Flight Engineer</i>	RAF	Matricule 577749
<i>Sergeant</i> HUNTER Henry Philip	<i>Bomb Aimer</i>	RAF(VR)	Matricule 1332920
<i>Sergeant</i> BARNES William G.	<i>Wireless Operator</i>	RAF(VR)	Matricule 1379802
<i>Sergeant</i> DAHL Calvin Warren	<i>M-U. Gunner</i>	RCAF (Canada)	Matricule R.102105
<i>Sergeant</i> TESTER Kenneth Arthur	<i>Rear Gunner</i>	RAF(VR)	Matricule 1397311

1. Pilot/Officer PICKUP Robert Leslie - RAF(VR) - Matricule 144185

Gravé sur sa tombe : « *We meet in the garden of the memories every day* ».

Àge : 20 ans

Bien que son prénom fut Robert, dans sa famille on l'appelait par son deuxième prénom, Leslie. Il était le fils de John et Hilda PICKUP qui vivaient à Mold, Flintshire. Leslie était né je crois à PORTMEIRON. Il n'avait qu'une sœur, Dorothy née en 1926 et décédée le 29 avril 2020. Le père de Leslie et Dorothy était mort pendant la Première Guerre Mondiale suite à une exposition aux gaz asphyxiants

Leslie PICKUP, qui était célibataire, s'était porté volontaire pour rejoindre la Royal Air Force en 1941. Il fut envoyé sans doute à NOVA SCOTIA au Canada en formation de pilote de bombardier pendant environ 2 ans.

J'ai trouvé la famille PICKUP le 29 septembre 2008.

2. Navigator Sergeant BAGLEY Arthur Eddie - RAF(VR) - Matricule 1236213

Gravé sur sa tombe « *Deep in our hearts – He will always remain- Ever remembered – Father and mother* »

Àge : 21 ans

Arthur BAGLEY, appelé communément Eddie dans sa famille, était né le 10 décembre 1921 à Cranford Hall road, ROTHERHAM. Il était le fils unique du mariage célébré en 1921 de Philip Samuel BAGLEY et de Clara Ellen Blanche BAGLEY (née SHELTON). Ils habitaient à BROWNHILLS, Staffordshire. Les parents d'Eddie travaillaient dans les mines de charbon de la région. Philip, le père d'Eddie, était issu d'une famille de 7 enfants. Eddie BAGLEY s'est porté volontaire pour entrer dans la Royal Air Force. Eddie BAGLEY était le fils du demi-frère du père de Terence BAGLEY. Malheureusement Eddie n'a plus de famille directe et ses cousins n'ont pas de photo.

J'ai trouvé la famille BAGLEY le 26 février 2008

3. Flight Engineer Sergeant LEA Roland William- RAF - Matricule 577749

Gravé sur sa tombe : « *Say not good-night but in some brighter clime bid me good morning* »
Âge : 20 ans (né en 1923).

Roland LEA était le fils d'Edgar et Kathleen Mabel LEA de ROMFORD (Essex).

J'ai trouvé la famille LEA le 5 juillet 2011.

4. Bomb Aimer Sergeant HUNTER Henry Philip - RAF(VR) - Matricule 1332920)

Henry HUNTER était le fils d'Henry Felix et Edith Jane HUNTER de TWICKENHAM, Middlesex.

Gravé sur sa tombe : « *We shall remember them* ».

Âge : 21 ans.

Henry HUNTER s'était porté volontaire pour entrer dans la Royal Air Force.

La mère et le frère d'Henry HUNTER sont venus à Saint-Père-en-Retz en 1971. Sur une photo, on voit Robert LEDUC, Michel LEDUC et Edith la mère d'Henry HUNTER. La photo a été prise dans le pré où est tombé le Lancaster par le frère d'Henry HUNTER. Charles BAUD est allé voir le frère de Henry HUNTER en 1974 à Twickenham en Angleterre. Malheureusement cette adresse a été perdue.

Je n'ai pas retrouvé la famille HUNTER.



Robert LEDUC – Michel LEDUC – Edith HUNTER (mère)

5. Sergeant BARNES William G. - Wireless Operator - RAF(VR) - Matricule 1379802

Je n'avais aucune information sur cet aviateur. Après différentes recherches, j'ai découvert qu'il est né le 22 novembre 1921 dans le Lancashire. William BARNES s'était porté volontaire pour entrer dans la Royal Air Force. Il avait donc 21 ans le 2 avril 1943.

Je n'ai pas retrouvé la famille BARNES.

6. Sergeant DAHL Calvin Warren - M-U. Gunner - RCAF (Canada) - Matricule R.102105

Gravé sur sa tombe : « *A thought of sweet remembrance – The love and devotion of those that think of you* ».

J'ai obtenu des informations sur cet aviateur par les archives canadiennes.,

Le *Sergeant DAHL Calvin Warren* était *Mid-Upper Gunner* c'est-à-dire mitrailleur de la tourelle supérieure du Lancaster.

Ce jeune homme blond aux yeux bleus était né le 6 août 1922 au Canada. Il était le fils de Charles Frederick DAHL et de Clara Landvold DAHL. Célibataire, il aimait la chasse et la pêche. Patriote, il avait un drapeau canadien tatoué sur l'avant-bras droit et il était entré dans l'armée comme volontaire le 5 mai 1941 à Regina. Ses supérieurs le considéraient comme un « aviateur fiable et consciencieux avec des capacités au dessus de la moyenne ».

Dans sa courte carrière, il obtint le grade de *Corporal* le 5 novembre 1941, puis *T/Sergeant* le 25 septembre 1942. Ce même jour il obtint le *Awarded Air Gunners Badge*. Il devint *Flight Sergeant* le 26 mars 1943, juste après son entrée au *57 Squadron* de la RAF.

Calvin Warren DAHL fut d'abord formé pour être mitrailleur dans des écoles au Canada notamment à PAULSON dans la province de Manitoba. Au N° 7 Bombing & Gunnery School, il effectua une formation sur mitrailleuses *Browning* montées sur des tourelles *Bristol* du 6 juillet 1942 au 25 septembre 1942. Au cours de sa formation à PAULSON, il totalisa 19 heures et 10 minutes de vol.

Le 27 Octobre 1942, il arriva en Angleterre au *No 3 Personnel Reception Centre (3 P.R.C.)*, Bournemouth, Comté du Hampshire (sud de l'Angleterre) et fut incorporé dans la RAF (United Kingdom) le 5 novembre 1942.

Il poursuivit sa formation au N° 7 Air Gunnery School (7 A.G.S.), Stormy Down in Bridgend, County Borough in Glamorgan, Southern Wales jusqu'au 19 décembre 1942. Enfin, il acheva son entraînement dans des unités chargées de former les équipages notamment sur bombardier Lancaster. Ce fut d'abord le *1660 Heavy Conversion Unit* de la RAF à Swinderby jusqu'au 23 février 1943 puis le *1654 Heavy Conversion Unit* de la RAF à Wigsley jusqu'au 25 mars 1943.

Comme ces camarades, ce fut donc seulement le 25 mars 1943 qu'il rejoignit l'unité opérationnelle du *57 Squadron* de la RAF à SCAMPTON.

Calvin Warren DAHL effectua 698 jours dans la Royal Canadian Air Force (RCAF) dont 158 en Angleterre.

J'ai trouvé la famille DAHL le 22 janvier 2012

7. Sergeant TESTER Kenneth Arthur - Rear Gunner - RAF(VR) - Matricule 1397311

Gravé sur sa tombe: « *Deep in our hearts – He will always remain- Ever remembered – Father and mother* »

Age : 25 ans.

Kenneth TESTER était le fils de Tom et Ethel TESTER de ROLVENDEN, Kent. Il s'était porté volontaire pour entrer dans la Royal Air Force.

J'ai trouvé la famille TESTER le 19 juillet 2009.

Un article de journal miraculeux

Pendant toute ma jeunesse j'avais entendu ma famille parler de cet avion. C'est en novembre 2007 en passant devant ce pré avec ma mère Yvonne BRIDEAU, témoin de ce crash, que j'ai décidé de rechercher les membres des familles de ce Lancaster oublié. Mon grand-père Emile MORANTIN m'avait aussi emmené dans le champ du crash et m'avait dit : « *René, il ne faut pas creuser beaucoup pour trouver des morceaux de l'avion. Les moteurs ne sont pas très profonds.* ». Beaucoup diront qu'il aurait fallu le faire depuis longtemps... Mais personne ne l'avait fait et il était encore temps d'effectuer cette recherche. Aujourd'hui elle serait impossible car tous les témoins ont disparu et ce Lancaster aurait été complètement oublié.

Au début de mon enquête, mon but était de trouver au moins une famille anglaise ou canadienne pour inaugurer un mémorial à la mémoire de ces jeunes aviateurs de 20 à 25 ans. J'ai donc consulté les Archives Militaires de la Royal Air Force ainsi que celles du Canada et beaucoup d'autres documents militaires, civils, généalogiques et administratifs. J'ai envoyé des dizaines de lettres à des familles en Angleterre et au Canada car, comme en France, beaucoup de familles portent le même nom.

Pour trouver la famille PICKUP, par exemple, après de nombreuses recherches militaires, généalogiques, administratives, journaux..., j'ai fini par localiser la région où habitait cette famille PICKUP. J'ai alors contacté un journaliste, Eryl CRUMP, qui accepta de passer une annonce dans son journal, le *Daily Post*, en Angleterre.

Plea to find family of WWII hero

A FRENCHMAN is appealing for help to track down the family of a North Wales airman killed in World War II.

Pilot Officer Robert Leslie Pickup was the pilot of an RAF Lancaster bomber which crashed during a raid on the German submarine base at Saint Nazaire on April 2, 1943.

The 20-year-old, the son of John and Hilda Pickup, of Mold, was killed along with the six other members of the crew and are buried at Pont du Cens cemetery in Nantes.

René Brideau's family lived in a farmhouse close to where the aircraft crashed.

He said: "Lancaster

W4257 DX took off from Scampton to bomb the submarine base at Saint Nazaire. The base was defended strongly by the Germans. The American crews nicknamed Saint Nazaire "Flak City".

"The Lancaster dropped its bombs but was hit by anti-aircraft fire. In flames the aeroplane narrowly missed a farmhouse and crashed in a field.

"My grandfather, Emile Morantin, was forced by the German soldiers to drive them to the aeroplane. My mother Yvonne often spoke about that night.

"I am searching for the families of Lancaster I

W4257 for several reasons. Perhaps the mayor of the town of Saint-Père-en-Retz would agree to a memorial honouring these seven young aviators."

The Brideau family has already tracked down the families of an American bomber which crashed in the area and erected a memorial.

He added: "My father, Clement, rescued an American navigator from the wreckage of a B-17 bomber just two miles from the scene of the Lancaster crash and just a few weeks later."

● Anyone with information about the Pickup family should contact Mr Brideau at renebrideau@yahoo.fr



Pilot Officer Robert Leslie Pickup was the pilot of an RAF Lancaster bomber which crashed during a raid on Saint Nazaire

Daily Post – 29 septembre 2008

... Et, miracle ! Je recevais **ce même jour** une réponse de Dorothy et de son fils Peter !

Partager cette histoire sur le *Chemin de la mémoire 39-45 en Pays de Retz*

Pour faire vivre cette mémoire et partager cette histoire avec le plus grand nombre, l'Association Souvenir Boivre Lancaster a d'abord installé une stèle le **5 avril 2009**



René BRIDEAU en compagnie de Dorothy PICKUP, la sœur du pilote



Maurice LANDRY et Dorothy PICKUP



Puis un panneau historique le 6 avril 2013



Dorothy PICKUP au moment du dévoilement du panneau



Les enfants chantent *Little star*

En suivant ce lien <http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/album/02-04-1943-lancaster-w4257-dx-st-pere-en-retz/> on trouvera des photos des cérémonies du 5 avril 2009 avec la famille PICKUP, du 31 mars 2012 avec les familles DAHL et LEA, du 6 avril 2013 avec les familles DAHL, LEA, PICKUP et TESTER.

Sous le même onglet, on pourra aussi parcourir l'**album rassemblant les plus belles photos de ces cérémonies.**



Nous ne devons jamais oublier ces jeunes aviateurs qui sont morts pour notre liberté.
René BRIDEAU

Chemin de la Mémoire 39-45 en Pays de Retz

Crash du LANCASTER MkI W4257 DX de la RAF le 2 avril 1943 *En ce lieu sont morts pour notre liberté 7 jeunes aviateurs alliés*

LE LANCASTER OUBLIÉ

Au soir du vendredi 2 avril 1943 décollé de la base de Scampton en Angleterre le Lancaster I W4257 DX appartenant au 57 Squadron de la Royal Air Force. Ses 7 membres d'équipage dont c'est la première mission rejoignent une concentration de 50 bombardiers dont l'objectif est la base sous-marine allemande de Saint-Nazaire. Les jeunes aviateurs ne se doutent pas qu'ils ne reviendront jamais à l'atterrisseur.

À 22 h 22, l'appareil largue ses 11 bombes de 450 kg sur la base sous-marine, mais touché par la FLAK, il perd très rapidement de l'altitude, pris dans le faisceau de tous les projecteurs allemands de la contrée. Les canons de la V. Marine-Flak-Brigade tirent sans discontinuer sur le matheux avion qui survole à basse altitude la Pichonnais où la famille MORANTIN le voit passer en flammes, éclairant le ciel de la ville de Saint-Père-en-Retz en plein feu. L'appareil se dirige vers l'église de Saint-Père-en-Retz puis vire brusquement avant de s'écraser dans un pré entre les fermes de La Pichonnais et de La Lande-Popine.

THE FORGOTTEN LANCASTER
In the evening of Friday, April 2nd, 1943 took off from Scampton base the Lancaster I W4257 DX belonging to the 57 Squadron, of the Royal Air Force. This is the first mission of the seven crew members who were flying to reach a concentration of 50 bombers whose objective is the submarine base of Saint-Nazaire. The young aviators do not realize that they will never return back to England.

At 22 h 22, the plane drops eleven bombs of 450 kg each on the submarine base, but hit by the FLAK, it loses very quickly altitude, taken in the beam of the German spotlight in the countryside. The guns of the Flak-Brigade of the Kriegsmarine FLAK shoot continuously on the unfortunate Lancaster. The aircraft proceeds to the church of Saint-Père-en-Retz then turns sharply in a meadow between the farms La Pichonnais and La Lande-Popine.

Five minutes later, German gunners are on the crash scene where they find the remains of the entire crew. At night, are heard explosions and crackles from the machine gun bullet.

Very early, Saturday morning April the 3rd, 1943, a German unit remove the bodies that are deposited in a column in the presence of a servante. French neighbors and residents of Saint-Père-en-Retz are buried on Monday, April the 5th, 1943 in the cemetery of Le Pont du Cens (route de Rennes) where they can still be found.



Un quart d'heure plus tard, les soldats allemands sont sur les lieux où ils constatent la mort de tout l'équipage. Toute la nuit, on entend des explosions et le crépitement de balles de mitrailleuse ou de mortier.

Très tôt le samedi matin 3 Avril 1943,

une unité allemande procède à l'enlèvement des corps qui sont déposés dans des cercueils en présence de quelques témoins français. Embrassés aussi à Nantes, ils seront inhumés le lundi 5 Avril 1943 dans le cimetière du Pont du Cens, route de Rennes, où ils reposent toujours.



Affuent de nombreux voisins et habitants de Saint-Père-en-Retz, Yvonne BRIDEAU et Maurice LANDRY se souviennent particulièrement de cette scène de désolation : « En entrant dans le pré, ce qui était très surprenant, c'est qu'il n'y avait pas d'avion. Non, il n'y avait pas d'avion, mais seulement des débris de toutes sortes éparses sur toute la surface du pré. Il y avait aussi 4 trous alignés le long d'une haie, c'étaient les 4 moteurs. »



Une première famille, celle du pilote Leslie PICKUP est retrouvée par René BRIDEAU en septembre 2008, puis d'autres familles d'aviateurs. Le 5 avril 2009, une commémoration a lieu en présence de Dorothy PICKUP-HARGREAVES, sœur du jeune pilote (âgée de 17 ans à la mort de son frère), de ses 2 fils et de leur famille. À cette occasion une stèle et une plaque sont inaugurées en hommage à ces 6 jeunes Anglais et à ces Canadiens qui ont donné leur vie pour notre liberté.



Panneau historique du Chemin de la Mémoire 39-45 en pays de Retz inauguré le 6 avril 2013

Financé conjointement par la commune de Saint-Père-en-Retz et l'Association Souvenir Boivre Lancaster - ASBL

Credit photos : Le Grand Blockhaus, René Brideau, Ecomusée Saint-Nazaire - Aide graphique : Emilie Dupas