

L'histoire du lieutenant James L. SILVA, pilote du P-51D Mustang 44-13839 abattu le 19 septembre 1944 à la Virée Neuve (Saint-Père-en-Retz).

Sur la base de l'enquête et des récits établis par René BRIDEAU et Luc BRAEUER, un dossier réalisé par Michel GAUTIER (le 17 février 2019).

Le 19 septembre 1944, un avion de reconnaissance *P-51D Mustang* de l'*US Air Force* était abattu en Pays de Retz, au sud de l'estuaire de la Loire. Son pilote, James SILVA, sauvé par son parachute, venait de tomber tout près de l'épave de son avion dans la « poche sud de Saint-Nazaire », au lieu-dit La Virée Neuve. C'était le 3^{ème} avion allié abattu sur le territoire de la commune de Saint-Père-en-Retz depuis le début de la guerre (après le Lancaster de la Pichonnais et le B17 des Morandières).



P-51D Mustang

Mais il fallut attendre 2018 pour faire cette découverte...

En effet, le 28 avril 2018, comme chaque année, avait lieu un dépôt de gerbes au *Mémorial* des Morandières à Saint-Père-en-Retz à la mémoire des aviateurs du B17 '*Black Swan*' abattu le 1^{er} mai 1943. À cette occasion, plusieurs « anciens » (Joseph BICHON, Michel VALLEE, Auguste BICHON, Eugène BICHON, ...) interpellèrent René BRIDEAU : « René, il y a aussi un avion de chasse qui a été abattu à seulement quelques kilomètres d'ici, à la Virée Neuve. Tu devrais en parler à Joseph GUILLOU il était à vendanger au moment où cet avion a été abattu ». Quelques mois plus tard, le 7 décembre 2018, René rendait visite à Joseph GUILLOU et recueillait son témoignage :

« Je suis né en février 1935 et en septembre 1944 j'avais donc 9 ans et demi. J'habitais avec mes parents (Alexandre et Joséphine) et mon frère aîné Alexandre, à la ferme de La Virée Neuve sur la commune de St Père-en-Retz. Malgré mon jeune âge, je me souviens très bien d'un évènement qui s'est déroulé pendant la dernière guerre.

Ce devait être un jour de semaine, en septembre, car avec ma famille et plusieurs voisins de la ferme du Port (une douzaine de personnes au total) nous étions à vendanger dans une vigne qui se trouvait près

de notre ferme. Soudain, 2 avions de chasse apparurent dans le ciel à basse altitude. L'un d'eux avait déjà dû être touché par des tirs de canons antiaériens car de la fumée était autour de l'appareil.

À environ 200 mètres de notre ferme, se trouvait un poste allemand avec un projecteur et un canon avec 4 tubes de 20 mm. Le canon tira aussitôt sur l'avion qui s'écrasa en flammes dans un champ devant nous, à environ 250 mètres de notre vigne. Dans l'avion qui brûlait, on entendait les balles de mitrailleuses exploser.

Le pilote avait réussi à sauter en parachute et était tombé dans le même champ près de son avion qui brûlait. Aussitôt atterri, le pilote s'était dirigé vers la haie la plus proche, sans doute pour se cacher, mais les soldats allemands du projecteur qui l'avaient vu descendre en parachute, passèrent de chaque côté de la haie et le firent prisonnier. Les soldats l'ont ensuite ramené à leur cantonnement en passant par la route du Port et ce jeune pilote passa devant moi à environ une dizaine de mètres. Le pilote était bien traité par les soldats allemands.

Les soldats avaient aussitôt gardé l'avion et on ne pouvait pas s'approcher. Arrivé au cantonnement allemand juste derrière notre vigne, où se trouvaient le canon et le projecteur, le pilote a enlevé son équipement militaire. De notre vigne on le voyait très bien se déshabiller. Je suppose qu'ensuite il fut emmené vers St Nazaire dans un camp de prisonniers. Nous n'avons pas trouvé son parachute, les Allemands ont dû le ramasser.

L'avion s'était enfoncé profondément dans la terre mais le moteur, qui était séparé de l'avion, est resté longtemps près de la haie puis a été enlevé. J'ai exploité ce champ et j'ai trouvé différents petits morceaux de métaux, roulements, etc... Pendant longtemps, l'endroit où est tombé l'avion était visible dans le champ car l'herbe ne poussait pas. Puis avec le temps cette histoire a été plus ou moins oubliée.

Voilà ce que je peux dire sur cet évènement qui est resté gravé dans ma mémoire. »

Joseph Guillou



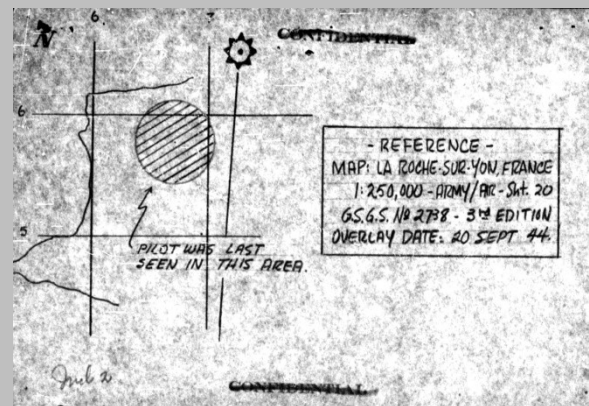
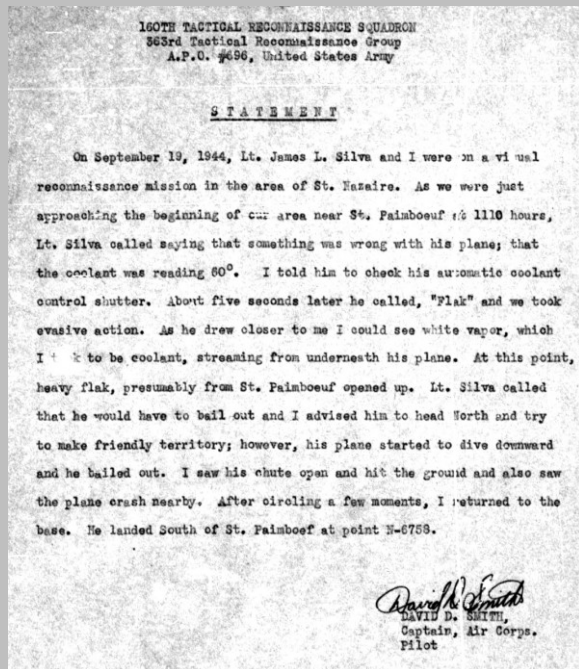
Photo Joseph Guillou



Le lieutenant James L. SILVA, un an plus tôt, alors âgé de 19 ans

D'où venait cet avion ? Qui était ce pilote de chasse ?

Après différentes recherches, René BRIDEAU parvenait à la conclusion que ce devait être le P-51D Mustang 44-13839 piloté par le 2nd Lt James L. SILVA abattu le mardi 19 septembre 1944 à 11 h 10. Les récits de Joseph GUILLOU et de James SILVA à l'époque correspondaient étroitement. Il en trouvait une confirmation supplémentaire dans le *Missing Air Crew Report* du 22 septembre 1944 indiquant la dernière position du lieutenant James SILVA vu par le capitaine David D. SMITH à bord de l'avion qui l'accompagnait.



**160th Tactical Reconnaissance Squadron
363rd Tactical Reconnaissance Group
A.P.O. 696, Armée des États-Unis**

DÉCLARATION

Le 19 septembre 1944, le lieutenant James L. Silva et moi étions en mission de reconnaissance dans le secteur de Saint-Nazaire. Alors que nous approchions de notre zone d'observation, près de Paimboeuf, à 11 h 10, le lieutenant Silva m'a appelé pour me dire que son avion avait un problème, que le liquide de refroidissement atteignait 60° Fahrenheit. Je lui ai dit de vérifier son système automatique de contrôle du liquide de refroidissement. Environ cinq secondes plus tard, il m'a rappelé en criant « FLAK » et nous avons décidé de fuir la zone. Alors qu'il se rapprochait de moi, j'ai aperçu une fumée blanche que je pris pour du réfrigérant se vaporisant sous son avion. C'est alors que se déclencha une puissante FLAK en provenance de Paimboeuf. Le lieutenant Silva a annoncé qu'il devrait battre en retraite et je lui ai conseillé de se diriger vers le nord et d'essayer d'atteindre un territoire ami. Cependant, son avion a commencé à plonger et il a sauté. Je l'ai vu ouvrir son parachute puis toucher le sol et j'ai également vu l'avion s'écraser à proximité. Après quelques cercles, je suis retourné à la base. Il a atterri au sud de Paimboeuf au point N-6758.

David D. SMITH
Capitaine, Air Corps
Pilote



Canon de 2cm Flakvierling

Joseph GUILLOU croit se rappeler que le poste de *FLAK* de la Virée Neuve était équipé de ce canon de FLAK de 20 mm.

Le 18 décembre 2018, René BRIDEAU envoyait 4 lettres aux USA dont 3 aux filles de James SILVA... Et le 28 décembre 2018, il avait la surprise de recevoir un message du pilote, toujours en vie, qui avait sauté en parachute le 19 septembre 1944 à Saint-Père-en-Retz !

"I am the pilot you were looking for. My name is James L. Silva. I was flying the P-51D when I was shot down on September 19, 1944. I am now 94 ½. I am now living in a retirement community called Brooksby Village. Your letters have reached all 3 of my daughters and Janet brought me the letter when we all met for Christmas. We are all wondering how you had their addresses..."

Regards, Jim SILVA"

« Je suis le pilote que vous cherchiez. Je m'appelle James L. Silva. Je pilotais le P-51D lorsque j'ai été abattu le 19 septembre 1944. Je suis maintenant âgé de 94 ans et demi. Je vis maintenant dans une communauté de retraités appelée Brooksby Village. Vos lettres sont parvenues à mes trois filles et Janet m'a apporté la lettre quand nous nous sommes tous rencontrés pour Noël. Nous nous demandons tous comment vous aviez leurs adresses....

Cordialement, Jim SILVA »

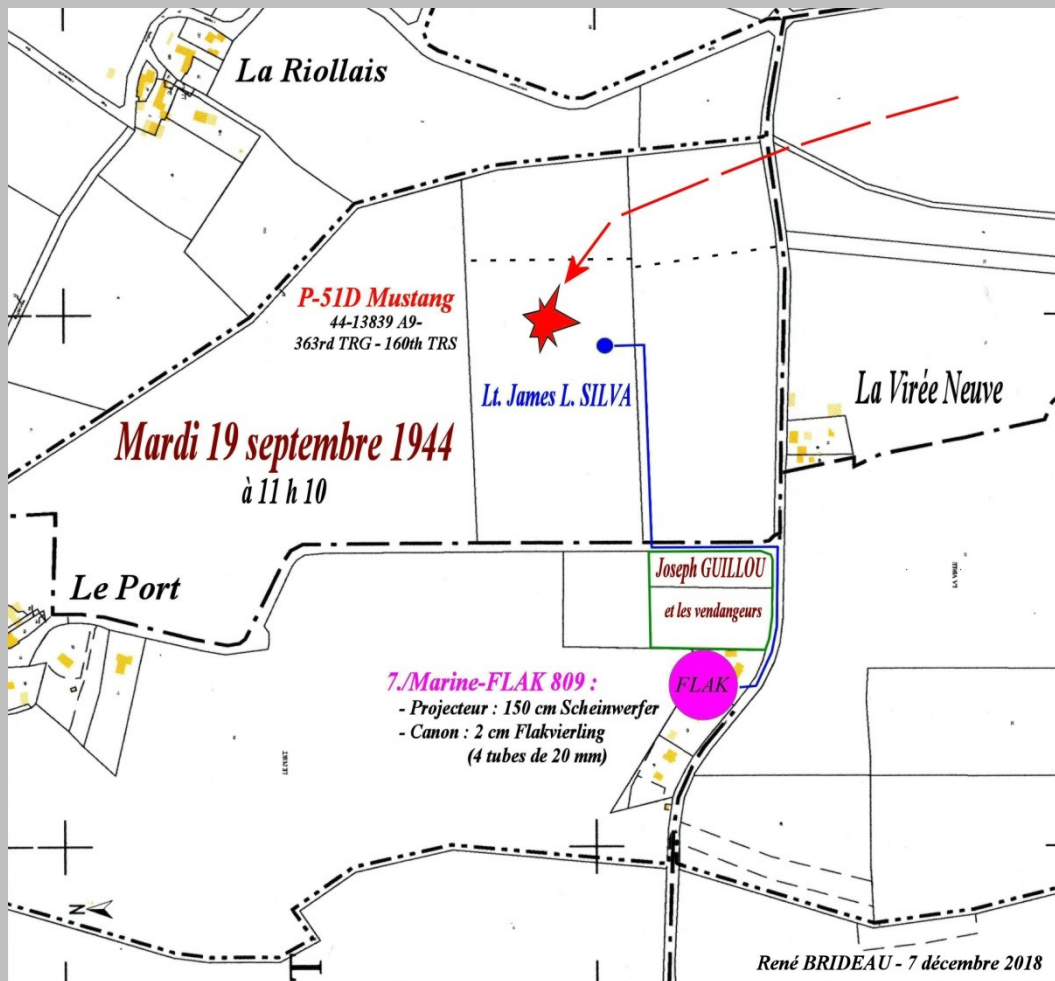
Après le Lancaster W4257 DX (2 avril 1943), le B17 42-5780 *Black Swan* (1er mai 1943), le C-47A Skytrain 42-100864 *Little Ell* (30 octobre 1944), **un 4ème avion avait donc été abattu sur la commune de Saint-Père-en-Retz, le P-51D Mustang 44-13839 (19 septembre 1944).**



Restes du Lancaster de la Pichonnais



Epave de la carlingue du B17 des Morandières

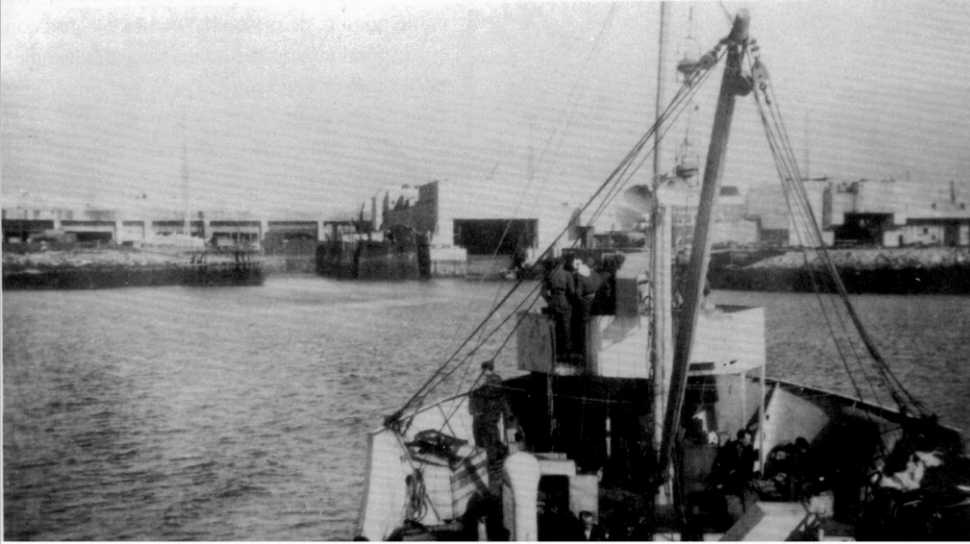


Voici maintenant le témoignage 2nd Lieutenant James SILVA, pilote de l'US Army Air Force alors âgé de 20 ans (extrait du livre de Luc BRAEUER « Les incroyables échanges ») :

« Après ma formation de pilote sur P-51 Mustang aux Etats-Unis, j'ai traversé l'Atlantique en août 44, ne restant que quelques jours en Angleterre. J'ai été envoyé en France au sein du 160th Tactical Reconnaissance Squadron, appartenant au 363rd Tactical Reconnaissance Group situé près du Mans. Le 19 septembre 44, pour ma première mission de reconnaissance, je suis envoyé en couverture d'un autre P-51 et nous nous trouvons au-dessus de Paimboeuf lorsque mon appareil est touché par des tirs de DCA.

La fumée se répand dans le cockpit et je commence à perdre de l'altitude, je suis obligé de quitter l'avion pour faire mon premier saut en parachute ! Je saute et tombe presque au même endroit que mon avion. Après l'atterrissage, je cours à l'abri d'une haie quand j'aperçois deux soldats allemands... Puis un autre apparaît juste à côté de moi, il portait une tenue de camouflage, je suis obligé de me rendre. Ils m'emmènent à une batterie antiaérienne toute proche, un soldat m'annonce que c'était lui qui m'avait eu, il était fier en me montrant son canon ! Un officier me conduit en voiture dans sa maison réquisitionnée où on m'offre un excellent repas. Un simple soldat qui parle très bien l'anglais mange avec moi et essaie d'engager la conversation, apparemment il travaillait pour une compagnie de paquebots avant-guerre. On m'offre même un cigare ! Ce sera le meilleur repas avant longtemps...

Comme les Allemands n'obtiennent aucune information de ma part, ils m'emmènent à pied vers un bac, au passage une femme me fait le signe « V » de la victoire derrière sa fenêtre, je lui rends et lui souris. Nous traversons la Loire sur le bac qui est rempli de civils, plusieurs à l'arrière me font le « V » avec leurs doigts quand les Allemands ne regardent pas. Nous passons devant les abris à sous-marins qui sont gigantesques.



Bac de Mindin
pendant la poche
Coll. Luc Braeuer

Je suis ensuite transféré dans un camp de prisonniers où les soldats sont logés dans une maison et les officiers dans une autre. Je suis gardé une semaine entière à l'isolement pour être interrogé. Les Allemands me fouillent complètement, ils vérifient même tous mes boutons d'uniforme pour voir si une boussole n'était pas cachée. Je suis interrogé plusieurs fois par un officier interprète, le Lieutenant BERNSTEIN ; à une occasion il pose son pistolet sur la table et me déclare qu'il peut m'amener dehors et me descendre. Je lui donne juste mon nom, mon grade et mon matricule. Après un très long interrogatoire, je décide de lui donner le nom de mes parents et leur adresse, ce qui ne représentait pas de danger particulier. Curieusement, les Allemands mettent alors fin à mon isolement.



Le lieutenant allemand BERNSTEIN, professeur d'Anglais et de Français dans le civil, a été chargé de conduire l'interrogatoire du lieutenant SILVA avant qu'il ne soit mis au contact des autres prisonniers du camp Franco.

BERSTEIN fut aussi l'interprète dans les négociations qui permirent d'organiser les trains d'évacuation et de ravitaillement de la Poche de Saint-Nazaire, ainsi que lors des négociations de reddition de la poche à Cordemais. Coll. Luc Braeuer

Je découvre les autres officiers internés, deux Britanniques : le Captain Michael FOOT, le Warrant Officer HILL ainsi qu'un médecin d'origine russe, Léon ROLLIN. FOOT et lui parlent tout le temps ensemble en français et ne détaillent pas leurs plans. Quand j'ai essayé de me mêler à leur discussion là-dessus, FOOT m'a dit que je n'étais encore qu'un gosse de 20 ans... Le camp mesurait environ 100 pieds par 200 et était entouré de barbelés ; d'un côté, la Loire, de l'autre un marais. La seule façon de s'échapper était de passer à travers les barbelés puis par le marais. Le Private First Class COYNE est arrivé à peu près en même temps que moi. Avec d'autres camarades, il avait participé à une grosse beuverie la nuit précédente, il avait été capturé par les Allemands sans chemise ni plaque d'identité alors qu'il était encore saoul ! Les Allemands se méfiaient vraiment de lui et le considéraient comme un espion parce qu'il n'avait pas ses plaques.

Mis à part la nourriture qui est de mauvaise qualité, je n'ai pas eu à me plaindre particulièrement de notre traitement. J'ai écrit des lettres à la maison, ma mère en recevra une grâce à la Croix Rouge alors qu'elle ne savait pas ce que j'étais devenu après avoir été porté disparu. À plusieurs occasions, j'ai pu acheter des pommes à des civils français qui se trouvaient de l'autre côté des barbelés. La plupart des gardes étaient âgés, j'ai discuté un peu en anglais avec l'un d'entre eux qui avait l'âge d'être grand-père mais n'ai pas appris grand-chose, les autres n'étaient pas aussi amicaux. Je discutais occasionnellement avec le commandant du camp, environ une fois toutes les 2 ou 3 semaines. Il a été très énervé une nuit lors d'une tentative d'évasion. Nous écoutions derrière la porte pour calculer quand le garde aurait fini sa ronde. Quand nous avons ouvert la porte, elle a grincé, le garde a entendu et a crié « Alarme » ! Nous avons tous couru et sommes retournés dans nos lits où nous avons commencé à rire... Le commandant est arrivé et m'a pointé son pistolet sous le nez...

Le 30 octobre 1944, nous sommes rejoints par deux officiers américains, les lieutenants KELLER et NORELIUS. Ils avaient calculé que le meilleur moment pour s'évader serait le dimanche soir car les gardiens feraient la fête et seraient saouls. Après l'évasion réussie de ces deux derniers arrivés, qui avaient utilisé le coup des mannequins couchés à leur place dans leur lit, j'étais le seul officier américain prisonnier. J'étais responsable des Américains, mais en fait le sergent IANNONE dirigeait directement les hommes et me rapportait ce qui se passait. Ce vieux routier de New York City était bien plus âgé que moi. Les Allemands ont renforcé la protection du camp, et surtout, le 23 novembre, ils ont installé un système de lampes qui éclairait toute l'usine la nuit.

Le 24 novembre, nous avons été rassemblés et le commandant du camp qui était accompagné de plusieurs officiers a annoncé qu'un échange de prisonniers aurait bientôt lieu, sauf pour le capitaine FOOT qui n'était pas transportable. « L'échange sera basé sur le principe du volontariat, vous n'êtes pas obligés d'y aller si vous ne le voulez pas » dit-il. Tout le monde a rigolé ! Qui aurait voulu rester là ? Les gars étaient vraiment excités par la nouvelle. Ne sachant pas si c'était un mauvais coup des Allemands, j'essayais de les calmer mais ils ont décidé de manger leurs provisions de la Croix Rouge. Léon ROLLIN nous a rejoints et nous a raconté l'histoire de son évasion manquée. Le 26 novembre, nous avons échangé des cigarettes contre du vin, les gardiens sont plus décontractés et aimables. Nous les officiers avons eu l'autorisation de manger avec les hommes, quel festin ! Mais trop de nourriture d'un coup et trop de mauvais vin nous ont rendus malades.

Sur ce billet de 100 F précieusement conservé par le lieutenant SILVA, les prisonniers de la poche enfermés au camp de Montoir ont écrit leur nom
Coll. Hobart Grooms – Luc Braeuer



Le 28 novembre, le jour avant l'échange, c'était difficile de trouver le sommeil, nous étions trop excités. Le sergent LANNONE nous a réveillés le matin du 29, je me suis rasé et arrangé. J'ai compté les hommes, ils étaient fin prêts. Nous avons décidé de laisser là nos médicaments et nos cigares, ainsi qu'une partie de nos vêtements. Les gardes nous ont fait monter dans un bus avec le commandant du camp en direction de Saint-Nazaire où nous avons eu les yeux bandés. Nous sommes ensuite montés dans deux petits bateaux, un pour les Français, le second pour les Américains et les Britanniques. Après avoir traversé la Loire, deux autres bus qui nous attendaient nous ont transportés jusque dans la campagne où nous avons formé les rangs et marché jusqu'au point de l'échange. »

Complément de ce témoignage envoyé par James SILVA à René BRIDEAU en février 2019

« J'étais en train de cacher mon parachute dans les feuilles au pied de la haie lorsque les Allemands se sont approchés avec leurs fusils braqués sur moi. J'hésitais entre lever les bras ou partir en courant. Mais il y avait un autre Allemand de l'autre côté de la haie et si j'avais décidé de fuir, il ne m'aurait sûrement pas manqué. J'ai donc pris la bonne décision de lever les mains. Et comme s'en souvient Joseph, j'étais très faible. Je ne sais pas ce qu'il est advenu du parachute. J'avais un pistolet de calibre 45 et un couteau que les Allemands m'ont pris.

J'estime qu'au moment de mon saut, je volais à environ trois fois la hauteur des arbres. Je sais que je craignais d'atterrir au milieu de l'avion en flammes, mais heureusement je me suis écarté car à cette époque, nous n'avions pas de parachute orientable. J'avais décidé de sauter en raison de la fumée qui me cachait le tableau de bord, mais aussi en raison des dommages subis par l'avion. Je ne pouvais plus le manœuvrer pour retourner vers nos lignes, je perdais de l'altitude, j'avais perdu mon liquide de refroidissement et je perdais de la puissance.

Il y avait un levier dans le cockpit pour se débarrasser de la verrière, et j'aurais dû l'actionner mais j'étais un gamin de 20 ans et j'ai ouvert la verrière à la main, desserré ma ceinture de sécurité et mon harnais d'épaule avant de commencer à sortir du cockpit pour monter sur les ailes. J'avais oublié de dégager mon microphone et mon casque et j'ai dû revenir dans le cockpit pour m'en défaire. C'est alors que mon genou a heurté la manivelle et que la verrière s'est refermée à moitié sur moi tandis que l'avion perdait de plus en plus d'altitude. J'ai lutté, poussé et tiré jusqu'à ce que je sois aspiré enfin par un courant d'air le long de la colline. Voilà pourquoi j'ai tant tardé à ouvrir mon parachute.

Il s'agissait d'une mission de reconnaissance et les mitrailleuses de calibre 50 étaient donc chargées à des fins défensives. Après le débarquement, puis la sortie des alliés des haies de Normandie, le général Patton est allé très vite à Paris et a laissé très peu de troupes sur son flanc droit. Nous avons donc surveillé toute concentration de troupes ou tout autre signe d'activité allemande pour en informer les forces du général Patton et qu'elles fassent le nécessaire.

Après l'échange de prisonniers du 28 novembre 1944, j'aurais pu retourner aux États-Unis mais on m'aurait ensuite envoyé sur le théâtre du Pacifique. J'avais assez entendu parler de la façon dont les Japonais traitaient les prisonniers de guerre, alors j'ai proposé de retourner dans mon unité. Il me fallait obtenir la permission du quartier général supérieur, et j'ai dû attendre. Pendant ce temps, j'ai testé en vol des avions qui avaient été détruits et réparés. J'ai également réussi à glisser par-dessus les lignes à quelques reprises avec mes copains, mais pas trop loin parce que je n'étais pas censé le faire et si je m'étais fait prendre, j'aurais peut-être été puni.

Après la guerre, je suis rentré chez moi à la fin de mes études d'ingénieur, puis j'ai été rappelé et envoyé en Corée où j'ai effectué 33 missions à bord d'un bombardier d'attaque nocturne bimoteur... Mitrillage, roquettes et bombardements nocturnes dans les vallées de la Corée du Nord. Je me suis écrasé au large d'une falaise de 150 pieds à cause d'un dysfonctionnement du système électrique de l'avion. Mais me voilà ! »

James SILVA fut libéré lors de l'échange de prisonniers de la Rogère (La Bernerie) le 29 novembre 1944.

Il faisait partie d'un groupe de 54 prisonniers alliés (dont 19 Américains, 32 Français et 3 britanniques) échangés contre 54 prisonniers allemands...

Cet échange s'inscrit dans une négociation plus vaste initiée par la Croix Rouge américaine avec les états-majors allemands des poches de Lorient et de Saint-Nazaire. Elle fut menée par le capitaine Andrew HODGES et comporta au total 4 échanges de prisonniers. En 2010, Luc BRAEUER, conservateur du Musée du Grand Blockhaus à Batz-sur-Mer, en faisait le récit détaillé dans une brochure intitulée « *Les incroyables échanges – Un exemple d'humanité en temps de guerre* ». On pouvait lire dans l'introduction :

Depuis la déclaration de guerre en septembre 1939, la Croix Rouge Internationale s'est chargée de négocier plusieurs échanges de soldats gravement blessés incapables de reprendre le combat. L'article 74 de la Convention de Genève précise d'ailleurs qu'aucun rapatrié ne pourra reprendre par la suite un service militaire actif. Les 4 échanges de prisonniers valides et aptes au combat qui se sont déroulés sur les Poches de Lorient et de Saint-Nazaire, pendant l'hiver 1944, sont uniques dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale. Le sauvetage exceptionnel de 149 prisonniers alliés qui ont quitté ces enclaves allemandes est dû à l'initiative courageuse du Capitaine de la Croix Rouge Américaine Andrew Hodges.

Pour rédiger ce récit, Luc BRAEUER avait interrogé de nombreux témoins américains et français de ces événements, et parmi eux l'artisan principal de la négociation, le capitaine de la Croix Rouge américaine Andrew HODGES. Or en 2011, trois petites filles du capitaine Hodges effectuaient un voyage en France sur les traces de la guerre de leur grand-père. Parmi elles, Jane Latham HODGES, souhaitait même se déplacer sur les lieux de l'échange avec l'objectif d'écrire un mémoire sur la guerre de son grand-père... Luc BRAEUER et Michel GAUTIER organisaient alors cette visite en compagnie de Thierry DUPOUË, maire de La Bernerie et d'autres élus... C'est lors de cette rencontre que fut envisagée la possibilité de raconter un jour cette histoire dans un panneau du *Chemin de la mémoire 39-45 en Pays de Retz*. Et en 2014, l'Association Souvenir Boivre Lancaster proposait à la commune de La Bernerie de réaliser ce panneau pour le 70^{ème} anniversaire de l'échange du 29 novembre 1944.

La cérémonie d'inauguration de ce panneau organisée conjointement par la mairie de La Bernerie et l'Association Souvenir Boivre Lancaster – ASBL se déroula donc le 29 novembre 2014 en présence de la famille du capitaine HODGES et d'environ 300 personnes.



On peut lire ci-dessous le récit historique de l'échange tel qu'il figure sur le panneau :

L'échange de prisonniers de la Rogère le 29 novembre 1944 (La Bernerie-en-Retz)

Pendant l'hiver 1944, le capitaine de la Croix Rouge américaine Andrew Hodges a traversé 15 fois les lignes allemandes des Poches de Lorient et Saint-Nazaire. Son action courageuse a permis à 149 Américains, Britanniques et Français, prisonniers dans ces deux Poches de l'Atlantique, de retrouver la liberté. Ces échanges de combattants valides négociés localement entre les autorités allemandes et américaines sont un événement unique de la Seconde Guerre mondiale.

Le 29 novembre 1944, les Alliés récupéraient ici 54 prisonniers qui allaient quitter la Poche de Saint-Nazaire dont nous sommes sur la limite Sud, tenue à l'époque

par des FFI (Forces Françaises de l'Intérieur). En échange, les policiers militaires américains faisaient entrer à l'intérieur de la Poche 54 prisonniers allemands, capturés lors de la libération de la Bretagne et volontaires pour retourner dans leurs lignes.

Le groupe des prisonniers alliés comportait 19 Américains, 3 Britanniques et 32 Français. Selon les règles de l'armée américaine, les 13 soldats qui avaient passé plus de 60 jours en captivité ont pu être directement rapatriés aux Etats-Unis ; les autres sont allés se battre dans les Ardennes ou ont repris le combat à bord d'un avion. Les soldats français, anciens FFI et FTP (Francs Tireurs et Partisans, un groupe de résistance armée), ont été envoyés au repos pendant un mois et gardés à l'écart du front.

Parmi les trois Britanniques se trouvait, gravement blessé après une tentative d'évasion, le Capitaine des forces spéciales Michael Foot. Le capitaine Hodges était allé le voir à l'hôtel Hermitage de La Baule où il était soigné. Lors des discussions avec l'état-major allemand pour définir les modalités de l'échange des prisonniers, les Allemands acceptèrent d'échanger Michael Foot, qui s'était évadé à trois reprises, seulement contre un capitaine allemand décoré de la Croix de Chevalier. L'officier de marine Karl Müller, surnommé « le tigre de la Manche » sera récupéré dans un camp de prisonniers en Angleterre et ramené en avion jusqu'ici pour que l'échange se fasse ! Après la guerre, Michael Foot deviendra professeur d'histoire moderne à Oxford puis Manchester. Surnommé « M. Résistance » en Angleterre, il a publié une vingtaine de livres sur le sujet avant son décès en 2012.

Luc Braeuer, conservateur du Grand Blockhaus de Batz-sur-Mer, a pris contact avec M. Andrew Hodges en 2000. Il a aidé une équipe de télévision américaine venue en Pays-de-Retz en 2003 faire un documentaire sur cet événement, puis a raconté cette histoire dans le livre « Les incroyables échanges ».

Pour plus d'information sur cet échange et cette cérémonie, suivre ce lien

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/29-12-1944-la-bernerie-la-rogere-echange-de-prisonniers/>

Chemin de la Mémoire 39-45 en Pays de Retz

**L'échange de prisonniers de la Rogère
(La Bernerie-en-Retz) le 29 novembre 1944**
Un évènement unique de la Seconde Guerre mondiale



Le capitaine de la Croix Rouge US, Andrew Hodges, organisateur de l'échange.

Pendant l'hiver 1944, le capitaine de la Croix Rouge américaine Andrew Hodges a traversé 15 fois les lignes allemandes des Poches de Lorient et Saint-Nazaire. Son action courageuse a permis à 149 Américains, Britanniques et Français, prisonniers dans ces deux Poches de l'Atlantique, de retrouver la liberté. Ces échanges de combattants valides négociés localement entre les autorités allemandes et américaines sont un événement unique de la Seconde Guerre mondiale.

Le 29 novembre 1944, les Alliés récupéraient ici 54 prisonniers qui allaient quitter la Poche de Saint-Nazaire dont nous sommes sur la limite Sud, tenue à l'époque par des FFI (Forces Françaises de l'Intérieur). En échange, les policiers militaires américains faisaient entrer à l'intérieur de la Poche 54 prisonniers allemands, capturés lors de la libération de la Bretagne et volontaires pour retourner dans leurs lignes.



De gauche à droite : Karl, Bengali, Hodges, Pinski, Schmuck.



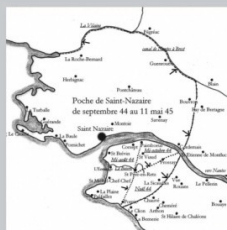
Les 32 prisonniers français.



Les 54 prisonniers allemands.

Le groupe des prisonniers alliés comportait 19 Américains, 3 Britanniques et 32 Français. Selon les règles de l'armée américaine, les 13 soldats qui avaient passé plus de 60 jours en captivité ont pu être directement rapatriés aux Etats-Unis ; les autres sont allés se battre dans les Ardennes ou ont repris le combat à bord d'un avion. Les soldats français, anciens FFI et FTP (Francs Tireurs et Partisans), ont été envoyés au repos pendant un mois et gardés à l'écart du front.

Parmi les trois Britanniques se trouvait, gravement blessé après une tentative d'évasion, le capitaine des forces spéciales Michael Foot. Le capitaine Hodges était allé le voir à l'hôtel Hermitage de La Baule où il était soigné. Lors des discussions avec l'état-major allemand pour définir les modalités de l'échange des prisonniers, les Allemands acceptèrent d'échanger Michael Foot, qui s'était évadé à trois reprises, seulement contre un capitaine allemand décoré de la Croix de Chevalier.



La Poche de Saint-Nazaire entre le 15 août 1944 et le 11 mai 1945



Les 19 prisonniers américains.

L'officier de marine Karl Müller, surnommé « le tigre de la Manche » sera récupéré dans un camp de prisonniers en Angleterre et ramené en avion jusqu'ici pour que l'échange se fasse ! Après la guerre, Michael Foot devint professeur d'histoire moderne à Oxford puis Manchester.

Surnommé « M. Résistance » en Angleterre, il a publié une vingtaine de livres sur le sujet avant son décès en 2012.



Patch de la Croix Rouge US.



Extrait du livre « Les incroyables échanges - Un épisode d'humanité en temps de guerre ». Le carrefour de la Rogère est situé à environ 500 m au nord de ce panneau, à l'ouest de la route de Paris (Lorient) au carrefour de la D 13 et de la D 20.

Luc Braeuer, conservateur du Grand Blockhaus de Batz-sur-Mer, a pris contact avec M. Andrew Hodges en 2000. Il a aidé une équipe de télévision américaine venue faire un documentaire sur cet événement dans le Pays-de-Retz en 2003, puis a raconté cette histoire dans le livre « Les incroyables échanges ».

Andrew Hodges est décédé en 2005. Le 10 janvier 2010, ses trois petites filles sont venues des Etats-Unis et ont été reçues par la Mairie de La Bernerie-en-Retz. C'est à cette occasion que fut évoquée l'installation de ce panneau historique dans le cadre du *Chemin de la mémoire 39-45* en Pays de Retz.

Exchange of La Rogère prisoners in La Bernerie-en-Retz on November 29, 1944

During the winter of 1944, Andrew Hodges, Captain of the American Red Cross, crossed the German battle lines of the pockets of resistance in Lorient and Saint-Nazaire 15 times. His brave actions helped in freeing 149 American, British and French soldiers held prisoners in these Atlantic pockets of resistance. These exchanges of prisoners which were negotiated locally between German and US authorities are an unparalleled event of World War II.

On November 29, 1944, the Allies recovered here 54 prisoners who thus left the Saint-Nazaire pocket of resistance. The site we are presently on is the Southern limit of this pocket and at the time was held by the FFI (the French Interior Forces). In exchange, the US military forces brought 54 German prisoners into the Saint-Nazaire pocket. These soldiers had been caught during the liberation of Brittany and had volunteered to return to their front lines. 19 Americans, 3 British and 32 French soldiers were among the Allied Forces prisoners. According to US Army regulations, the 13 soldiers who had spent more than 60 days in captivity were able to return directly to the United States while the other soldiers went to fight in the Ardennes area or returned to air combat. The French soldiers, former FFI and FTP (Francs Tireurs et Partisans) were sent on rest leave for one month and kept away from the battle front.

Among the three British soldiers was the Special Forces Captain Michael Foot who had been seriously wounded during an attempted escape. Captain Hodges had come to see him at the Hermitage Hotel in La Baule where he was being treated. During the discussions with the German Chiefs of Staff to define the terms of the prisoner exchange, the Germans agreed to exchange Michael Foot, who had escaped three times, but only for a German Captain who had been awarded the Knight's Cross. Naval Officer Karl Müller (also called "The Channel Tiger") who was being held in a prison camp in England was flown back here so that the exchange could take place. After the war, Michael Foot became a modern history professor, first at Oxford and then Manchester. He was nicknamed "Mr. Resistance" in England and published about 20 books on the subject before his death in 2012.

Luc Braeuer, curator of the "Grand Blockhaus" in Batz-sur-Mer, got in touch with Andrew Hodges in 2000. In 2003, he helped an American TV crew who had come to the Pays de Retz to make a documentary on this event. He has also related this story in his book "Amazing Exchanges".

Andrew Hodges died in 2005. His three granddaughters came from the United States on January 10, 2010 and were welcomed by the Mayor of La Bernerie-en-Retz. It was on this occasion that the installation of a historical panel within the framework of the "39-45 Memory Path in the Pays de Retz" was mentioned for the first time.



1944 raconte le 10 janvier 2010 de gauche à droite : Michel Gaudier, Jane Latham Hodges, Thierry Dupoué, Elizabeth et Eleanor Hodges, Luc Braeuer.



Panneau historique du *Chemin de la Mémoire 39-45* en Pays de Retz inauguré le 29 novembre 2014.

Financé par la commune de La Bernerie-en-Retz et réalisé par l'Association Souvenir Boivre Lancaster - ASBL avec la participation des associations : UNC La Bernerie-en-Retz, Richesses Patrimoniales (RPND), la Huppe du Paradou, les Communs de la Rogère. Crédit photos : Grand Blockhaus - Rencontre 2010 : Hugues Debec, Mairie de la Bernerie-en-Retz - Carte de la Poche de Saint-Nazaire : Michel Gaudier.



Photo du panneau inauguré à la Rogère (La Bernerie) le 29 novembre 2014

Parmi les 19 soldats américains que l'on voit dans la photo de titre, on reconnaît le lieutenant James L. SILVA. Seul officier, c'est lui qui commande le groupe vers le carrefour de la Rogère.





Kriegsgefangene						22.11.4
in St. Nazaire						
Lfd. Nr.	Dienst-grad	Vorname	Name	Waffe	Alter	Bemerkungen
<u>Amerikaner:</u>		<u>Offiziere:</u>				
1.	Lt.	James L.	Silva	Flieger	20	
		<u>Unteroffiziere:</u>				
2.	T/Sgt.	Louis P.	Milke	Flieger	28	Laz. La Baule
3.	Sgt.	Roger E.	Bush	"	19	
4.	"	James A.	Jannone	Inf.	30	
5.	"	Harold M.	Thompson	"	20	
6.	Cpl.	Roland S.	Bauer	"	22	
7.	"	Onald P.	Nelson	"	35	
8.	"	Albert Frank	Martin	"	28	
		<u>Mannschaften:</u>				
9.	Pfc.	Emmit C.	Harris	Inf.	24	
10.	"	Michael	Malik	"	19	
11.	"	Gene L.	Owen	"	19	Laz. La Baule
12.	Pvt.	William C.	Gogarty	"	23	
13.	"	Ernest F.	Fuller	"	19	
14.	"	John	Speer	"	34	
15.	"	Howard P.	Arrington	"	24	
16.	"	Marco	Ventresca	"	29	
17.	"	William James	Coyne	"	19	
18.	"	Michel	Danchise	Flak	21	
19.	"	Donald P. Mc.	Allister	"	29	Laz. Calvaire
<u>Engländer:</u>		<u>Offiziere:</u>				
1.	W.O.	John B.	Hill	Flieger	28	
		<u>Mannschaften:</u>				
2.	Pvt.	George H. Ch.	Tegg	Inf.	28	

Liste des prisonniers américains - Coll. Luc Braeuer



Capitaine Andrew HODGES





Coll. Luc Braeuer

Réunion de vétérans à l'université de Samford le 25 janvier 2002.

Aux côtés du capitaine Hodges, on reconnaît deux soldats américains échangés le 29 novembre 1944 :

En haut, de g. à d. : James L. SILVA et Harold THOMSON

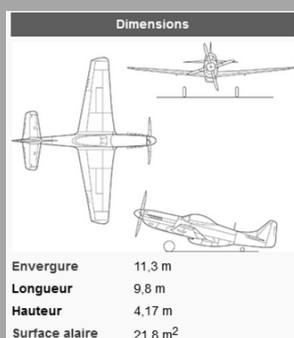
Patch de la 9th. US
Army Air Force



Les caractéristiques du *P51 Mustang* (Wikipédia)

Hauteur	4,17 m
Surface alaire	21,8 m ²
Masses	
À vide	3 232 kg
Avec armement	4 175 kg
Maximale	5 490 kg
Performances	
Vitesse de croisière	595 km/h
Vitesse maximale	703 km/h (Mach 0,57)
Vitesse de décrochage	160 km/h
Plafond	11 280 m
Vitesse ascensionnelle	701 m/min
Rayon d'action	1 865 km
Charge alaire	197,4 kg/m ²
Armement	
Interne	6 mitrailleuses Browning de 12,7 mm
Externe	907 kg de bombes ou 10 roquettes de 127 mm

Constructeur	 North American Aviation
Rôle	Chasseur et chasseur bombardier
Premier vol	26 octobre 1940
Mise en service	Janvier 1942
Date de retrait	1957
Coût unitaire	50 985 dollars américains en 1945 ¹
Nombre construits	15 586 ²
Équipage	
	1 pilote
Motorisation	
Moteur	Packard V-1650-7 (Rolls-Royce Merlin)
Nombre	1
Type	Moteur à pistons
Puissance unitaire	1 695 ch



On peut lire en complément de ce dossier, l'ouvrage de Luc BRAEUER

