

**Le 3/01/1943, au retour de St-Nazaire.**

## Sixième bombardement américain sur Saint-Nazaire

### Les Bomb Groups



**303rd BG 306th BG**

Ce 3 janvier 1943, dans plusieurs bases anglaises, les ronflements de plusieurs dizaines de B-17 marquent un début de matinée qui annonce un jour difficile comme tant d'autres. Sur un créneau de 45 mn et sur chaque aérodrome, les bombardiers s'envolent et prennent le cap de "Selsey Bill", point de ralliement avant la traversée de la Manche. C'est la sixième mission sur Saint-Nazaire, ce qui n'est qu'un début, puisque soixante trois raids suivront avec leurs lots de morts, de blessés, d'évadés et de prisonniers. Sans oublier tous ces destins de villageois, de résistants qui paieront très cher leur aide à tous ces aviateurs qui croisèrent leurs chemins. Soixante forteresses volantes et dix B-24 évoluent en "Formation Box" à une altitude de 6 500 pieds. Niveau de vol de précaution, défini par l'Etat-Major pour larguer les bombes au-dessus de l'objectif. A cette altitude, la Flak est moins efficace. Malgré cette sage décision, trois forteresses volantes sont touchées et finissent leurs vols dans l'Atlantique qui engloutit machines et hommes dans une gerbe d'écume. Deux caprices de dame nature : un temps bien dégagé qui permet à la défense aérienne allemande de voir venir les formations et de se préparer longtemps à l'avance pour ajuster leurs tirs et un fort vent qui ralentit la formation et expose celle-ci plus longtemps au barrage de feu de la Flak qui devient virulente et précise.

Quant à Saint-Nazaire, la ville subit un bombardement de plus de 300 bombes de 500 kg chacune. Les dégâts sont conséquents, bassins, lignes de chemin de fer, magasins de ravitaillement et immeubles administratifs sont durement touchés. Mais les abris sous-marins, se moquent bien de ces piqûres de moustiques qui entament à peine leurs carapaces de béton. Ils survivront à la guerre et font toujours partie du paysage portuaire. En les regardant, nous pouvons méditer et avoir une pensée pour ces milliers d'aviateurs qui perdirent la vie en tentant vainement de les détruire.



B-17 en formations au-dessus de la Bretagne.  
Photo : NARA 342-FH-3A15603-65333AC

### Bilan de cette mission

Soixante-sept morts ou disparus, à bord de 8 appareils dont 6 sur le sol breton. Plusieurs appareils dont certains endommagés refirent la traversée sans être inquiétés, mais arrivés sur l'Angleterre, ils s'écrasèrent sur des terrains de fortune, à cours de carburant ou victimes d'une mécanique à bout de souffle. Ces atterrissages chaotiques causèrent la mort de plusieurs hommes d'équipage et la perte d'autres machines.





Le B-17, "Yahoodi" immatriculé, **41-24608** du 303rd BG/359th BS est piloté par le **1 st Lt Frank A. Saunders** qui entame sa cinquième mission.



Le 1 Lieutenant Frank Saunders posant devant le B-17 le "Yahoodi"



Molesworth, Angleterre, 9 h du matin, le 3 janvier 1943.

Dix-sept B-17 décollent et prennent un cap sud-sud-ouest direction la Bretagne, objectif, Saint-Nazaire. Frank Saunders, comme les autres pilotes, fait grimper son appareil pour rejoindre en altitude les B-24 du 44th BG qui avaient décollé de "Shipdham" ainsi que treize B-17 du 91st BG, vingt-deux du 305th BG et dix-sept du 306th BG. Les formations n'ont pas encore traversé la Manche, que déjà plusieurs B-17 retournaient à leurs bases respectives pour des raisons techniques.



Base de Molesworth. Sur la terrasse de la tour de contrôle, des membres d'équipage assistent au départ des appareils. Ils sont là aussi pour le retour, beaucoup plus dramatique lorsqu'il manque des appareils qui ne reviendront plus !!

Photo : NARA 342-FH-3A13905-61916AC

La formation arrive par la côte normande et au-dessus de Port-en-Bessin, entame un virage par la droite, cap sur Fougères, Nantes, le lac de Grand-Lieu et enfin la cible, Saint-Nazaire. Le temps est très dégagé, c'est un beau ciel bleu et la zone portuaire est bien visible. Le "Yahoodi" se trouve dans la première vague et vers 11 h 30, le **2nd Lt Norman Kossis**, le bombardier, l'œil rivé sur son "viseur Norden" largue ses 5 bombes de 453 kg sur la base sous-marine. Le Yahoodi est à 6 100 m et se soulage de sa lourde charge. Le B-17, plus léger, se cabre et semble vouloir monter. Frank Saunders n'attend que cela pour virer rapidement vers la gauche et s'éloigner de ce coin de ciel tapissé de flocons noirs que crachent les batteries de Flak. Mais c'est un jour marqué d'une pierre noire pour l'équipage de Frank dont l'appareil encaisse un coup direct d'un obus de 105mm. Le moteur droit baptisé "Mary" rend l'âme et entraîne une perte de puissance qui ne permet plus à la machine de coller au reste de la formation. Les chasseurs allemands n'attendent que cela, une proie isolée n'a pratiquement aucune chance de se soustraire aux attaques d'une meute de chasseurs assoiffés de victoires et de médailles. Toujours cette même image d'un tableau de chasse représentant une meute de chiens sur un cerf blessé. Les chasseurs allemands concentrent leurs tirs sur les trois autres moteurs et touchent le n°1, baptisé "Dell" ainsi que le n° 2. Et c'est l'enfer pour les membres de l'équipage qui connaissent trop bien les risques en montant ce matin dans leur appareil. Ce soir, les hommes ne rentreront pas, certainement pas sur un moteur et encore moins avec cette meute sur le dos. Frank Saunders donne l'ordre d'abandonner l'appareil. Le **2nd Lt Oscar Franklin Forester**, le navigateur, accompagné d'un mitrailleur, essaye d'ouvrir la trappe de secours la plus proche, mais celle-ci semble ne pas fonctionner correctement, ce qui n'est pas étonnant



dans un fuselage déformé. Oscar est obligé de maintenir la porte en position ouverte pour permettre au mitrailleur d'évacuer. N'ayant personne pour l'aider, il trouve un autre moyen pour quitter cette épave. Vers l'avant, Frank Saunders est encore aux commandes avec son copilote, le 2nd Lt Leonard Kirk. Ils sont trop bas pour sauter en parachute, une seule option, amerrir et dieu sait si un amerrissage est une manœuvre délicate. Il faut déjà une mer d'huile car la moindre vague, si l'appareil n'arrive pas bien à plat, peut happer l'extrémité d'une aile et faire basculer la machine. Frank réussit cette manœuvre délicate, malgré une mer bien agitée et l'appareil est stoppé net par la masse liquide.

Il est 11h45, le B-17 flotte quelques instants au **sud de la Pointe du Croisic à 12 km de la côte**. (47°10'N 02°30'W). Malgré cet amerrissage réussi, celui-ci ne sauvera pas les cinq hommes qui se noient ou meurent de froid dans L4 eau glacée de janvier. Quelques minutes suffisent pour mourir. Le 2nd Lieutenant Oscar Franklin Forester, le navigateur et le S/Sgt Leif Hoklin, mitrailleur de tourelle ventrale se retrouvent dans l'eau, ils doivent nager pour ne pas s'endormir mais Leif Hoklin a été blessé par trois éclats d'obus et souffre du dos. De plus son gilet de sauvetage est percé sur un côté. Leif est à bout de force et une idée suicidaire l'effleure, se laisser couler pour abréger ses souffrances. C'est alors qu'il aperçoit une embarcation, Franklin Forester l'a vu lui aussi. Sauvés, mais par un dragueur de mines allemand. Peu importe, ils sont en vie, prisonniers, sans aucun doute, mais Leif va pouvoir être soigné. Toute sa vie, il conservera un éclat d'obus, logé près de sa colonne vertébrale !

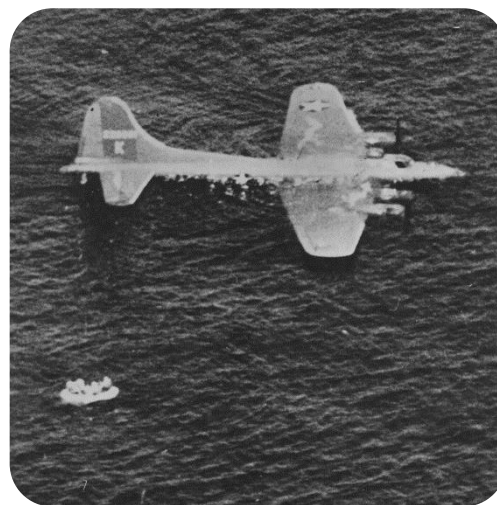


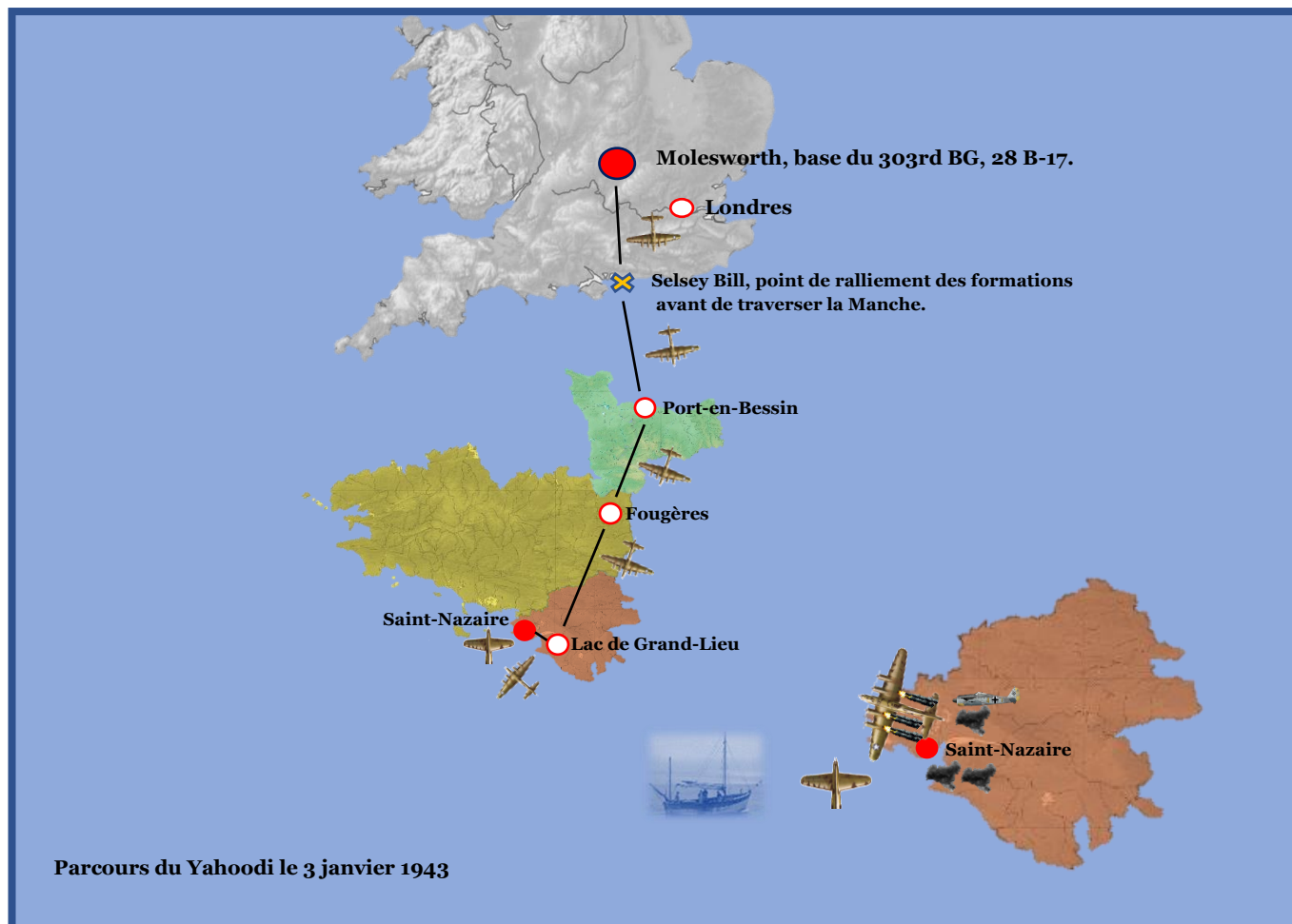
Photo NARA-342-FH-3A14933-A27167AC

Durant ce temps, Frank Saunders et Leonard Kirk, son copilote, sont montés sur l'épave du B-17 qui s'enfonce rapidement. Les deux pilotes se retrouvent dans l'eau pour le plus grand malheur de Leonard qui ne sait pas nager. Les deux hommes se battent avec les vagues qui les submergent. Leonard ne peut se battre plus longtemps et vaincu par le froid, s'éteint malgré les efforts de Frank Saunders pour le maintenir en vie.



Ces 4 dessins ont été réalisés par le pilote le 1<sup>er</sup> Lt Frank Saunders lorsqu'il était prisonnier.

A environ deux kilomètres, se trouvent Joachim Cossec, âgé de 37 ans, patron du bateau de pêche "Coccinelle" basé au port du Croisic et ses trois membres d'équipage, Auguste Cariou (père) 44 ans, Auguste Cariou (fils) 15 ans et Sylvain Le Pape, 30 ans. De leur embarcation, ils ont assisté au drame du B-17 et se dirigent rapidement sur les lieux du crash pour secourir d'éventuels survivants. Ils repèrent Frank, encore vivant, tenant dans ses bras le corps sans vie de Leonard qui avait pourtant réussi à tenir quarante minutes dans l'eau. Plus d'une heure s'était écoulée depuis le crash du bombardier maintenant englouti au fond de l'océan. Hissé à bord, Frank est entraîné dans la cale près de la chaleur du moteur qui le réchauffe. Les pêcheurs lui donnent des vêtements secs et prennent le cap sur le port du Croisic où les attendent les Allemands qui ont suivi toute la scène aux jumelles. Les soldats conduisent le pilote sous bonne escorte à la Kommandantur. En passant devant des marins pêcheurs attroupés sur le quai, Frank se permet un geste audacieux, le V du signe de la victoire. Frank sera envoyé dans divers camps de prisonniers de la Luftwaffe et finira dans celui de Sagan en Pologne, immortalisé par le film "La Grande évasion" avec Steve Mac Queen. Un des membres de l'équipage était tombé sur la terre, près de la route de La Baule à Guérande. Il mourra de ses blessures.







Après la guerre, 6 hommes du "Yahoodi" seront déclarés portés disparus. Leurs noms sont inscrits sur les **Tablets of the Missing at Cambridge American Cemetery** en Angleterre. Le corps du Lieutenant Leonard Kirk a été ramené à terre par le bateau de pêche de Joachim Cossec, dans le port du Croisic. Dans le rapport allemand du 7 janvier 1943, il est écrit que sa dépouille a été enterrée le 6 janvier 1943 avec 12 autres aviateurs de cette mission dans le cimetière d'Escoublac, près de St- Nazaire. Sur sa tombe les soldats allemands avaient mis une croix portant l'inscription "*KIRK Leonard W. -O-661496*". Sur ces 13 aviateurs, 3 n'avaient pas été identifiés par les soldats allemands car ils étaient brûlés.

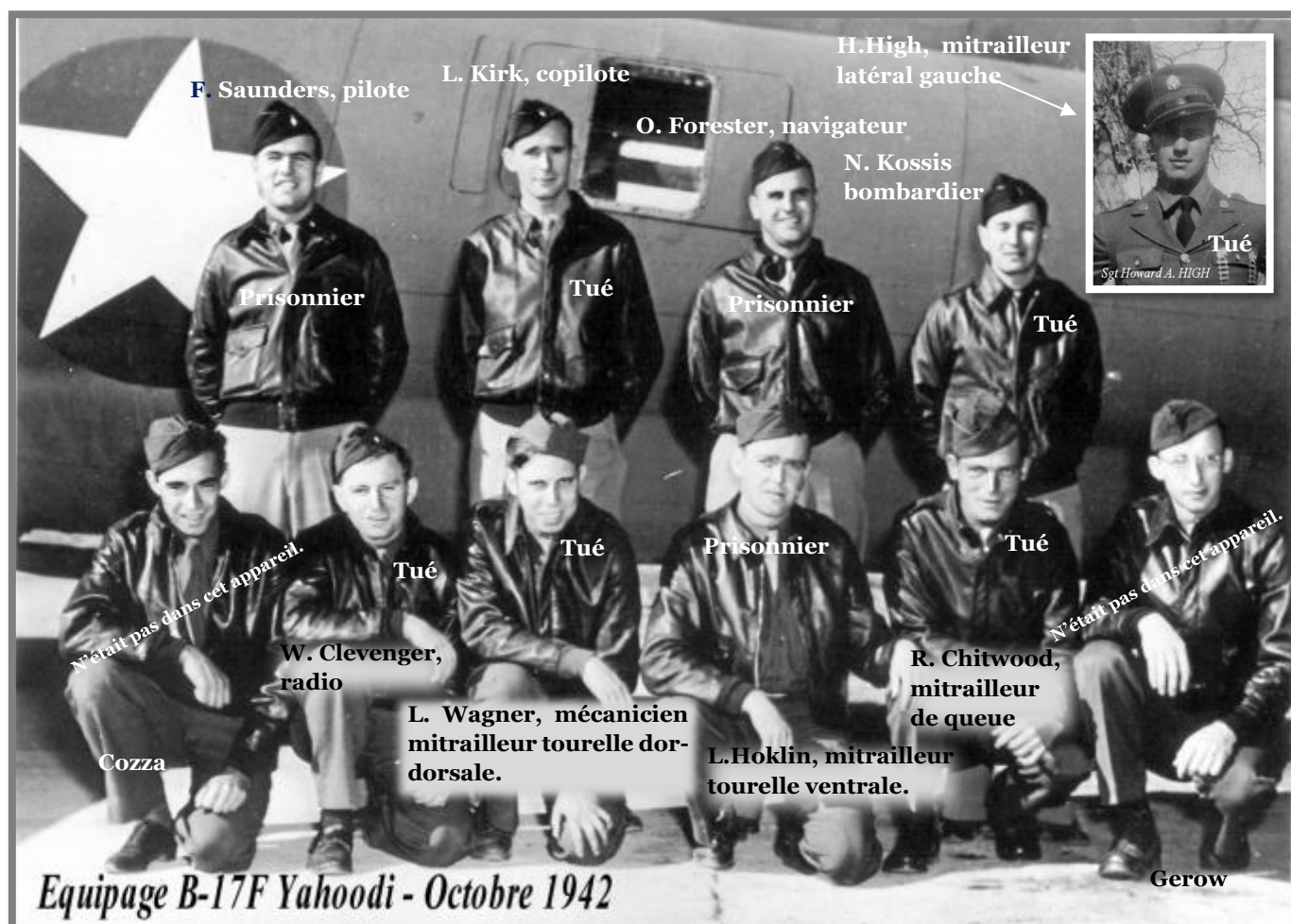
**Pourtant**, après la guerre, les services d'identification américains établirent que ce n'était pas Leonard Kirk qui était dans cette tombe mais le Lieutenant William M. Anderson. Cette identification a été faite à l'aide des comparaisons de dentition, car bien sûr il n'y avait pas de test ADN à cette époque. Le nom de William Anderson, qui lui, n'était pas brûlé, ne figurait pas dans le rapport allemand parmi les 13 aviateurs du cimetière d'Escoublac.

Le Lieutenant William Anderson était le Pilote du B-17 F 42-5084 "**Panhandle Dogie**", 91st Bomb Group, 323rd Bomb Squadron. Dans les archives américaines, la dernière position connue de ce B17 était près de Belle-Ile. En réalité, le 3 janvier 1943, ce B-17 est tombé en mer à environ 12 km du port de Noirmoutier. Le corps de William Anderson a été ramené à terre par un bateau de pêche.

Le corps du Lieutenant Leonard Kirk, se trouve donc parmi les 96 tombes "*Inconnus*" du Brittany American Cemetery de St James dans la Manche.

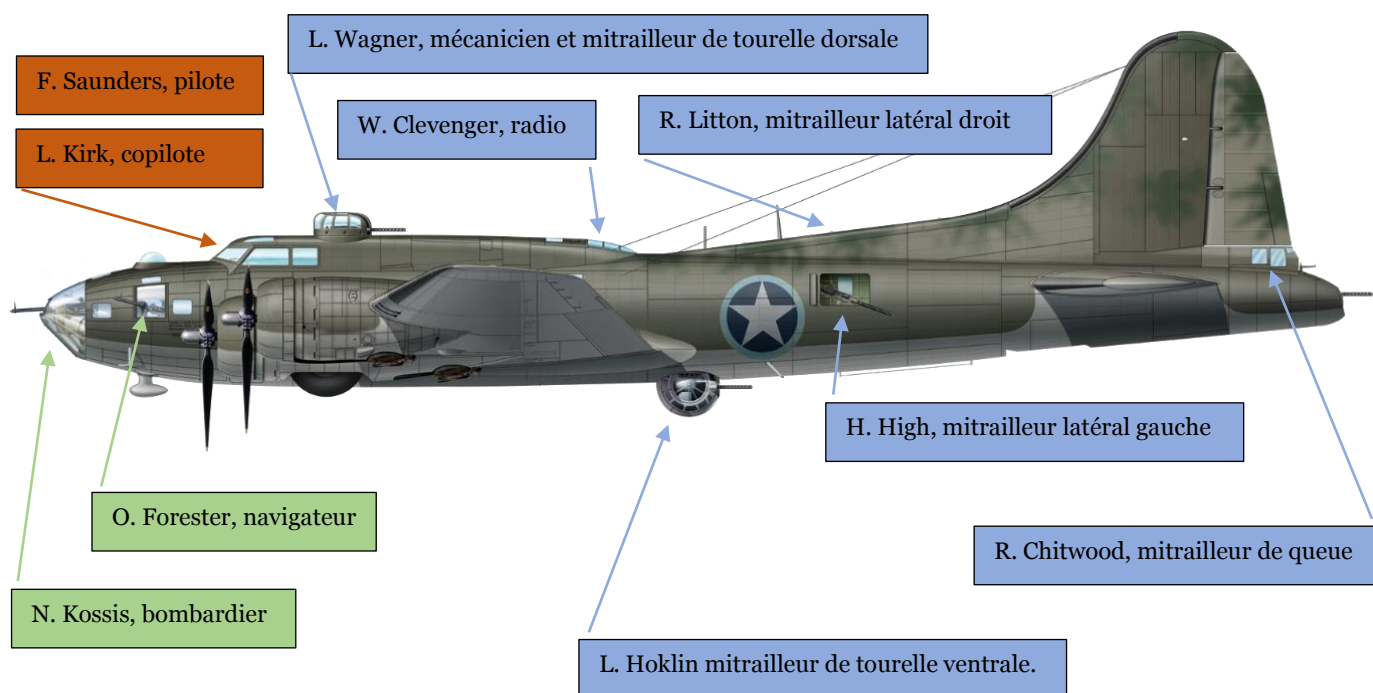
Le 24 septembre 2015, après différentes recherches aux USA, René Brideau a retrouvé la famille du 1st Lieutenant **Frank A. Saunders**. Malheureusement, le pilote est décédé en 2007. Avec sa femme Marguerite, il a eu 3 filles, Pam, Jane et Mary. Jane a fait parvenir à René Brideau, le témoignage de son père, des photos et des dessins sur le crash du B17 réalisés en 1943 pendant sa captivité en Allemagne.

## L'équipage du Yahooodi



Comme tous les aviateurs de la seconde guerre mondiale, les hommes du Yahooodi étaient très jeunes : six de 20 à 22 ans à peine sortis de l'adolescence et quatre entre 26 et 29 ans !

Sur cette photo, il manque le Sgt Ruffus C. Litton, mitrailleur latéral droit.



## D'où venaient-ils ?

S/Sgt Lyod E. Wagner, 20 ans, mitrailleur. Ohio.

2Lt Norman Kossis, 26 ans, bombardier. Californie.

Sgt Ruffus C. Litton, 22 ans, mitrailleur. Kentucky.

S/Sgt Leif H. Hoklin, 22 ans, mitrailleur. Sud Dakota.

T/Sgt Walter M. Clevenger, 20 ans, radio. Indiana.



2Lt Leonard W. Kirk, 22 ans, copilote. Texas.

2Lt Oscar F. Jr Forester, 26 ans, navigateur. Texas

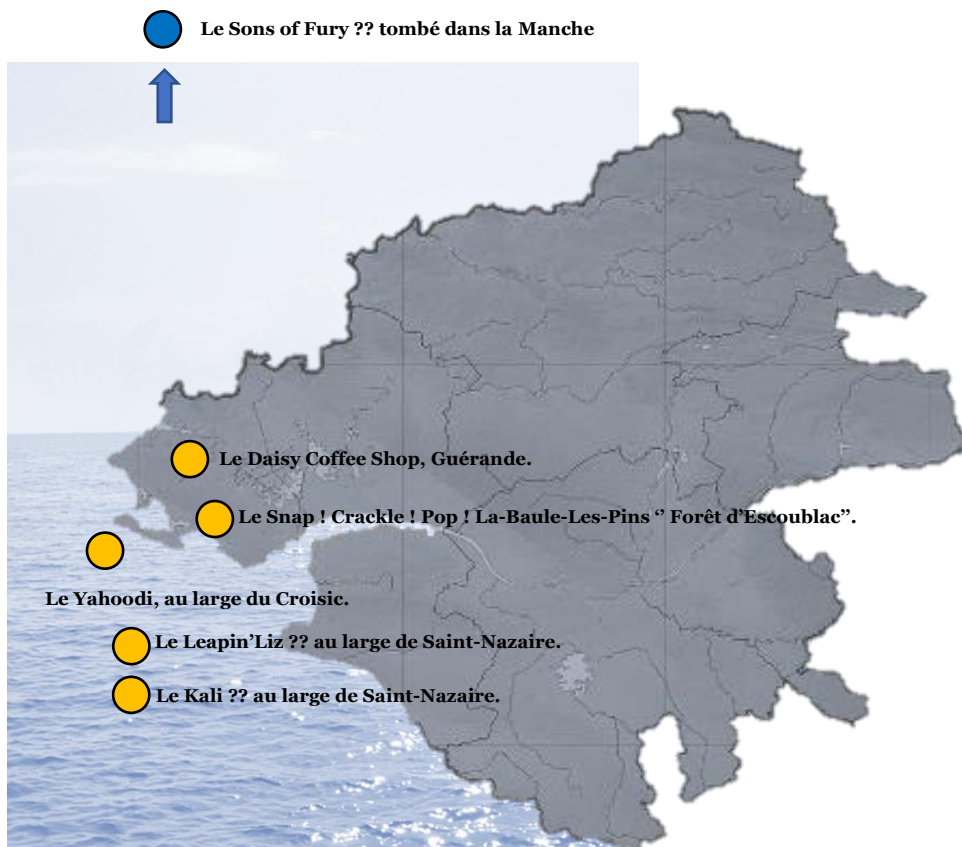
S/Sgt Russell O. Chitwood, 27 ans, mitrailleur. Arkansas.

1 Lt Frank A. Saunders, 22 ans, pilote. Iowa.

Sgt Howard A. High, 29 ans, mitrailleur. Iowa.



## Que sont devenus les cinq autres appareils qui ne sont pas revenus de ce raid aérien.



**Ce jour- là**, 5 autres B-17 s'écrasèrent sur le département du 44.



Du **303rd Group**:  
**Le Leapin'Liz.**

**Le Snap! Crackle! Pop!**

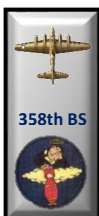
**Le Kali.**



Du **306th Group**:

**Le Sons of Fury**

**Le Daisy' Coffee Shop.**



Le **B-17**, "**Leapin Liz**", immatriculé, 41-24526 du 303rd BG/358th BS, est touché par la Flak, au-dessus de l'objectif. Deux moteurs en flammes qui ne permettent pas au **1st Lt James B. Clark**, le pilote, de sauver l'appareil qui s'abîme **au large de Saint-Nazaire** avec les **dix hommes** d'équipage.

**Aucun survivant.**



Le **B-17**, "**Kali** ", immatriculé, **41-24517** du 303rd BG/427th BS et piloté par le **1st Lt William H. Goetz**, subit le même sort que le Leapin Liz. Il explose en plein vol et sombre corps et âmes **au-dessus de l'estuaire de la Loire**. **Dix hommes** d'équipage portés disparus.

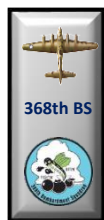


Le **B-17** "**Sons of Fury** ", immatriculé 41-24470 du 306th BG/369th BS, piloté par le **Lieutenant Charles W.B. Crammer** est touché de plein fouet par un obus qui emporte intégralement le nez en plexiglas, entraînant dans sa chute le bombardier et le navigateur. Ainsi disparaissent dans le vide les **Lt Paul E.Byer** et **John G.Reed**. L'absence de nez n'empêchant pas un B-17 de voler malgré un vent qui hurle en s'engouffrant dans toute la longueur du fuselage, la machine continue son chemin au-dessus de la Bretagne. Mais c'est une proie facile pour les

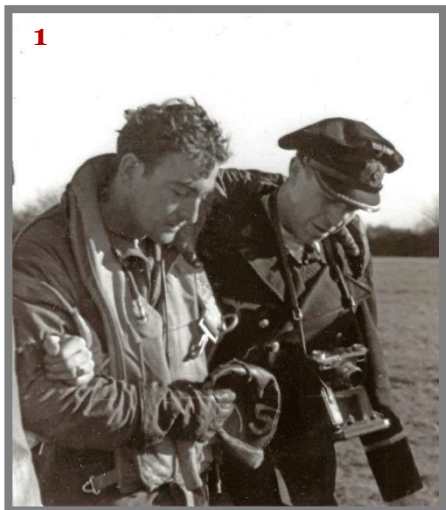
chasseurs ennemis qui s'acharnent sur le bombardier à bout de souffle. Jusqu'à la fin et dans un dernier sursaut de rage, le mitrailleur ventral tire sur les chasseurs venus savourer leur victoire et s'assurer du dernier souffle de leur ennemi.



L'appareil qui n'est plus qu'une épave volante, **fini sa course dans les eaux de la Manche**, devenue un véritable cimetière qui engloutit machine et équipage.



Le **B-17 "Daisy's Coffee Shop"**, immatriculé 41-24501 du 306th BG/368th BS, piloté par le **Lieutenant James E. Ferguson** est immédiatement touché par la "FLAK". Tant bien que mal, il se dirige à l'ouest de St Nazaire au-dessus de l'Atlantique. Trois moteurs sont en drapeau et le quatrième ne suffit plus pour maintenir l'appareil en ligne de vol. A la limite du décrochage, le Lt Ferguson reprend le cap vers la côte, accompagné de chasseurs allemands. Il est temps de donner l'ordre d'évacuer. L'appareil **s'écrase vers Guérande. 6 prisonniers et 4 morts.**



La photo de gauche, montre Robert L. Kingen, le mitrailleur de queue du "Daisy' Coffee Shop", aidé par deux Allemands dont le reporter de guerre allemand, Lothar-Günther. Le Sergent Kingen semble mal en point.

La photo de droite : l'Obertleutnant Siegfried Schnell en compagnie de James F. Ferguson, pilote du Daisy' Coffee Shop. Avec son Focke-Wulf-190, le pilote allemand a abattu les 2 B-17, Le Snap ! Crackle ! Pop ! et le Daisy' Coffee Shop.

A propos de l'ordre d'évacuer, les Américains n'attendaient pas systématiquement l'ordre du commandant de bord. Ce qui peut paraître compréhensible, les circonstances parfois dramatiques à bord peuvent expliquer cette anticipation de l'ordre. Une anecdote raconte qu'un membre d'équipage pensant la fin proche de l'appareil, sauta sans attendre l'ordre du pilote et se retrouva au sol avec immédiatement un ticket d'entrée pour le "stalag". Dommage pour lui, car l'appareil continua son chemin et arriva à bon port !

Quant aux équipages anglais très disciplinés, ils attendaient systématiquement ce sésame pour sauver leur peau. Malheureusement, parfois cet ordre n'arrivait pas pour diverses raisons dont la mort du chef de bord et cette sacro sainte discipline fut à l'origine de drames humains.



Photo NARA- 342-FH-3A26525-26069AC



Le **B-17, "Snap ! Crackle ! Pop"**, immatriculé, 41-24620 du 303rd BG/360th BS. Ce nom de baptême avec son "Nose Art" est assez original. Si on le traduit mot pour mot, on lit ceci "Cric ! Crac ! Croc !" ce sont les noms des 3 mascottes de la société "Kellogg's" dans laquelle travaillait avant la guerre, le

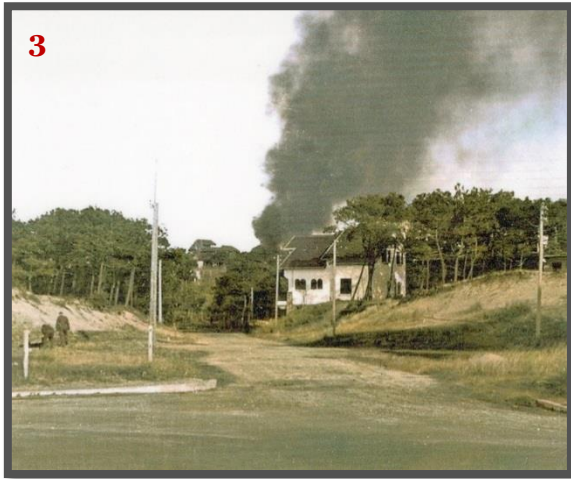
Capt. Jacob Fredericks qui proposa à l'équipage du 24620, ce "Nose art" original.

Au-dessus de Saint-Nazaire, le "Snap ! Crackle ! Pop", piloté par le Capt. Arthur L. Adams est traversé de part en part par un



Nose Art peint sur le nez du Snap ! Crackle ! Pop.

obus qui déchiquète le fuselage, mettant en pièces le nez de l'appareil. A peine le B-17 a-t-il quitté la formation que les chasseurs allemands se lancent à la curée et mitraillent le fuselage. Après avoir donné l'ordre de sauter, le pilote et le copilote restent à leurs postes, le capt Adams entame un virage pour revenir vers le continent, mais la machine est incontrôlable, l'appareil continue sa course folle en tourbillonnant dans les airs. Les Focke-Wulf ont eu raison du bombardier. L'avant d'un côté et la queue de l'autre, ce qui reste d'un semblant d'avion s'écrase dans la forêt d'Escoublac avec les deux pilotes restés à bord. **7 morts et 3 prisonniers.**



Après le survol de Baule-Les-Pins, le Snap ! Crackle ! Pop s'écrase en forêt d'Escoublac.

Photos 1,2,3 et 4, collection Luc Braeuer, le Grand Blockhaus, Batz sur Mer (44).

### La mort n'en a pas voulu.

Le **Sergent Magee**, mitrailleur de tourelle ventrale va vivre un moment étonnant qui le marquera à jamais. Pour cet homme miraculé, ce jour du 3 janvier 1943, est marqué d'une pierre blanche. En effet, en tentant de s'extraire péniblement de son cocon pour lilliputien dans le but de récupérer en catastrophe son parachute, il est éjecté dans le vide avant d'avoir pu saisir son précieux bagage et entame une chute libre de 6 500 mètres. Quel heureux destin, puisque Magee crève la verrière de la gare de chemin de fer de Saint-Nazaire. Déjà blessé au visage avant le grand saut, il finit sa course avec plusieurs dizaines de blessures aux dents, aux jambes, aux genoux et aux chevilles. Même si l'on ne croit pas aux miracles, on peut tout de même se poser des questions. D'ailleurs aux Etats-Unis, il sera surnommé "le miraculé de Saint-Nazaire".



Le Sgt Alan Magee, le miraculé de Saint-Nazaire.

La photo de gauche montre combien il est difficile dans un cas d'urgence d'évacuer de cette bulle. Il est arrivé à des témoins de découvrir au sol une tourelle qui s'était arrachée du fuselage avec le mitrailleur toujours à bord.

NARA-342-FH-3A12594-50033AC

Enquête, René Brideau, texte et mise en page, Yves Genachte Le Bail