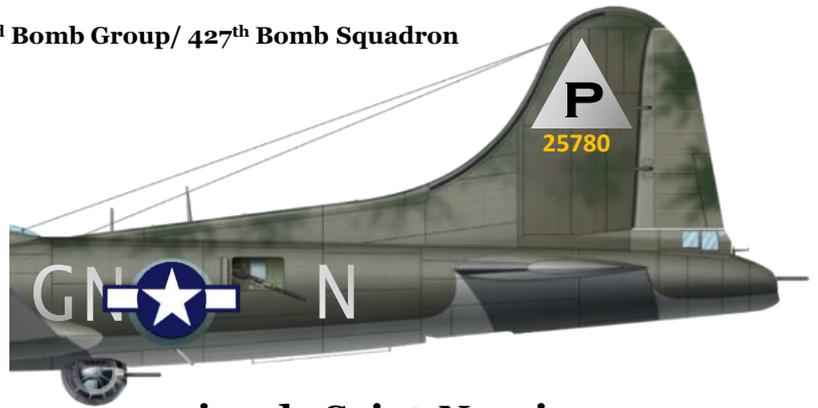




LeB-17 F Black Swan du 303rd Bomb Group/ 427th Bomb Squadron

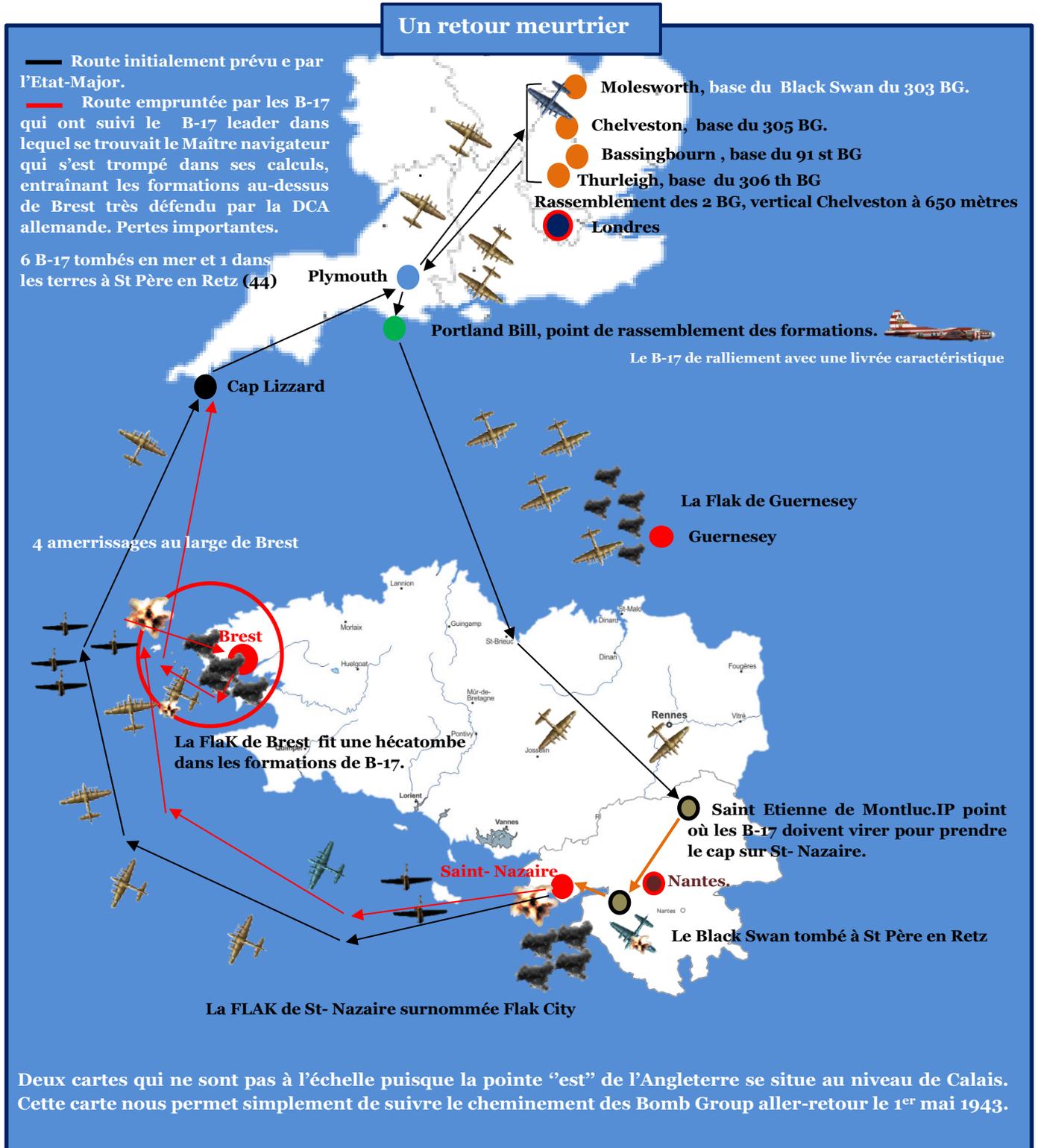


427 Bomb Squadron



1^{er} mai 1943, base sous-marine de Saint-Nazaire

Huitième bombardement américain sur Saint-Nazaire. Bilan, 7 avions touchés, 60 tués.



L'objectif de cette huitième mission, est la destruction du "sas" couvert (passage entre deux milieux différents, dans le cas actuel, entre la mer et les abris des sous-marins), qui à ce jour du 1^{er} mai, est encore en construction. Un ciel très nuageux empêche la réussite de la mission. Très peu de bombardiers peuvent lâcher leurs bombes, du fait de la mauvaise visibilité du sol. Cette mission est donc partiellement un échec. Tant d'hommes disparus pour un si piètre résultat.



Saint-Nazaire abrite la 6^{ème} et 7^{ème} flottille de sous-marins allemands appelés les "Loups Gris" de l'Amiral Doenitz. Les équipages avaient connu en 1940 et surtout 1941 leurs heures de gloires.

La ville portuaire est baptisée par les aviateurs "Flak City", cauchemar des équipages. Elle est défendue par la 5^{ème} brigade de la Kriegsmarine, commandée par le Kapitän zur See Karl-Conrad Mecke. Cette brigade est composée de plusieurs bataillons d'artillerie. Au nord de la Loire, se situent les 703 et 705^{ème} bataillons de Flak lourde ainsi que le 820^{ème} bataillon de Flak légère dont une au sud du fleuve.

Au sud de l'embouchure de la Loire, en pays de Retz, se trouve le 809^{ème} bataillon de Flak qui est chargée de la défense anti-aérienne avec 7 batteries de la 7^{ème} compagnie, dont une de projecteurs. Toutes ces batteries comprennent environ 80 canons de calibre 105 mm dont la cadence de tir est de 12 à 15 coups minute. Fin 1943, ces bataillons seront renforcés par des canons plus modernes



Base Sous-marine de St NAZAIRE

comme ceux de Mindin au nord de Saint Brévin. Ces canons, positionnés face à Saint-Nazaire, défendent l'embouchure de la Loire. Cette mortelle ceinture transforme le ciel au-dessus de la ville en un rideau de "shrapnel" que les bombardiers doivent franchir coûte que coûte.

Malheureusement, ces éclats meurtriers ne représentaient qu'une première épreuve suivie par celle des attaques de chasseurs qui prenaient en chasse les bombardiers sur le retour et fondaient comme des charognards sur les appareils touchés par la Flak. Peu de chance de rentrer à la maison !

En 1943, la défense aérienne de la Bretagne est confiée au "Gruppe III/JG 2 Richthofen" commandé par le Hauptmann Egon Mayer, l'homme qui mit au point la tactique d'approche des bombardiers par l'avant pour supprimer les pilotes, bombardiers et navigateurs, et par l'arrière pour éliminer le mitrailleur de queue considéré comme dangereux pour les chasseurs par la précision de ses tirs. Egon Mayer abattra officiellement 102 avions alliés dont 24 bombardiers quadrimoteurs mais il trouvera la mort dans un combat aérien en mars 1944.

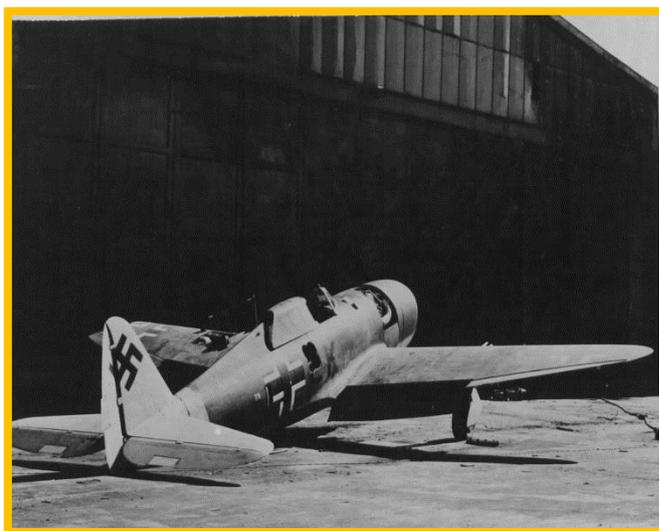
Au 1^{er} mai 1943, Egon Mayer a sous ses ordres trois escadrilles, la 7./JG 2 commandée par l'Oberleutnant Otfried Philip, la 9./JG 2 commandée par l'Oberleutnant Joseph Wurmheller, toutes deux basées à Vannes-Meucon et enfin la 8./JG 2 commandée par l'Oberleutnant Bruno Stolle, basée à Brest-Guipavas. Les appareils étaient des Focke-Wulf 190 équipés de mitrailleuses et de canons de 20 mm.



Collection Luc Brauer. Musée, le Grand Blockhaus, Batz-sur-Mer 44

La journée du **1^{er} mai 1943** est marquée d'une pierre noire pour 70 aviateurs qui ne rentreront pas ce soir. Sur les 7 machines détruites ce jour-là, 4 furent abattues par la Flak au-dessus de Brest.

Arrivés sur le territoire français, les B-17 furent attaqués par les Focke-Wulf-190 menés par un as de la chasse, le Hauptmann Egon Mayer. Les chasseurs en attente dans un ciel chargé de nuages, expérimentèrent le largage de bombes aériennes lancées au-dessus des formations. Un rapport de pilote confirma qu'un des B-17 en fut la victime. D'autres rapports signalèrent des appareils de la Luftwaffe, peints aux couleurs de l'USAAF et donnant l'illusion de P-47. Mais il y avait aussi des P-47 peints aux couleurs allemandes qui pouvaient passer auprès des aviateurs pour une escorte de "petits amis", terme donné aux chasseurs alliés qui étaient en protection des bombardiers baptisés les "grands amis". Le temps perdu, avant que les mitrailleurs se rendent compte de la supercherie, pouvait coûter cher en vie humaine.



P-47 peint aux couleurs de la Luftwaffe.
Photo :NARA-342-FH-3A-19738-57521AC

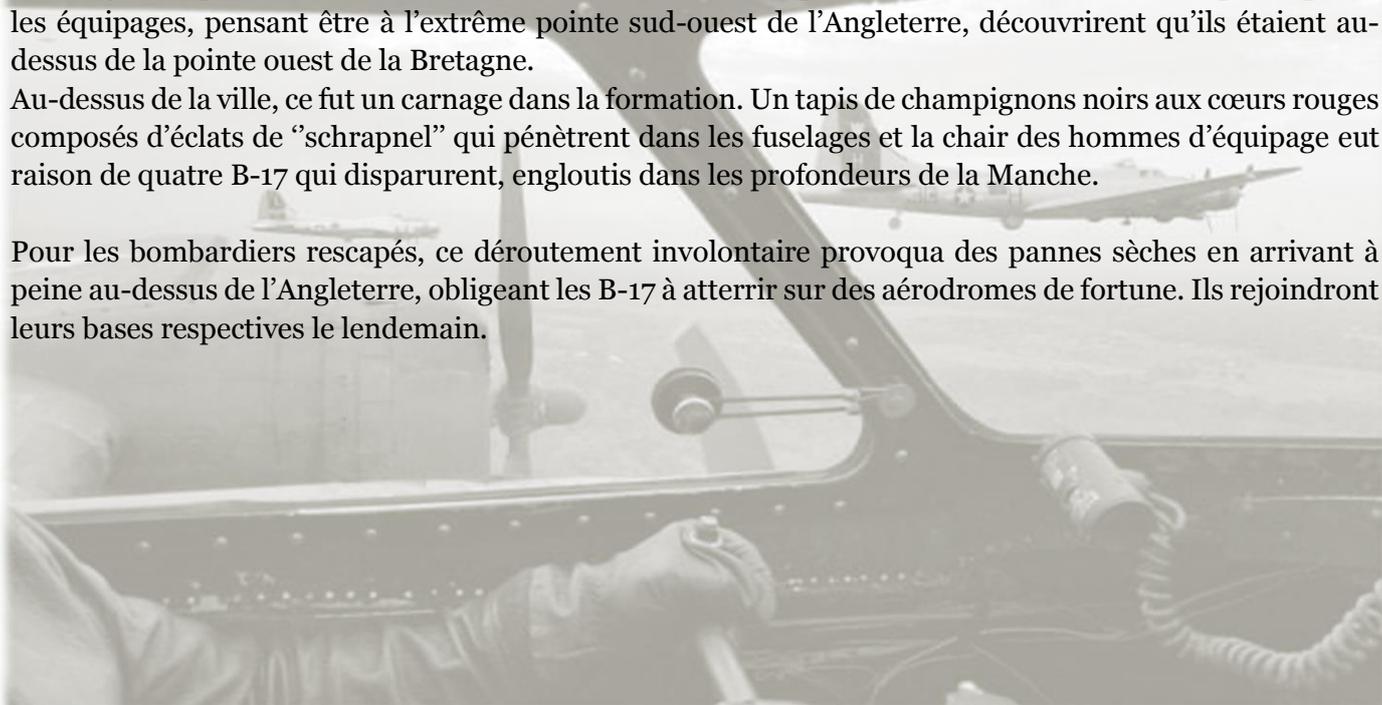
Mais la chance ce jour-là, n'était pas au rendez-vous, le Black-Swan fut abattu par des chasseurs avant d'avoir pu larguer sa charge meurtrière sur l'objectif. Quant aux rescapés de la Flak de Saint-Nazaire et des chasseurs, ils remontèrent vers le nord en laissant derrière eux un piètre résultat, la cible ayant peu souffert des bombes larguées pour la plupart à côté de l'objectif.

Le cap retour est toujours un soulagement pour les équipages qui espèrent passer au-travers des attaques des chasseurs et rentrer à la maison. Malheureusement ce 1^{er} mai, les équipages furent les victimes d'une erreur de navigation.

Dans l'avion leader se trouvant en tête de formations, se trouvent les Maîtres "bombardier et navigateur". Tous les appareils les suivent aveuglément, si l'un ou l'autre se trompe, tout le monde se trompe. Dans le cas présent, c'est le navigateur de l'avion leader, qui sur le chemin du retour, fit une erreur dans sa navigation, sans doute par manque de repères au sol, étant donné que les appareils volaient au-dessus d'une grande formation de nuages qui faisaient penser à du coton. Le retour de mission devait s'effectuer au cap Nord-Ouest, bien au large de Brest, fortement défendue par une DCA ennemie. Suite à cette erreur de navigation, plusieurs B-17 se retrouvèrent à la verticale du port de Brest. Bien mauvaise surprise, quand les équipages, pensant être à l'extrême pointe sud-ouest de l'Angleterre, découvrirent qu'ils étaient au-dessus de la pointe ouest de la Bretagne.

Au-dessus de la ville, ce fut un carnage dans la formation. Un tapis de champignons noirs aux cœurs rouges composés d'éclats de "schrapnel" qui pénétrèrent dans les fuselages et la chair des hommes d'équipage eut raison de quatre B-17 qui disparurent, engloutis dans les profondeurs de la Manche.

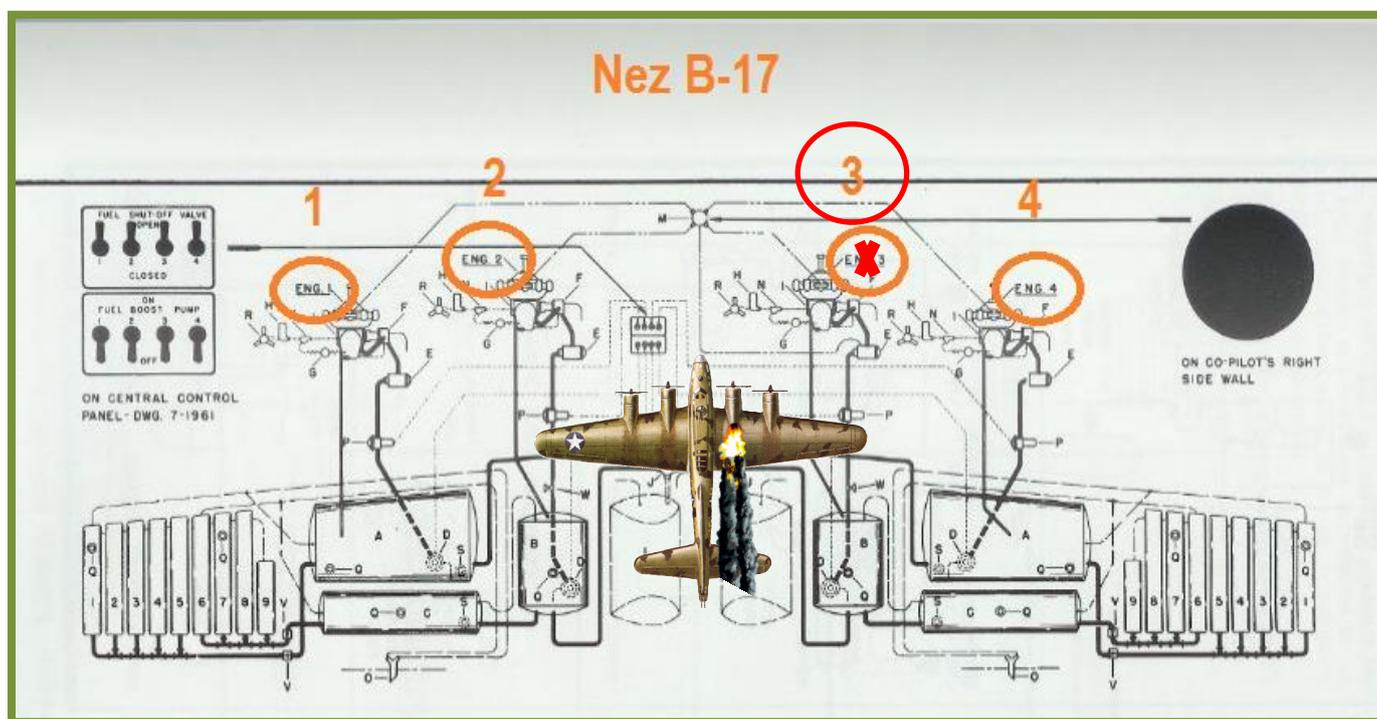
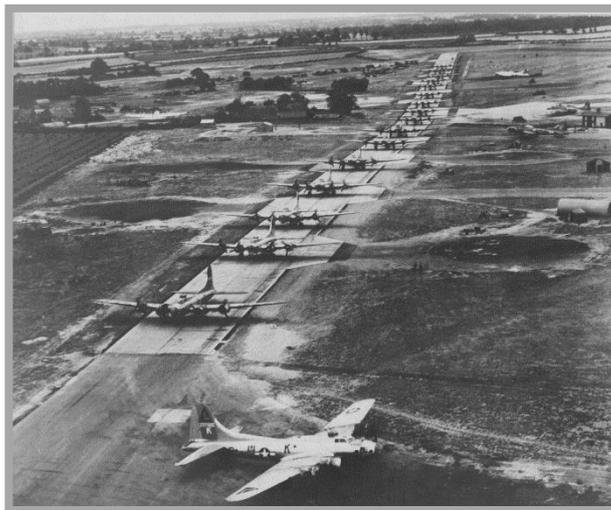
Pour les bombardiers rescapés, ce déroutement involontaire provoqua des pannes sèches en arrivant à peine au-dessus de l'Angleterre, obligeant les B-17 à atterrir sur des aérodromes de fortune. Ils rejoindront leurs bases respectives le lendemain.



Le départ

Molesworth, Angleterre.

Il est à peine 9 h sur le parking de l'aérodrome, un ronronnement rauque provenant des 72 moteurs des dix-neuf "Fortresses volantes" annonce un départ imminent pour une mission sur la France. Tous les appareils appartiennent au 303rd Bomb Group répartis en trois Bomb Squadron, les 359, 360 et 427^{ème}. Le 1st Lt Jay Robert "Bob" Sterling, aux commandes du Black Swan, contrôle son roulage jusqu'au seuil de piste avant de s'aligner pour prendre son envol. Il attend quelques secondes pour éviter le souffle de l'avion qui le précède et enfin s'aligne sur la piste de décollage. Moteurs à pleine puissance, l'appareil commence à rouler mais soudain un bruit anormal se fait entendre sur le moteur 3. Malgré tout, Jay Robert décide de ne pas interrompre le décollage, décision malheureuse qui va changer le destin de tout l'équipage. Le B-17 avale toute la piste et s'arrache de l'attraction terrestre.



Ci-dessus, le schéma montrant la disposition des moteurs. Le Black Swan fut touché d'abord au moteur n° 3.

Après quelques minutes de vol, le 303rd rejoint le 305th au-dessus de Chelveston, les deux Bomb Group continuent leur vol pour rejoindre le point de ralliement avec les autres BG à la verticale de **Portland Bill**, une pointe située au sud-sud-est de l'Angleterre. Peu de temps après son décollage, le B-17 F 42-5483 "**Red Ass**", piloté par le lieutenant Ralph Jr. Hayes, abandonne la mission pour raison technique.

A 10h30, les formations se mettent en place, elles sont composées de vingt B-17 du 91st Bomb Group ayant décollé de Basingbourn, vingt-et-un du 305th de Chelveston, et dix-huit du 306th de Thurleigh et les dix-neuf appareils du 303rd. En tout, 780 aviateurs qui s'appêtent à traverser la Manche, cap sur Saint-Nazaire.

Avant d'atteindre l'objectif



Le **B-17 "Black Swan" 42-5780** du 303 BG/ 427 BS.

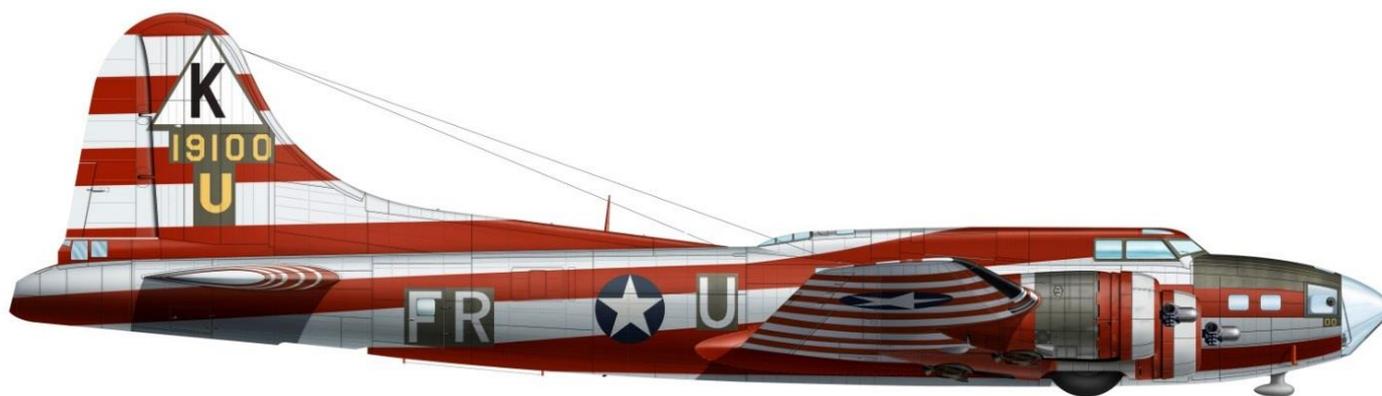
Il est 10h30, le Black Swan piloté par le Lieutenant Sterling, quitte les côtes d'Angleterre et entame la traversée de la Manche. Que veut dire ce nom qui personnalise le nez de cet appareil ? Pendant la guerre, entre autres distractions, les jeunes équipages de B17 allaient au cinéma. En 1942, le film américain "**The Black Swan**" réalisé par "Henry King" sort sur les écrans américains. C'est un film d'aventures ayant pour thème, les pirates, avec comme principaux acteurs "Tyrone Power" et "Maureen O'hara". Les aviateurs avaient la coutume de donner des noms à leurs avions et Jay Sterling baptisa le **B-17F 42-5780 "Black Swan"**. Lorsqu'il était adolescent, Jay arborait déjà sur son pull-over le drapeau noir à tête de mort des pirates. C'est **Jessie Cleavelin** le mitrailleur de queue qui peignit le "Nose Art" sur le nez du B-17, avant son départ vers l'Europe. Qu'ils soient sur chasseurs ou bombardiers, les aviateurs aimaient par fantaisie ou pour conjurer le sort, peindre des dessins humoristiques sur le nez de leurs machines.



Le nose-art du B-17 Black Swan.

L'équipage du Lt Jay Sterling avait déjà effectué deux missions, l'une sur la base sous-marine de Lorient, le 16 avril 1943 avec le B-17F 41-24610 Joe Btfsplk, puis une deuxième, le 17 avril, sur l'usine d'avions Focke-Wulf à Brême en Allemagne, avec le B-17F 41-24587 Bad Check.

Le **Joe Btfsplk** est en vol ce 1^{er} mai pour la même mission que le Black Swan. Mais lui aussi ne reviendra pas, abattu par deux chasseurs Focke-Wulf-190. Il laissera derrière lui, 7 membres d'équipages qui périrent suite à leurs blessures durant l'attaque ou noyés lors de l'amerrissage de l'appareil au large de Belle-Ile-en-Mer.



Ce B-17 F porte une livrée très spécifique qui permet aux formations, décollant de plusieurs terrains et pour une même mission de venir se rassembler autour de ce point de ralliement volant, avant de traverser la Manche.

Avec l'aimable autorisation de Jean-Marie Guillou, illustrateur et auteur de ce profil.

L'équipage



Officers



1st Lt Jay R. Sterling, pilote, 25 ans . Tué
2nd Lt John L. Neill, copilote, 25 ans.
Prisonnier.



Ingénieur et mitrailleur



T/Sgt Powell E. Griffin, ingénieur/ mitrailleur de tourelle dorsale, 25 ans. Prisonnier.



Radio et mitrailleur



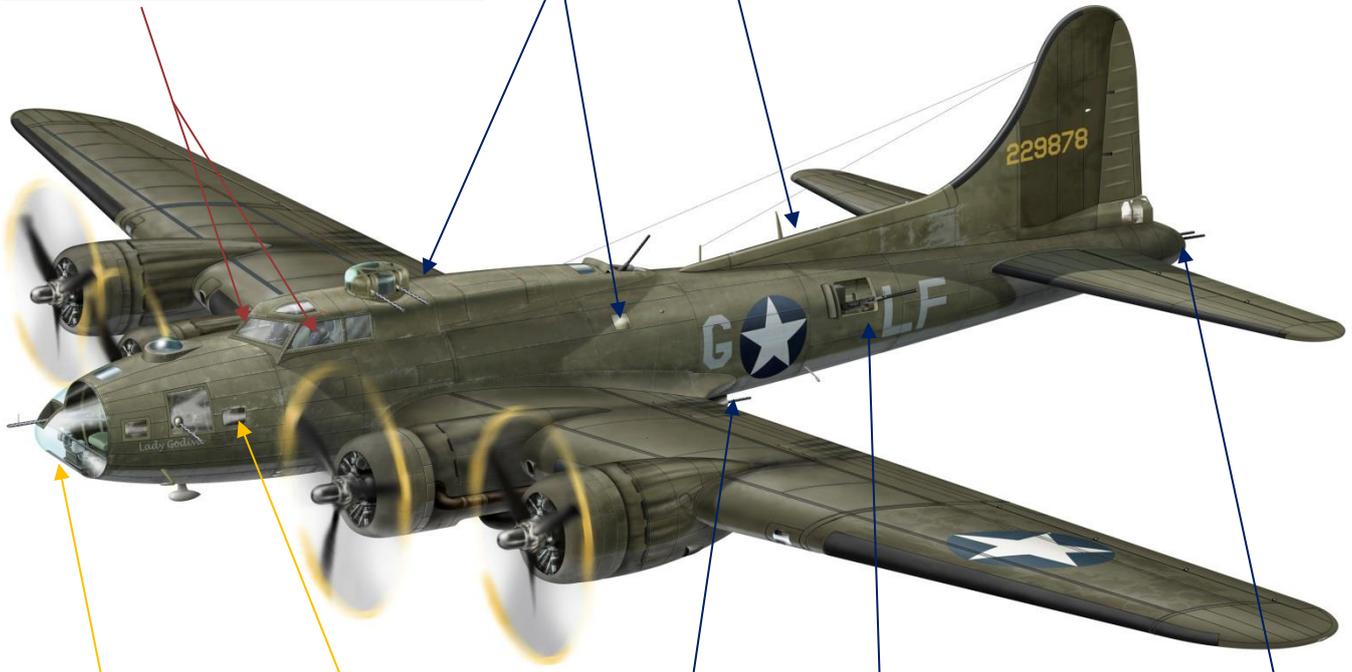
T/Sgt Harley W. Fields, opérateur radio, 20 ans. Tué.



Mitrailleur



S/Sgt Daniel J. Cashman, mitrailleur latéral droit, 20 ans. Tué.



Officers



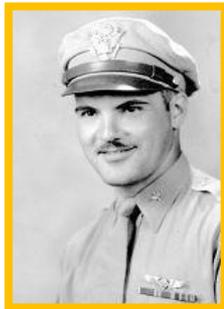
Bombardier



2nd Lt David H. Parker, bombardier, 25 ans. Prisonnier.



Navigateur



2nd Lt Harry E. Jr. Roach, navigateur, 22 ans. Evadé.

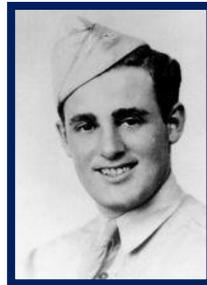
Sergents



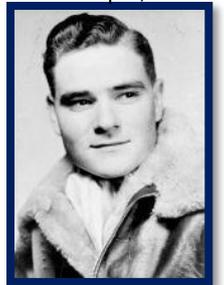
Mitrailleurs



S/Sgt Arthur R. McCormack, mitrailleur de tourelle ventrale, 31 ans. Tué.



S/Sgt William R. Whalon, mitrailleur latéral gauche, 23 ans. Tué.



S/Sgt Jessie C. Cleavelin, mitrailleur de queue, 23 ans. Tué.

Le profil ci-dessus n'est pas celui du Black Swan, mais celui du Lady Godiva tombé au large de St Quay Portrieux au nord de Saint-Brieuc. Dans cette biographie, Il sert uniquement à situer les postes des hommes d'équipage. Profil de Jean-Marie Guillou, avec son aimable autorisation.

Photos, René Brideau

Ce 1^{er} mai 1943, l'équipage entame sa troisième mission, encore loin des 25 sorties imposées avant de pouvoir rentrer aux Etats-Unis. Pour le S/Sgt Arthur R. McCormack, mitrailleur de la tourelle ventrale, c'est la 2^{ème} mission et la 4^{ème} pour le S/Sgt William Whalon, mitrailleur latéral gauche. Quant au Black Swan, il est arrivé au 427th Bomb Squadron, le 8 avril 1943 et a déjà effectué sa première mission sur Brême, le 17 avril 43, avec un équipage commandé par le Lt Jacques Chester.

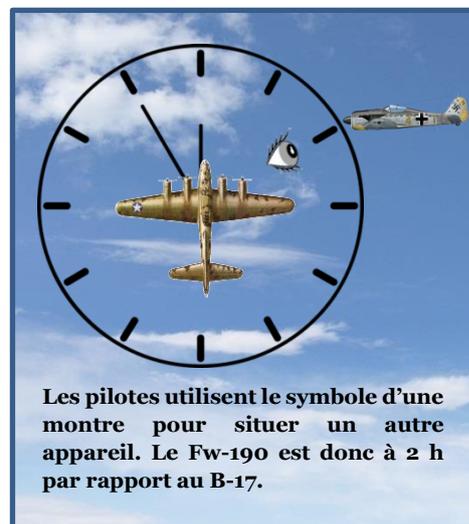
Pour cette mission, le Black Swan transporte deux bombes d'une tonne chacune, la cible n'enchanté pas l'équipage, "Flak City" surnom donné à la ville de Saint-Nazaire, qui en dit long sur la dangerosité du site bien protégé par la défense anti-aérienne. Depuis octobre 1942, plusieurs dizaines de B-17 et des centaines d'hommes ne sont pas revenus de Saint-Nazaire.

La cible est encore à ¾ d'heure de distance, quand le moteur n°3 du Black Swan donne des signes de faiblesse, ralentissant l'appareil. Pour l'équipage, c'est déjà synonyme de grand danger, car rester à la traîne des autres B-17, c'est devenir la proie des chasseurs. Tout en ménageant le moteur, Jay Sterling essaye de coller tant bien que mal à ses camarades. Il est 10h54 quand la formation survole Saint-Brieuc, 11h11 à la verticale de Châteaubriant et 11h17, au-dessus de Carquefou, près de Nantes. Quelques minutes plus tard, à la verticale de Saint Etienne de Montluc, les B-17 entament le dernier virage pour arriver par l'ouest de l'objectif et s'aligner sur la base sous-marine. A 22 500 pieds (6920 m) il est très difficile d'apercevoir le sol caché par un tapis de nuages. De plus, les B-17 font face à un violent vent contraire, ce qui n'est pas pour arranger le Black Swan qui peine déjà à suivre avec 3 moteurs. A quelques minutes de la cible, Jay Sterling ne peut plus tenir le rythme et commence à descendre de plusieurs centaines de mètres pour maintenir une certaine vitesse et empêcher un décrochage.

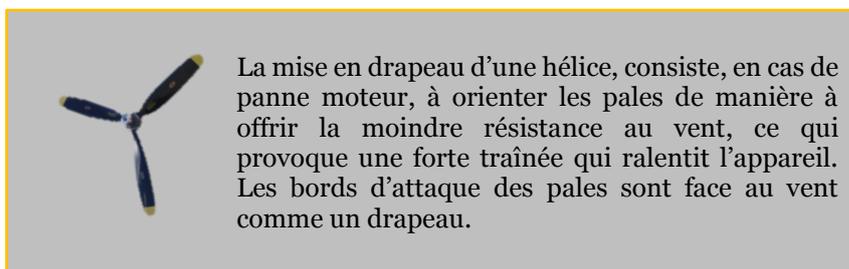
Mais les radars allemands ont bien sûr détecté la vague de bombardiers et la 5^{ème} brigade de Flak de la Kriegsmarine, située dans la région de Saint-Nazaire, est en alerte maximum. D'autre part, 21 avions de la chasse allemande du "Gruppe III/JG 2 Richtofen" ont décollé des bases de Vannes et de Brest pour intercepter la formation.

La Flak ouvre le feu, envoyant une pluie d'obus, c'est un tapis de champignons noirs dont les éclats finissent par trouver le chemin de la mince tôle du fuselage du Black Swan. A bord, c'est un début de stress, mais les hommes sont des professionnels et dans l'action il n'y a pas de peur. Elle surgira plus tard. L'interphone annonce une autre menace "Bandits à 2 heures". La chasse allemande vient d'attaquer et les Focke-Wulff-190 se faufilent à pleine vitesse au

milieu des bombardiers. Les chasseurs s'en prennent toujours aux appareils isolés et dans le cas présent, c'est la machine de Jay Sterling qui se sent bien seul. Le moteur numéro 3 est en feu, il faut mettre l'hélice en drapeau pour empêcher une forte traînée de l'hélice à l'arrêt.



Les pilotes utilisent le symbole d'une montre pour situer un autre appareil. Le Fw-190 est donc à 2 h par rapport au B-17.



La mise en drapeau d'une hélice, consiste, en cas de panne moteur, à orienter les pales de manière à offrir la moindre résistance au vent, ce qui provoque une forte traînée qui ralentit l'appareil. Les bords d'attaque des pales sont face au vent comme un drapeau.

A bord



Le pilote donne l'ordre à David Parker le copilote de larguer les deux bombes d'une tonne pour alléger l'appareil. Le Black Swan est déjà au sud de la Loire et les deux charges tombent dans un champ près de village de Landreau à Saint-Père en Retz, provoquant d'énormes cratères mais sans blesser personne.

Les chasseurs ennemis continuent de harceler le B-17 par tous les côtés, c'est la curée, les balles de 20 mm pénètrent le fuselage et commencent à déchirer la tôle. C'est l'enfer à bord de ce cylindre d'aluminium qui part en morceaux. Les mitrailleurs Daniel Cashman, latéral droit, William Whalon, latéral gauche, Arthur McCormack, tourelle ventrale, Powell Griffin, tourelle dorsale et Jessie Cleavelin, mitrailleur de queue, se défendent avec rage en tirant sur tout ce qui passe devant eux mais ça va très vite, malgré tout Powell Griffin, de sa tourelle dorsale réussit à ajuster son tir et touche un Fw-190 qui encaisse une rafale de 12,7 mm et s'éloigne laissant derrière lui un sillage de fumée.



A bord du Fock-Wulf touché, le pilote allemand, "Paul Rossner", comprenant qu'il ne peut atteindre sa base de Vannes, saute en parachute. Son appareil s'écrase à Trélan près de la Chapelle des Marais (*voir en fin de cette histoire le témoignage de Mr Bertho ainsi que son cousin, Philippe Belliot*). Ces derniers, n'ayant pas prêté attention à l'avion, voient une corolle de parachute et sont persuadés que l'homme suspendu aux suspentes est un "Anglais". Ils se précipitent pour le secourir et éviter à cet Allié de se noyer dans le marais vers lequel le parachute l'entraîne. Les deux hommes l'interpellent "Tommy ?", ils sont surpris quand cet homme répond "Nein, Deutch !". La Bretagne est un territoire occupé et Paul Rossner est récupéré par les Allemands. Ce jour-là, la mort n'en a pas voulu mais le rattrapera dès la fin du même mois puisqu'il sera abattu lors d'un combat aérien. Ce jour-là il n'y aura pas de descente en parachute !



Mais à bord du Black Swan, se joue un drame que vivent pour la dernière fois certains membres de l'équipage. Le système électrique et l'interphone ne fonctionnent plus, empêchant toute communication entre les hommes du bord. Le tableau de bord commence à fumer et finit par exploser provoquant un incendie et un dégagement de fumée toxique. Jay Sterling encore en place gauche s'effondre sur son siège, laissant l'appareil sans pilote. Le B-17 entame une descente à fort taux de piqué, un autre moteur s'enflamme. Le destin du bombardier est scellé.

Avant d'aller perforer le moteur no 3, l'obus est passé derrière le **Lieutenant Harry Roach**, le navigateur qui sent un souffle chaud dans son dos. Le constat sur la situation du Black Swan est vite établi pour Harry, il faut sauter, il arrache son masque à oxygène et se précipite sur la trappe de secours qui semble récalcitrante. Mais il est difficile de s'acharner sur l'ouverture avec un corps ballotté et plaqué contre les cloisons par la force centrifuge. Harry sent un liquide chaud couler le long de sa jambe, un éclat d'obus vient de le blesser. Enfin, un mouvement brutal de l'appareil l'expédie dans le bon sens et tout son poids percute violemment la trappe. Ejecté et libre dans l'air, Harry libère sa joie, le visage fouetté par un vent qui ravive et lui donne un espoir de liberté, du moins jusqu'au sol, mais il est vivant. L'après est incertain, c'est une autre aventure, une autre galère, le camp de prisonniers ou rentrer à la maison. Au-dessus de lui, il aperçoit, suspendu à son parachute, le **Sergent Powell Griffin** le mécanicien navigant. Dans le poste de pilotage, le **Lt John Neill**, le copilote, voyant Jay Sterling toujours en place gauche et immobile l'extraie de son siège, l'approche de la trappe de la soute à bombes et le pousse dans le vide espérant que l'air vif lui fasse retrouver ses esprits. Mais Jay ne tirera pas sur la corde déclenchant l'ouverture de son parachute, car il est bien mort.

Quant à **David Parker**, le bombardier, il est toujours à son poste, dans le nez du B-17, derrière sa mitrailleuse Browning de calibre 50 qui arrose les chasseurs allemands qui passent à sa portée. David a un pressentiment, une sensation de solitude, il se doute que beaucoup de ses camarades sont morts. Il décide de quitter le bord par la soute à bombes où se trouve toujours **John Neill** qui vient d'évacuer le pilote.

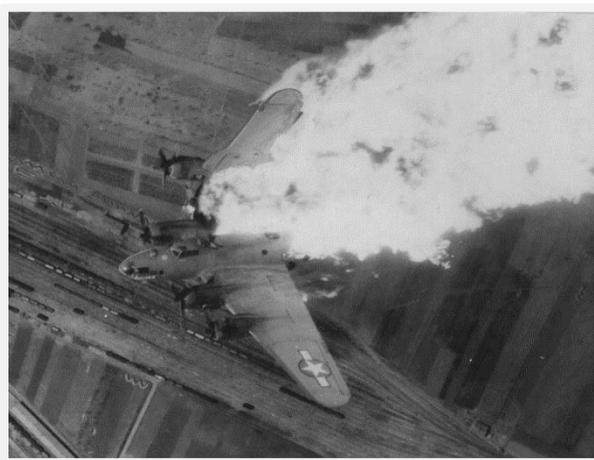
L'avion continue à plonger et se comporte comme un derviche tourneur devenu fou, entraînant dans sa danse macabre, les trois derniers survivants du drame. David Parker, toujours dans le nez et John Neill, à proximité de la soute sont plaqués contre les parois du fuselage devenu une véritable lessiveuse volante. Harley Field dont le poste radio est situé près de l'ouverture, tente de rejoindre David Parker, prêt à sauter par le trou béant des trappes ouvertes. La peur s'empare des trois hommes dont les cris d'angoisse se mélangent aux bruits de cette ferraille qui se tord dans tous les sens, à ce hurlement du vent glacial qui s'engouffre dans ce cylindre devenu une soufflerie, plaquant les survivants bord à bord contre les parois au gré de la rotation sous les yeux morts des camarades tués par les balles ennemies.



Malgré tout, les chasseurs continuent à s'acharner sur le B-17 en perdition, incapable de rendre les coups. Un Focke-Wulf piloté par "Rudolph Gehrhardt", 23 ans, appartenant à la 9./JG 2, tire une rafale d'obus de 20 mm qui atteignent le réservoir du B-17 qui explose, fragilisant la structure de celle-ci.



L'existence du Black Swan n'est plus qu'une question de secondes, la structure sème derrière elle, des morceaux qui virevoltent dans le sillage du bombardier. Une aile s'arrache et la machine entame un piqué tournoyant sur l'aile restante. L'explosion du réservoir projette soudainement dans le vide, John Neill, le copilote et David Parker, sonnés par le souffle mais ils sont encore à 5 000 m et un vent glacial leur fouette le visage, leur permettant de recouvrer leurs esprits. Ils ont nettement le temps de déclencher leurs parachutes. Derrière eux, le Sergent Harley Field, le radio, plonge lui aussi par la trappe de la soute. A peine dans le vide, l'aile qui s'était arrachée du fuselage heurte violemment sa tête le tuant sur le coup.



Toujours suspendu à sa corolle, Harry voit l'avion continuer sa course folle vers le sol en se désintégrant. Des morceaux s'éparpillent dans le ciel, pourvu que ces bouts de ferraille ne viennent pas le percuter !!

Harry aperçoit autour de lui, trois parachutes. Il n'est plus seul mais sa joie est de courte durée en constatant qu'ils ne sont que quatre à être sortis de cet enfer.



NARA-342-FH-3A20412-55268AC



Satisfait par sa victoire, l'Unteroffizier Rudolf Gerhardt qui a mis fin au Black Swan en touchant son réservoir, transmet par radio les coordonnées du lieu du crash du B-17. Sur la carte codée de la Luftwaffe. Il confirme "1124 UHR 1 Boeing Fortress Roem Zwei in QU.14 W/3883 Auf Land" ce qui correspond aux coordonnées du village des "Morandières" sur la commune de Saint-Père-en-Retz. Ce sera son unique victoire. Quinze jours plus tard, il est grièvement blessé dans un combat aérien

près de Vannes. Il meurt en janvier 1987 en Allemagne.

Au sol, lieu du crash, les “Morandières”, commune de Saint-Père-en-Retz.

Des centaines de personnes assistent, impuissantes à ce combat aérien. D'innombrables morceaux du B-17 tombent maintenant du ciel, éparpillés sur des centaines de mètres. Les villageois cherchent désespérément un abri très illusoire en maîtrisant leur frayeur. Il est arrivé que des témoins meurent, touchés par des balles perdues par les chasseurs, lors de ces combats (*voir en fin de récit, les témoignages de messieurs Joseph Bichon, Charles Baud, Maurice Landry, Louis Barateau, Georges Mariot, Anselme Leduc et bien d'autres témoins qui se souviendront toute leur vie de cette tragique journée*).

Parmi cette pluie d'objets, se trouvent les deux ailes qui se sont détachées du fuselage et les quatre moteurs qui tel des comètes s'écrasent au sol. Le nez de l'appareil comprenant le poste de pilotage tombe à 70 m derrière la maison de Joseph Bardeau tandis que la plus grande partie du fuselage s'écrase à quelques mètres de Marcel et Eugène Bichon, cachés dans un fossé.



Le B-17 est tombé à environ 170 m de la maison de Michel Vallée (*voir son témoignage en fin de récit*). Michel Vallée est l'un des premiers à arriver sur les lieux pour découvrir les corps sans vie de six hommes, d'abord 3 à l'arrière du fuselage, les S/Sgt **Daniel Cashman**, **Arthur McCormack** et **William Whalon** dont les postes sont situés dans cette partie de l'appareil. L'un d'eux est étendu sur le sol, et son parachute, qui s'était ouvert, est accroché au fuselage. Michel Vallée se dirige vers la queue de l'avion et aperçoit à travers le plexiglas, un quatrième homme, le mitrailleur de queue, le S/Sgt **Jessie Cleavelin**, assis sur son siège devant ses mitrailleuses jumelées. Le cinquième corps, celui du lieutenant **Jay Sterling**, le pilote est découvert à 250 mètres du B17, derrière la maison de Joseph Bateau, à trois mètres de la haie du jardin. Un peu plus tard, le corps d'un 6^{ème} aviateur, le S/Sgt **Harley Fields**, est retrouvé dans un champ de blé à 600 mètres du B17. Annette Garnier (*voir témoignage en fin de récit*) très émue ne peut s'empêcher de déposer une gerbe de fleurs sur le corps de ce jeune aviateur de 20 ans. Anselme Leduc, frère du célèbre aviateur René Leduc, accompagné de Maurice Landry, prend discrètement quelques photos. Plus tard, d'autres photos seront prises par Georges Mariot.

Auguste Bichon et Robert Mouraud de "Vieilleville", cachés derrière une haie, regardent les soldats allemands déposer les six corps dans des cercueils, à l'endroit même où se trouve aujourd'hui la stèle. Auguste Bichon précise que les soldats allemands ont été dignes et corrects. Les aviateurs sont emmenés au cimetière du Pont du Cens à Nantes et enterrés le 4 mai 1943, avant d'être exhumés le 15 mars 1945 pour rejoindre d'autres cimetières : Jessie Cleavelin et Arthur Mc Cormack, vers celui Saint James (*Brittany American Cemetery*) dans la Manche, les quatre autres dépouilles sont transférées par leurs familles dans des cimetières aux USA.



Les quatre survivants

Toujours suspendu à sa corolle de parachute, Harry Roach regarde autour de lui ses trois camarades survivants descendre vers leurs points de chute qui seront sans doute différents, c'est le vent qui en décidera. Que vont-ils devenir, c'est la terre de France, un territoire occupé et dangereux pour eux. Vont-ils tombés entre les mains des Allemands ou de Résistants. Tués, dénoncés, prisonniers, ils vont le savoir très vite. Au sol, les Français du village suivent ces drôles de silhouettes suspendues dans les airs. Mais très proches, les soldats allemands ont été témoins du même drame et déclenchent déjà la chasse aux aviateurs.



Le 2nd Lt Harry Roach. Clément Brideau et Jean Leray (*Lire la lettre adressée au fils d'Harry Roach*) sont à couper du bois, lorsque le Lieutenant Harry Roach tombe à proximité des deux hommes. C'est une grande surprise car un homme qui tombe du ciel, cela n'arrive pas tous les jours. Clément se précipite vers Harry Roach, tombé dans un petit pré, bordé de grands arbres et aide l'aviateur à maîtriser son parachute qui l'entraîne, tiré par le vent. Pierre Brideau, le frère de Clément, qui menait ses vaches aux champs, accourt aussitôt pour prêter main forte. Harry est tombé dans un champ assez loin d'une route et il a eu beaucoup de chance que son parachute ne se soit pas accroché aux arbres. Harry ne parle pas français et ne connaît que ces quelques mots "*Camarades, Vive la France*". Il ne faut pas traîner car les Allemands ont vu eux aussi, descendre les quatre parachutes, l'endroit est donc dangereux, d'autant que, près de la ferme Brideau, est installé un projecteur de 150 (1m50 de diamètre) appartenant à la 7^{ème} compagnie du 809 Marine-Flak et desservi par plusieurs soldats. Tandis que Pierre rassemble ses vaches éparpillées, Clément emmène à travers champs, Harry à la ferme familiale de la Basse-Aiguillon, sur la commune de Saint-Michel-Chef-Chef.

Avant d'introduire Harry dans la ferme, Clément préfère préparer sa famille à cette confrontation et il a raison car à peine avoir annoncé la nouvelle, Clémentine, sa mère, lève les bras au ciel et déclare son peu d'enthousiasme. "*Mais il va tous nous faire tuer ! Et les soldats allemands du projecteur qui sont à quelques centaines de mètres !*" Il est certain que l'aide à un aviateur est dangereux et très sévèrement puni par les autorités allemandes, cela se terminait dramatiquement dans les camps de concentration. Combien de villageois qui avaient croisé le destin d'aviateurs alliés et les avaient aidés, avaient fini leur vie dans les camps, victimes parfois de dénonciateurs. Clément s'empresse de déclarer à sa mère "*L'aviateur est blessé au visage et au dos et il n'a pas mangé*". L'effet de surprise passé, Clémentine n'hésite pas une seconde, cherche des pansements et prépare à manger pour cet invité inattendu. Effectivement, il était préférable que Harry n'ait pas assisté à ce moment de panique bien légitime de Clémentine.

Durant ce temps, Harry, qui attendait dans le chemin, voit arriver vers lui, Lucien André, un voisin de la

famille **Brideau**. Croyant avoir à faire à un membre de la famille de son sauveur, Harry sort une lettre de sa poche et la donne à Lucien. Juste à ce moment, sur la route, le Leutnant Bruno, officier allemand affecté au projecteur passe en vélo et voyant les deux Français, met pied à terre et leur demande de ne pas rester là et de s'éloigner rapidement et sur ce bon conseil, il reprend son chemin ignorant qu'il s'était adressé à un Américain. Mais en fait, Harry ne pouvait savoir que ce soit-disant Lt Bruno était en fait, un agent secret allié qui transmettait à Londres des renseignements sur les activités de la base sous-marine de Saint-Nazaire. Cet agent extraordinaire reviendra dans la région en officier Allié à la Libération en 1945. Quelques semaines plus tard, Lucien ne sachant que faire de la lettre d'Harry la brûla dans sa cheminée.

Après avoir récupéré Harry sur le chemin, les familles Brideau (Pierre, Clémentine, Pierre fils, Clément) et Pasgrimaud (Auguste, Augustine) emmènent alors Harry dans le verger, derrière un petit champ de seigle. On commence par le débarrasser de tout son équipement militaire qui est conséquent car il fait très froid dans les B-17 : gilet de sauvetage, harnais du parachute, combinaison chauffante, bottes de vol, casque en cuir, ceinturon, veste d'aviateur (Modèle A2), son insigne d'officier sur son col de chemise, sa chemise, etc...



Clément Brideau, père de Renée Brideau, auteur de cette enquête.



Plus tard, on confectionna avec le parachute une robe en soie pour une cousine, la petite Suzanne Pasgrimaud, âgée de 7 ans. Elle portera cette robe, avec son petit sac en soie, à la communion de son frère à Saint-Michel-Chef-Chef, pendant l'Occupation, en mai 1944. Ce n'était pas vraiment prudent car un soldat allemand aurait pu remarquer cette soie de parachute. Et en 1944, les occupants devenaient très nerveux en sentant le vent de la défaite.

Harry garde tout de même son pantalon marron, ses chaussures, sa ceinture et son foulard d'aviateur en soie, mais Clément le dote d'une chemise blanche pour lui donner une allure civile. Puis, après qu'elle ait soigné sa blessure au visage et la douleur de son dos, Clémentine donne à l'aviateur de la nourriture et du vin. Après avoir repris quelques forces dans cette famille accueillante, Harry prend alors la route, accompagné par Clément. Ils croisent un side-car allemand qui fort heureusement ne s'arrête pas. Heureusement puisque Harry ne parle pas Français.

Ils rencontrent en chemin, Léon Moriceau et sa fille Thérèse de la "Grenouillère", une ferme voisine que Clément connaît bien. Après une brève discussion et un au revoir chaleureux, Harry quitte tous ces gens courageux qui l'ont aidé et se dirige seul vers le village de la "Baconnière". Malgré une pelle sur l'épaule et l'écharpe autour du cou, Thérèse constate que cet aviateur américain est trop bien habillé pour passer inaperçu. Une allure de citadin avec une pelle n'est pas très crédible !!

Après avoir parcouru environ 800 mètres, Harry aperçoit un jeune garçon, Joseph Monnier, qui est déjà la douzième personne rencontrée depuis son atterrissage. Joseph l'emmène chez lui à la ferme familiale de la "Cochardière". Là aussi, il est réconforté et on lui change ses vêtements trop neufs et compromettants au goût de Joseph. A partir de maintenant, Harry se déplacera en haillons. Pendant l'essayage de ses nouveaux vêtements, une patrouille allemande en side-car se fait entendre en bas de la route, face à la ferme. Harry se cache sous le lit, mais heureusement, le side-car passe son chemin.

L'aviateur est ensuite ramené près du village de la "Baconnière" par le père Monnier d'où il repart seul en direction de Chauvé, petite ville distante de 7,5 km, qu'il atteint le soir même de ce 1^{er} mai. Dans le bourg de Chauvé, il est remarqué, sans doute par son allure et ses vêtements, par l'instituteur Antoine Trigodet qui l'emmène au presbytère. Antoine frappe à la porte de la cuisine et demande à Marie Serot et Jean Perousse où se trouve le curé **Jean-Baptiste Serot**. La chance est avec Harry car le curé fait partie d'un réseau de résistance. Le réseau est activé et avec l'aide de Madame Pol Michaud de Pornic, au matin du 4 mai 1943, il quitte le Pays de Retz à bicyclette, en direction de la ville de Legé.



Harry rejoint alors Agen au soir du 8 mai, où il rencontre M. et Mme Jean Thibaut et le père Patrick Kelly. Le 2 juin, il traverse les Pyrénées en compagnie de Jean Soum et après de multiples péripéties, il passe en Espagne. Ensuite, c'est le chemin de Gibraltar qui passe par les villes d'Estერი d'Aneu, Lerida, Madrid et enfin ce grand rocher synonyme de liberté.

Le 29 Juin 1943, il est à Bristol en Angleterre et le 4 Juillet il rejoint ses camarades à la base de Molesworth ! La boucle est bouclée, il sera resté moins d'un mois sur un sol occupé. Certains de ses compatriotes qui l'ont précédé ont parfois mis près d'1 an pour rallier Gibraltar.

Le Lieutenant Harry Roach, continua sa carrière dans l'armée américaine. Cet ancien navigateur devint pilote. Malheureusement, il trouva la mort en 1954, aux commandes de son avion en approchant la piste d'atterrissage de Sioux City, la ville où était né Jay Sterling.



Le Sergent Powell Griffin, le mécanicien navigant, se reçoit dans un champ près de la ferme de la "Gensonnière". Blessé gravement aux jambes et brûlé au visage, il est transporté sur une civière par Paul Gautier et André Mellerin (voir témoignage en fin de récit) suivis d'Albert Foucher (*témoignage*) et René Mellerin à la ferme de la Basse Bosse. Le docteur Pierre Margat de Pornic, réquisitionné par les Allemands, diagnostique rapidement les blessures et donne les premiers soins. Pour le Sergent Powell, le parcours est tout tracé, l'hôpital avant son transfert dans un camp de prisonniers de la Luftwaffe, situé en Autriche, le Stalag XVII. Il est libéré en 1945 par l'armée du Général Patton, comme la majorité des prisonniers. Powell Griffin décède en 1967.



Le lieutenant John Neill, le copilote, tombe près du village de la "Baconnière", à proximité de la route. Sa tête ayant subi un choc violent lors de l'ouverture de son parachute, John peut difficilement bouger son cou, il est secouru par Joseph Mariot et Julien Mouraud (*témoignage*) qui réussissent à soulager sa douleur. Le point de chute étant situé près de la route de Saint-Père-en-Retz à Pornic, plusieurs Français arrivent rapidement sur les lieux dont Camille Chollet (*témoignage*). Un peu plus tard, John se cache dans une haie. Il est ravitaillé en fin d'après-midi par Michel Maillard, de la ferme de la "Sévrerie", qui lui donne un morceau de pain et une bouteille de vin. Malgré ses blessures, John Neill parcourt plusieurs kilomètres, en partie en charrette, et gagne Pornic dans la nuit. Il est fait prisonnier par les allemands au matin du 2 mai 1943 et est interrogé à la gendarmerie de Pornic où se trouve notamment le gendarme Jean Sarrazin (*témoignage*). Après avoir été soigné, John est envoyé dans un camp de prisonniers à Sagan (Stalag Luft III). Libéré en 1945, il décède en 2007.



Le Lieutenant David Parker continue sa descente. Après le choc de l'explosion qui lui a sauvé la vie, il a, comme John Neill, retrouvé tous ses sens. En-dessous de lui, il aperçoit un village, c'est la "Baconnière". Au sol, Constant Pacaud assiste à la descente de l'aviateur (*Voir témoignage*). David tombe près de ce village, cache son parachute et va se terrer dans un fourré où il y passe la nuit. Une nuit très humide sous un crachin qui le mouille jusqu'aux os. Au matin du 2 mai, trempé et complètement endolori, il se dirige vers une ferme (la ferme de Sévrerie) où il est accueilli par la famille de Joseph Allais. Quelques minutes plus tard, alors que David Parker se réchauffe près du feu, la Gestapo fait irruption dans la pièce et arrête David Parker. Sans doute, a-t-il été dénoncé.

David Parker est d'abord emmené sur une base aérienne, sans doute Nantes, transféré dans une prison à Paris et ensuite dans un camp de prisonniers de la Luftwaffe, à Sagan en Allemagne. Ce camp est devenu célèbre grâce au tournage du film "La Grande évasion". Il finira à Francfort, puis à Moosbourg pour être libéré le 29 avril 1945, par la division blindée du Général Patton. David Parker est décédé en 1989.

Dans l'après-midi du 1^{er} mai, ne retrouvant pas tous les aviateurs, l'*Oberleutnant* Wolf, commandant la Feldgendarmerie de Pornic, ordonne de prendre 10 otages du village de la "Baconnière" et des fermes voisines. Pierre Porcher, Henri Glaud, Michel Maillard et sa femme, Constance Picot, Constant Pacaud (*Voir témoignage*), **Julien Mouraud**, Jean Michelot, Joseph Allais, Julien Renaud (réfugié) et **Joseph Mariot** sont donc conduits à la gendarmerie de Pornic et interrogés par les Allemands durant une partie de la nuit. Néanmoins, après que Neill et Parker aient été faits prisonniers, ils sont tous libérés le dimanche soir du 2 mai, à leur grand soulagement. Sans le savoir, les deux aviateurs avaient sauvé 10 personnes en se faisant capturer.



Ce 1^{er} mai 1943, sur les soixante-dix-huit bombardiers, seulement vingt-neuf avaient lâché leurs bombes car le ciel était obscurci par les nuages au-dessus de la base sous-marine, mais aucune de ces bombes n'a atteint sa cible. Sept B17 furent abattus : six en mer et un sur terre. La formation rentra en Angleterre en enregistrant 73 aviateurs américains officiellement portés disparus en mission de guerre (tués, prisonniers ou évadés). À bord des fuselages de ces B17 revenus à leur base, on releva 18 blessés et 2 tués. Un seul membre d'équipage avait réussi à s'évader, le lieutenant Harry Roach, 44^{ème} aviateur à rejoindre l'Angleterre.

Sur les vingt-et-un chasseurs de la Luftwaffe, deux Focke-Wulf-190 ont été abattus. L'Unteroffizier Paul Rumpler, âgé de 23 ans, de la 8./JG 2, qui s'écrasa en mer entre 80 et 100 km au nord-ouest de Brest avec son Fw-190 A-5 (N° de fabrication 2685), fut le seul pilote allemand tué dans ce combat aérien.

Fock-Wulf-Fw-190.



Forteresse volante B-17 F



Profils Jean Marie Guillou

Les témoignages



Témoignage adressé à Mr Brideau, auteur de l'enquête sur le Black Swan.

Marcel Bertho, le 10 juin 1994

Monsieur Brideau

"Nous étions réfugiés, mes parents et moi, depuis le 28 février 1943, dans la maison de ma grand-mère au village de Québitre, près de La Chapelle-des-Marais, à une vingtaine de kilomètres de Saint-Nazaire, car ce 28 février, un terrible bombardement de nuit avait détruit presque entièrement la ville, destruction parachevée par les raids du 22 et 28 Mars.

Donc, ce 1er mai 1943, en fin de matinée, un nouveau raid a lieu sur Saint-Nazaire. Nous regardons au loin dans le ciel la multitude de flocons de fumée des obus de la D.C.A. allemande. Alors que l'attaque semble se terminer, un avion de chasse passe à faible altitude, presque au-dessus du village, venant d'une direction sud et semblant se diriger vers le nord. Nous l'avons déjà quitté du regard que, soudain, une personne s'écrie : "Regardez, un parachutiste !" Nous étions quelques personnes en spectateurs, dont mon cousin Philippe Belliot (Jean, de son prénom usuel). Il me lance: "Un Anglais ! Viens, on va aller le récupérer". Nous sommes partis en courant. Dans notre esprit, ce ne pouvait être qu'un aviateur allié. Nous suivons des yeux la descente de notre homme et nous localisons l'endroit, en bordure de marais, derrière des buissons de ronces, à environ cinq cents mètres du village. Lorsque nous l'apercevons, il marche dans l'eau à mi-cuisses en traînant son parachute.

Nous saurons plus tard que son avion était tombé à Trélan, près de La Chapelle-des-Marais.

Nous nous dirigeons vers lui et l'interpellons : "Tommy ?" Il nous répond : "Nein Deutch !" ... "M... (Merde), dit Jean. Un Boche"! Je lui réponds : "Mieux vaut un Boche de descendu qu'un Anglais". Sur ce, nous l'aidons à franchir un fossé de séparation de pré. Là c'est plus profond et il prend un bain intégral.

Le village de Québitre est une petite île desservie par une seule route en cul de sac, entourée de marais où le niveau de l'eau est maintenu au maximum du fait de la non ouverture des écluses sur le Brivet à Méan Penhouet près de Saint-Nazaire.

Nous voici donc avec notre para. Il sent l'essence et l'huile. Il a un gros hématome au-dessus de l'œil et semble un peu groggy mais valide. Il a un gros pistolet à la hanche. Je crois que c'est un lance-fusée. Nous le ramenons vers le village en le soutenant, un de chaque côté. Il se laisse faire. Arrivés à la maison de ma grand-mère, nous l'asseyons sur une chaise. Une dizaine de minutes se sont écoulées, lorsqu'arrive à vive allure un cycliste, un soldat Allemand. Il a posé son vélo contre le mur, a sorti une arme et est entré. Pas de chance pour lui c'était un compatriote, ce para. Presque aussitôt, est aussi arrivée une auto avec trois ou quatre gradés. Ils sont entrés et je suppose qu'ils ont interrogé notre pilote. C'est à cet instant, alors que nous étions à l'extérieur de la maison, qu'est intervenue ma cousine Emilienne Micau, 25 ans, habitant Angers. Elle était venue passer quelques jours chez notre grand-mère: "Dites donc les gars, il va falloir profiter de l'occasion pour demander une récompense. Il faut leur dire que sans vous, il se noyait. Et comme récompense, il faut demander le retour d'un prisonnier, ça ne leur coûtera pas cher". De fait, nous avons un parent commun prisonnier, c'était l'oncle de Jean et cousin germain de mon père. Il se nomme Joseph Thoby. Sur ce, elle nous dit de nous asperger d'eau pour faire plus vrai. Nous nous versons le contenu de deux seaux d'eau. Nous sommes trempés de la tête aux pieds. Nos militaires sortent enfin. Ma cousine les interpelle, il faut dire qu'elle n'a pas froid aux yeux. Elle nous désigne, tout trempés, et engage la conversation avec un des officiers qui parle le Français. Celui-ci paraît admettre le bien-fondé de la demande mais il précise: " Tout ça ne dépend pas de moi, il faudrait voir cela avec le commandement de l'aviateur. Venez à la Kommandantur de La Chapelle-des-Marais, nous vous ferons un laissez- passer pour pouvoir entrer au camp de Meucon à Vannes, base dont dépend le pilote".

Le lendemain, nous nous sommes rendus à La Chapelle-des-Marais. L'officier de la veille était présent. Il nous dit, railleur: "Vous venez chercher votre récompense ?" et il nous a remis un "Ausweiss" pour pouvoir nous présenter à Meucon. Dans le texte en Allemand, je crois me souvenir que le nom du pilote était orthographié comme suit, quelque chose comme : off. Robner (officier Robner, Rossner).

Le lendemain, nous partons pour Pontchâteau prendre le train que nous ratons. À l'époque, les trains n'étaient pas nombreux. Jean me dit: "Alors, que fait-on ? On se lance en vélo?" Ce que nous faisons. Jean a 18 ans, je viens d'en avoir 17. Ça ne nous effraie pas. Nous arrivons le soir à Vannes où nous couchons à "L'Hôtel du Cheval Blanc". Le lendemain matin, départ pour Meucon, distant d'une dizaine de kilomètres, toujours à vélo. Nous arrivons au terrain d'aviation. Contrairement à mon copain, je commence à avoir la trouille en envisageant notre confrontation avec ces aviateurs. J'arrive quand même à me conforter en me disant que les apparences jouaient en notre faveur.

Nous arrivons à une barrière, genre passage à niveau, poste de garde, où nous présentons notre "AUSWEISS". On nous fait entrer au poste de garde. Un soldat prend le téléphone et nous fait signe d'attendre. Un très long moment s'écoule. Je trouve le temps long, long. Enfin un planton arrive et nous fait signe de le suivre. Nous arrivons au commandement de l'escadrille, je crois me souvenir que sur la porte de la pièce dans laquelle on nous a introduit, était indiqué "C PHILIPPE". Un jeune officier était assis à son bureau. Il nous a remercié pour le "sauvetage" de son pilote. Il nous a demandé de lui expliquer notre requête, ce que nous avons fait : la libération de notre parent prisonnier en Allemagne. Il s'est alors installé au téléphone et a eu une très longue conversation avec un interlocuteur inconnu, ponctuée d'un nombre impressionnant de "JA WOLH" (Oui ! Parfaitement !).

Dans l'intervalle, une personne a frappé à la porte, c'était notre pilote. Sa bosse à l'oeil avait diminué, il nous a salué et entre son chef et lui s'est engagée une conversation dont j'ignore le contenu. Je n'étais pas très fier. Allait-il contester notre version des faits ? Après les renseignements sur l'identité de notre prisonnier, numéro de Stalag, etc... on nous a donné congé. Le pilote est venu nous reconduire au poste de garde. Nous avons pu savoir, par le langage gestuel et les quelques mots que nous connaissions que c'était la première fois qu'il était abattu, que son avion était un Focke Wulf- 190, qu'il avait 23 ans et que les B-17 étaient fortement armés (les Forteresses Volantes). Nous avons quitté notre pilote au poste de garde. Il nous a serré la main, dit merci et nous avons repris nos vélos.

Plusieurs semaines après cette aventure, nous avons reçu une convocation pour nous rendre à la Kommandantur de Nantes. Un officier supérieur nous a reçu et nous a tenu ces propos : "Pour bénéficiaire de la faveur que vous demandez, il faut avoir mis sa vie en danger, toutefois une demande sera transmise au QG, ce pourrait être une permission de captivité. Vous verrez". Nous étions déçus, les Allemands ont pratiqué, en certaines occasions, ce genre d'arrangement, pour les moissons, entre autre. Mais les bénéficiaires étaient obligés de réintégrer leur Stalag, la durée écoulée.

Près de six mois se sont écoulés. Nous avons presque oublié notre aventure de mai lorsqu'un soir de début octobre, en descendant du petit train à La Chapelle-des-Marais, de retour du travail, j'apprends que notre prisonnier Joseph Thoby est de retour, libéré définitif. Ses camarades de captivité le seront, eux, vingt mois plus tard.

J'ai réfléchi depuis sur cette histoire, un coup de bluff qui s'est bien terminé. Le scénario au pied levé de ma cousine, le culot de mon cousin Jean, un peu aventurier et au bluff persuasif. Le comportement de l'aviateur qui n'a apparemment pas contesté les faits. En avait-il un souvenir précis, il était un peu groggy. Les Allemands ont-ils voulu en faire un sujet de propagande ? Rien n'est paru dans la maigre presse régionale, Ouest-Eclair et Le Phare. Peut-être l'ont-ils fait ailleurs ?

Quant au pilote que nous avons récupéré, le contact que nous avons eu à Meucon nous a montré un personnage, je dirais sympathique, loin du comportement arrogant de certains jeunes nazis, peut-être un homme tout simplement.

Si vous désirez d'autres précisions je me ferais un plaisir de vous les fournir.

Marcel Bertho



Mémoire de la famille Louis Bichon du Pé à Saint-Père-en-Retz à propos de la chute du B17 des Morandières le 1^{er} mai 1943.

Année de mes 16 ans - Joseph Bichon, ASBL, le 27 septembre 2013

Enfermés dans la guerre depuis septembre 1939, ce samedi 1^{er} mai 1943 était pour nous une journée comme les autres. Ce jour-là, nous étions en famille, occupés aux travaux de la ferme dans un champ appelé "Les quatre chemins", au sud de la route de Saint-Michel à Saint-Père, face au village du Pé. Tout à coup retentirent, comme très souvent en 1943, le hurlement des sirènes, elles annonçaient l'arrivée des avions venant bombarder la base sous-marine de Saint-Nazaire. En plein jour, c'était exceptionnel, car les bombardements avaient lieu plutôt la nuit et particulièrement les nuits sans lune. Les avions venaient de la mer et entamaient le survol de la côte par la Vendée. Ils longeaient le littoral, en retrait de quelques kilomètres pour contourner les fortifications côtières.

Mais aujourd'hui, les forteresses volantes sont venues de l'est et en plein jour, survolant le bourg de Saint-Père-en-Retz, puis la vallée du Boivre, en direction de la base sous-marine de Saint-Nazaire.

Prévenus par le hurlement des sirènes, nous avons scruté le ciel pour savoir d'où venaient les avions, guidés par le bruit irrégulier des moteurs. Nous avons enfin aperçu les forteresses volantes, en formations et à très haute altitude, un peu comme des oies sauvages, suivant invariablement leur route au milieu des panaches de fumée provoqués par l'éclatement des obus de l'artillerie anti-aérienne des Allemands. On apercevait par intermittence les chasseurs ennemis briller au soleil. Nous ne les avons plus quittés des yeux. Qu'allait-il se passer ?

On vit alors une des forteresses volantes décrocher en queue d'escadrille et perdant de l'altitude. Attaquée par l'artillerie et les avions de chasse allemands, elle laissait des traînées de fumée derrière elle. C'est dans cet environnement apocalyptique, agrémenté par le vrombissement de quelques centaines de moteurs d'avions, de hurlements des sirènes, de canons et de mitrailleuses des chasseurs allemands, puis bientôt de la déflagration des bombes sur la base sous-marine de Saint-Nazaire, que trois parachutistes sont sortis de l'appareil en difficulté. Une fois en chute libre, leurs parachutes se sont ouverts, au moment même où la forteresse volante éclatait en plein vol. En mille morceaux ! Un véritable nuage de ferraille et d'objets de toutes sortes dans le ciel au-dessus de nos têtes. Et au milieu, quatre parachutistes ! Pourquoi quatre et non plus trois ? On apprit plus tard que le bombardier, le Lieutenant Parker ayant été assommé au moment de l'explosion, réussit à se lancer dans le vide et entama une chute libre. Réveillé par l'air froid, il put libérer son parachute. Tous les quatre ont donc atterri plus au sud, emportés par le vent du côté de Chanteloup et de la Baconnière. Un autre aviateur dont le parachute s'était ouvert, resta malheureusement accroché dans un élément de la queue de l'avion et fut tué en arrivant au sol.

Un des quatre aviateurs dont le parachute devait être détérioré est descendu à vive allure. Son cou rentré dans les épaules le faisait souffrir, secouru par un jeune homme du pays, il lui demanda de tirer sur sa tête pour le sortir de cette douloureuse position.

Les morceaux les plus lourds, comme les quatre moteurs en feu, sont tombés à pic, mais d'autres grandes pièces comme les ailes ont tenu longtemps dans le ciel au-dessus de nos têtes, avec de formidables volte-face et de sinistres sifflements affolant les témoins, avant d'atteindre le sol sans faire, heureusement aucune victime civile. Pour notre part, nous n'étions pas fiers, tremblants de peur, réfugiés sous un chêne, protection bien illusoire. Par chance, la troisième partie des ailes passa au-dessus de nos têtes pour atterrir près du village de l'Aiguillon.

Tout le secteur a aussitôt été cerné par les Allemands circulant sur leurs motos à la recherche des parachutistes américains. Ce n'était pas le moment pour nous de faire du zèle. Par la suite, dans un périmètre s'étendant entre le village des Morandières et celui de l'Aiguillon en Saint-Michel, de nombreux éléments ont été retrouvés, dont la chaussure rembourrée de David Parker, arrachée lors du choc provoqué par l'ouverture de son parachute, par la suite les grosses pièces du B-17 ont été emmenées par les Allemands.

Sur les dix membres de l'équipage, six ont trouvé la mort, et leurs corps ont été emmenés par les Allemands pour être enterrés au cimetière du Pont du Cens à Nantes. Parmi les quatre rescapés,

un seul a pu rejoindre l'Angleterre grâce à l'aide des habitants du Pays de Retz, les trois autres sont restés prisonniers jusqu'à la fin de la guerre.

Les Pérésiens sont venus nombreux sur les lieux du crash pour voir les restes impressionnants du B-17, mais aussi pour honorer avec respect, les jeunes aviateurs couchés à même le sol. Ils étaient notre espérance au plus profond de la guerre, nos alliés, nos défenseurs à jamais endormis pour notre liberté.

Joseph Bichon



Témoignage sur la chute du B17 des Morandières le 1^{er} Mai 1943.

Michel Vallée, le 4 Mai 2013.

Le 1^{er} mai 1943, une escadrille américaine survolait Saint-Père-en-Retz. En passant au-dessus des Morandières, un avion s'est détaché du groupe et a été pris en chasse par les Allemands. Touché, l'avion, avec ses dix hommes d'équipage, explosa en mille morceaux. Quatre hommes ont sauté en parachute, mais malheureusement trois ont été capturés par les Allemands.

Je ne vous dis pas la peur, quand on a 10 ans et demi et qu'on voit cette masse qui vous tombe dessus. À ce moment-là, on pense à sa famille. Où est-elle ? Que fait-elle ? Mon oncle René était prisonnier à Berlin. Mon père était parti avec mon frère livrer du bois au boulanger. Mon grand-père emmenait un veau pour les noces de Louis Évain chez le père Pruneau au Moulin-la-Rose. Mes sœurs Marie-Thérèse et Germaine cueillaient de l'herbe dans un champ de blé. Il ne restait plus que maman, ma tante, grand-mère, ma petite sœur Monique, la p'tite Léa et moi. Paniqués, on est partis chez les voisins, les Bertin. J'étais terrorisé, je me cramponnais à Louis Bertin. On voyait cette queue qui descendait et qui est tombée à 200 mètres de la maison. Oh ! La peur et le soulagement ! Deux voisins avaient l'habitude de passer à cet endroit, mais ils ont eu la bonne idée d'emprunter le chemin et de se cacher dans les fourrés. Par chance, la queue est tombée à 20 mètres d'eux. On a trouvé trois aviateurs morts dans l'avion et un autre dont le parachute était accroché à la queue.

Il restait mes deux sœurs qui travaillaient dans les champs. On partit à leur rencontre mais on ne les voyait pas. On était très inquiets. Tout en les cherchant et en nous dirigeant vers les Quatre-Vents, on est tombé sur un homme mort étendu sur le chemin. Marie-Thérèse et Germaine s'étaient réfugiées chez Auguste Bichon. Tout près de sa maison, une partie de l'avion brûlait, avec des explosions de balles. À vingt mètres, il y avait un autre aviateur, mort lui aussi. Un autre morceau est tombé à la Nouveauté, à un kilomètre des Morandières, entre quatre bœufs appartenant à Joseph Bichon et Pierre Bertin.

A la suite de cet accident, nous avons régulièrement la visite des Allemands qui perquisitionnaient partout. On voyait aussi beaucoup de personnes qui venaient récupérer quelques morceaux de l'avion à leur insu.

Enfin, nous étions tous vivants.

Michel Vallée



Témoignage de Annette Hardouin

Monsieur BRIDEAU,

“Je m'appelle Annette HARDOUIN, mais mon nom de jeune fille est Annette GARNIER. Le 1^{er} mai 1943, j'avais 17 ans et j'habitais à cette même adresse à Saint-Père-en-Retz. J'étais avec mon oncle Ernest PETARD qui avait 55 ans et qui habitait à Paimboeuf (décédé en 1951).

Nous étions en vélos et nous revenions de faire des achats à Machecoul lorsque nous vîmes des parachutes descendre. Mon oncle me dit : "On va aller voir". On se dirigea donc vers l'endroit où ils tombaient. En arrivant, nous aperçûmes les corps de deux aviateurs étendus sur le sol. Des soldats allemands étaient là. Mon oncle, qui avait fait la guerre de 14-18, me dit, "De toute façon, ils n'ont pas le droit de nous empêcher de mettre des fleurs". Mon oncle sortit alors son couteau de sa poche et se dirigea vers la haie dans laquelle il coupa des branches de genêts, à fleurs jaunes. Puis on les mit sur les corps des deux aviateurs. D'autres personnes étaient venues avant nous car il y avait déjà un petit bouquet de fleurs blanches. L'un des aviateurs (Harley Fields), était blessé à la tête, elle était ouverte, il avait également une jambe brisée. L'autre aviateur (Jay Sterling) un peu plus loin était blessé à l'épaule, il était très jeune, il était blond et ses yeux bleus encore ouverts regardaient le ciel.

Nous nous sommes recueillis un instant devant ces deux soldats puis nous sommes repartis. Quelques jours plus tard, j'appris par mon frère aîné qu'Anselme Leduc avait pris des photos de ces deux aviateurs. Il proposa un double d'une photo à mon frère aîné Roger. C'est ainsi que je l'ai obtenue, derrière, était inscrit, "Soldat Australien tombé dans un champ de blé à "la Nouveauté" le 1^{er} mai 1943".

Voilà ce que je peux dire sur ce jour du 1^{er} mai 1943.

Annette Hardouin



M. Albert Foucher, préposé des PTT (facteur)

Le 6 Novembre 1995

Monsieur BRIDEAU,

J'avais 24 ans à l'époque. J'étais à distribuer le courrier à La Gensonnière, chez M. et Mme. Baconnais qui m'ont signalé la présence d'un parachutiste américain tombé dans un champ nommé "La Gris". Je me suis rendu sur place. En effet, un soldat était assis sur un sillon, la jambe se présentait sous un drôle d'angle. J'ai voulu la lui redresser, mais il m'a fait signe que c'était douloureux. Malgré cela, il m'a souri. C'est à ce moment que j'ai eu l'idée de lui montrer son visage avec un petit miroir de poche, il était très heureux de constater qu'il n'était pas défiguré (il avait les sourcils et les cheveux brûlés). J'ai demandé aux autres curieux depuis combien de temps il était là. Une bonne heure, me répondirent-ils.

Des Allemands (4 ou 5) sont arrivés pour le récupérer avec une civière, aidés de quelques civils pour le porter sur ce brancard inconfortable. Il fut dirigé vers La Bosse chez M. René Leray. Avant son départ, j'avais coupé un cordon de son parachute en souvenir. Les Allemands sont arrivés en side-car, accompagnés du Docteur Pierre Margat (27 ans à l'époque). Personne ne sait où il a été conduit pour les soins.

Albert Foucher



Le 20/05/1985. Constant Pacaud, pris en otage par les Allemands.

Le 20 Mai 1985

Monsieur BRIDEAU,

“Je m'appelle Constant Pacaud. Le 1er mai 1943, j'étais à travailler dans un champ avec mes bœufs, lorsque j'entendis un ronronnement au-dessus de ma tête. Une forteresse américaine était attaquée par des chasseurs allemands. Les chasseurs mitraillaient tout autour et mon chien "Tommy" courait après les balles qui sifflaient au sol. Moi je me suis abrité sous une tête de chêne. Un grand morceau de ferraille tomba parmi mes vaches et cela faisait beaucoup de bruit. Je vis des parachutistes descendre. Je suis revenu à la maison dételé mes boeufs. C'est alors que j'ai vu beaucoup de gens rassemblés au coin d'une croix sur la route de Pornic. Je suis allé voir, mais l'Américain (John Neill) n'était plus là et les gens se dispersaient. Je suis parti à travers champs voir où était passé un autre parachutiste (David Parker). J'ai trouvé son parachute dans une haie à demi-caché. Je le pris et l'amenais plus près de la maison et rentrai chez moi.

Dans le début de l'après-midi, j'étais au carrefour de La Baconnière à discuter, lorsque les Allemands sont arrivés et m'ont pris en otage. Il y avait avec moi, le père Allais, âgé d'à peu près 80 ans, Henri Glaud, Julien Mouraud, Pierre Porcher, Jean Michelot, Michel Maillard et sa femme (Constance Picot), Joseph Allais (de La Baconnière) et enfin Joseph Mariot. De tous ces otages, il ne reste aujourd'hui que Joseph Mariot et moi de vivants. Ils nous ont emmené en camion à la gendarmerie de Pornic. Ils ont séparé Michel Maillard de sa femme, ils pleuraient tous les deux. Ils avaient donné à un Américain (John Neill) du pain, du beurre, du sucre et du chocolat, ce sont eux-mêmes qui me l'ont dit. Ensuite ils nous ont interrogés un par un. C'étaient des "Feldgendarmes" allemands avec WOLF, ils avaient une chaîne autour du cou. Ils nous prenaient par le col de chemise, nous secouaient et nous posaient des tas de questions : "Où étiez-vous ? Qui avez-vous rencontré ? Etc...". Nous avons passé la nuit à la gendarmerie de Pornic. Nous étions très inquiets sur notre sort, surtout qu'ils nous avaient dit : "Si nous ne les trouvons pas, le village brûlera ". Le lendemain, ils nous ont posé d'autres questions : "Qui a donné cette gabardine (manteau imperméable) à l'Américain ? " (John Neill devait avoir été capturé). Puis voyant qu'ils n'apprendraient rien de plus, ils nous ont libérés. Nous sommes revenus en charrette à La Baconnière.

Lorsque nous étions interrogés, il y avait là un civil français qui avait pris le blouson de l'Américain. Pendant que j'étais interrogé, cet homme mangeait une tartine de confiture et je lui dis : " Toi, tu es bien vu de la maison " ! J'ai demandé la même chose pour nous et les Allemands m'ont répondu : "On va faire ". Je pense que ce civil faisait partie de la famille Cosset de Nantes et je pense que son prénom était Henri mais je n'en suis pas sûr (Monsieur Camille Chollet m'a dit que l'homme en civil qui était venu chez lui avec WOLF portait un blouson américain et il pense qu'il faisait partie de la famille Cosse ou Cosset de La Mossardière, c'était un cousin ou un neveu de cette famille de Nantes mais il n'en est pas sûr).

Le surlendemain, le lundi, il m'a fallu me rendre à Gourmalon, dans une maison particulière. Là, des Allemands en civil avec des chapeaux, m'ont interrogé. Ils me posaient des questions contradictoires pour essayer de m'embrouiller, puis voyant qu'ils n'apprendraient rien de plus, ils m'ont libéré. Le village a été fouillé et surveillé par la suite pendant plusieurs mois. Le parachute (de David Parker) s'abîmait dehors. Je suis allé le chercher et ma femme l'a lavé. Nous l'avons étendu dans un champ derrière pour le faire sécher. Mais plus le temps passait, plus il était encombrant. Nous ne savions pas quoi en faire, car pour faire des chemises d'hommes, il y aurait eu beaucoup de chutes et de travail. Un jour nous avons décidé de le brûler. Nous avons fait cuire des pommes de terre la nuit, puis nous avons mis le parachute dans le feu. Il a mis longtemps à brûler et cela sentait. Enfin heureusement personne ne s'est aperçu de rien.

Voilà, j'étais content de vous rencontrer ainsi que votre femme, car le 1er mai 1943 c'est un épisode de ma vie qui m'a beaucoup marqué. *Constant Pacaud* (92 ans en 1995 lors de mon dernier entretien)



Le 11/03/1985. Thérèse Gillou - Lettre au fils du 2Lt Harry Roach.

Le 11 Mars 1985.

Cher Monsieur,

Je m'appelle Thérèse Guillou, mais mon nom de jeune fille est Moriceau. En 1943, j'habitais à "La Grenouillère" à Saint-Michel-Chef-Chef et j'avais 10 ans. Le 1er Mai 1943, j'étais à garder mes moutons toute seule dans un champ très près d'où est tombé votre père. Un bombardier apparut entouré d'avions allemands. Les avions et les canons tiraient dans tous les sens et cela faisait du bruit. Tout à coup le bombardier explosa et j'ai vu des parachutes descendre. J'ai eu à ce moment-là très très peur, j'ai pris mes jambes à mon cou et j'ai couru vers la maison. Dans le chemin, j'ai rencontré Pierre Brideau qui menait ses vaches aux champs. Je lui ai dit : "Regarde, regarde" ! Il me répondit : "Je vais aller voir" ! Il avait un bâton dans les mains, une fourche sur son épaule et son chien du nom de Pernod. Je le laissai et continuai mon chemin vers la maison. Je suis arrivée à "La Grenouillère" et je suis entrée dans la première maison que je connaissais chez Louis Lege. Juste au moment d'entrer dans la maison une balle siffla et vint se planter dans le sol tout près de moi. Il y avait là le gendarme Renoux de Saint-Brévin qui venait chercher son beurre.

Lorsque tout a été plus calme et que l'on entendit presque plus rien, mon père me dit : "Il faut que l'on retourne voir où sont les moutons". Nous sommes donc partis tous les deux vers le champ où étaient restés le troupeau. Il était environ 11h30, quand nous avons rencontré votre père au carrefour de la route Chauvé, Saint-Michel-L'Aiguillon. Nous avons aperçu un peu plus loin Clément Brideau que nous connaissions bien.

Papa s'est avancé vers votre père, lui a serré la main et lui a dit : "Bonne route". Votre père se faisait comprendre par geste, mais moi je ne me suis pas avancée, car je n'étais pas rassurée du tout. Mon père, ancien prisonnier de guerre en Autriche, était libéré depuis à peine quinze jours car il avait trois enfants et savait donc ce que c'était.

Votre père était en civil. J'ai été tellement marqué par cet événement que je le revois encore. Je me rappelle surtout de sa chemisette (chemise blanche à manches courtes). Je ne pense pas qu'il avait retroussé ses manches et c'était donc une chemisette de couleur claire. Il avait également un foulard autour du cou et ça n'allait pas avec la chemisette. J'ai tout de suite pensé, et mon père également, que c'était une chemisette à Clément ou à Pierre, je ne sais pas. Ce jour-là, il faisait très beau. Il avait également une pelle sur son épaule. Cette pelle, je pense, a dû être laissée vers le petit pont sur la route de "La Baconnière", mais ça je n'en suis pas sûre. C'est ce que j'ai entendu dire. Votre père avait également des souliers qui brillaient beaucoup trop et mon père a pensé qu'il eut mieux valu qu'il ait d'autres chaussures un peu plus élimées. Je ne me rappelle pas du tout de son pantalon, il en avait pourtant un bien sûr. Puis il est parti vers la direction qui lui avait été indiquée, vers "La Baconnière".

On est allé retrouver Clément qui nous attendait au bout du chemin. Il nous a dit qu'il venait de "L'Aiguillon" avec votre père et qu'il lui avait ôté sa tenue d'aviateur, là-bas dans le verger. Je vois très bien ce verger et il me semble que je me rappellerai encore de cet endroit qu'il nous a montré plus tard. Ensuite, Clément est reparti chez lui et nous sommes partis chercher les moutons.

Voilà ce que je peux dire sur cet événement. Je n'ai rien fait, ni mon père, car lorsque nous avons rencontré votre père il était déjà prêt pour la route. Mon père est mort il y a 4 ans et demi. C'est dommage ! Mais il vous aurait dit la même chose. Pour moi, j'ai eu très peur ce jour-là. On me parle de Lucien André, mais jamais ma famille n'a entendu parler de lui dans cette affaire, ni pendant, ni après la guerre. À mon avis, si Clément n'avait pas été là, les choses se seraient beaucoup plus mal passées pour votre père. On me parle aussi du gilet de sauvetage. Paul Durand dit qu'il était avec Fernand Moriceau lorsqu'il a trouvé ce gilet. Fernand est mon frère mais il vaudrait mieux lui en parler. Je suis contente d'apporter ce témoignage. Ma peur m'aura servi à me souvenir de cet événement. Dans mon récit, j'ai essayé de décrire les événements avec précision, enfin d'être sincère et de dire la vérité.

En vous souhaitant à vous et à votre famille une bonne et heureuse année 1985, veuillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Thérèse Guillou