



## WELLINGTON III BK343 ZL-V

### 427 (Lion) Squadron – Royal Canadian Air Force

## ABATTU PAR LA FLAK LE 28 FEVRIER 1943 VERS 21 H 40

Par René BRIDEAU

### **Crash à Ster-Vraz sur la commune de Sauzon (56360) - Belle-Ile-en-Mer Aviateurs enterrés dans le cimetière du *Commonwealth* de Pornic (44210)**

Ma recherche comporte plusieurs étapes. J'ai d'abord relevé une adresse mail en date du 28 septembre 2014 sur le registre du cimetière du *Commonwealth* de Pornic (44210) concernant l'aviateur *F/Sgt* James KILPATRICK. J'envoyais alors un message qui me permit le 12 juillet 2016 d'entrer en contact avec Paige STOCKLEY (USA), de la famille du *F/Sgt* KILPATRICK. Occupé par d'autres recherches, je laissai alors dormir ce dossier pendant quatre ans... Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2020 où je recevais un autre message de Paige STOCKLEY qui avait retrouvé sur un forum internet la trace de Nick, le fils du *Sgt* Edward ALLISON. Cette fois, c'était décidé, je devais absolument retrouver toutes les familles de cet équipage.

Suite à des recherches difficiles, j'ai retrouvé depuis lors la famille du *F/Sgt* WARD le 9 octobre 2020 au Canada, puis la famille du *F/Sgt* FERGUSON le 11 octobre 2020 au Canada, avant celle du *W/O II* HARTNEY le 4 décembre 2020 aux USA, et enfin la famille du *Sgt* RADFORD le 13 mars 2021 en Angleterre.

C'est alors que le 29 septembre 2022, j'adressais une lettre au maire de Sauzon, Ronan JUHEL, pour lui demander si une cérémonie officielle autour de l'installation d'un mémorial était envisageable pour honorer la mémoire de ces aviateurs. Sa réponse fut immédiatement positive.

Une cérémonie officielle aura donc lieu à Sauzon (Belle-Ile-en-Mer) le samedi matin 30 septembre 2023 en présence de 18 membres des familles de plusieurs de ces aviateurs en provenance du Canada, d'Angleterre et des USA.

\*\*\*

Le soir du dimanche 28 février 1943 décollaient de différentes bases anglaises 437 avions (152 *Lancaster*, 119 *Wellington*, 100 *Halifax*, 62 *Stirling* et 4 *Mosquito*) avec pour mission le bombardement de la base sous-marine allemande de St Nazaire et son environnement immédiat (docks, ateliers, stockage, etc...). Près de 2900 aviateurs allaient participer à cette mission.

Ces centaines d'avions, sous la supervision du *RAF Bomber Command*, étaient répartis en *Group* puis en *Squadron* avec leurs avions et équipages.

## Liste complète Group, Squadron en suivant ce lien

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/28-02-1943-wellington-bk343-sauzon-belle-ile-en-mer/rene-brideau-liste-complete-group-squadron.html>



**Un Wellington III du 425 (Alouette) Squadron RCAF**

Le Wellington III BK343 ZL-V du 427 (Lion) Squadron décollait de la base de Croft à 18 h 10 avec son chargement de bombes explosives et incendiaires :

- 3 x 500 lb - High Explosive.
- 16 x (8 x 30 S.B.C.) - Incendiaires.
- 90 x 4 - (3 x 4 + 4 + 24 X type) S.B.C. (Small Bomb Container) - Incendiaires.

### Son équipage était le suivant :

<b>W/O II</b>	<b>HARTNEY William D.</b>	<b>Pilot</b>	<b>RCAF</b>	<b>21 ans</b>
<b>F/Sgt</b>	<b>KILPATRICK James A.</b>	<b>Navigator</b>	<b>RCAF</b>	<b>32 ans</b>
<b>Sgt</b>	<b>ALLISON Edward</b>	<b>Wireless Operator/AG</b>	<b>RAF</b>	<b>22 ans</b>
<b>F/Sgt</b>	<b>FERGUSON Donald A.</b>	<b>Bomb Aimer</b>	<b>RCAF</b>	<b>26 ans</b>
<b>Sgt</b>	<b>RADFORD Reginald W.</b>	<b>2<sup>nd</sup> Bomb Aimer</b>	<b>RAF VR</b>	<b>20 ans</b>
<b>F/Sgt</b>	<b>WARD John L.</b>	<b>Rear Gunner</b>	<b>RCAF</b>	<b>20 ans</b>



<i>Sgt Edward ALLISON</i>	<i>F/Sgt Donald FERGUSON</i>	<i>W/O II William HARTNEY</i>	<i>F/Sgt James KILPATRICK</i>	<i>F/Sgt John WARD</i>	<i>Sgt Reginald RADFORD</i>
<i>Wireless Operator / AG</i>	<i>Bomb Aimer</i>	<i>Pilot</i>	<i>Navigator</i>	<i>Rear Gunner</i>	<i>2nd Bomb Aimer</i>
<i>22 ans - Prisonnier</i>	<i>26 ans - Tué</i>	<i>21 ans - Tué</i>	<i>32 ans - Tué</i>	<i>20 ans - Tué</i>	<i>20 ans - Tué</i>
<i>RAF</i>	<i>RCAF</i>	<i>RCAF</i>	<i>RCAF</i>	<i>RCAF</i>	<i>RAF VR</i>

L'équipage de ce *Wellington* avait fait un parcours dans plusieurs écoles suivant les spécialités de chaque aviateur. Après plusieurs formations, HARTNEY, KILPATRICK, FERGUSON et WARD étaient arrivés au *14 O.T.U. (Operational Training Unit)* à la base de la *RAF* de Cottesmore entre le 11 et 16 août 1942. Un peu plus tard, l'équipage de William 'Bill' HARTNEY était constitué de ces 4 aviateurs mais pour être opérationnel il manquait le *Wireless Operator* (Radio). Edward ALLISON, engagé dans la *RAF* depuis juillet 1939, était déjà un vétéran avec au moins 35 missions effectués au-dessus de la France, de l'Allemagne... Il était arrivé au *14 OTU* vraisemblablement en janvier 1942 et n'avait pas d'équipage. Edward proposa à 'Bill' HARTNEY d'être son *Wireless Operator* et ce fut accepté.

Au cours des semaines et des mois qui suivirent, l'équipage apprit à se connaître pour devenir une unité cohérente avec de nombreux entraînements de jour comme de nuit. La dernière partie de la formation se déroula à l'aérodrome satellite situé à proximité de Saltby (Leicestershire) à bord de *Wellington*. L'accent était mis sur les exercices de vol de nuit à long rayon d'action. Après avoir terminé son programme à Saltby le 15 novembre 1942, l'équipage était prêt pour la guerre dans un *Squadron*.

Les hommes s'étaient s'était vu accorder sept jours de congé, sachant qu'ils seraient affectés à leur retour dans un *Squadron*. Mais lequel et où ? Le 25 novembre 1942, 'Bill' HARTNEY, 'Jim' KILPATRICK, Donald 'Fergy' FERGUSON, 'Johnny' WARD et Edward 'Ted' ALLISON quittaient pour la dernière fois la base de la *RAF* de Cottesmore pour se rendre en train dans le Yorkshire.

Finalement, l'équipage fut affecté le 26 novembre 1942 au *427 Squadron* de la *Royal Canadian Air Force (RCAF)* nouvellement formé le 7 novembre 1942 sur la base de la *RAF* de Croft dans le North Yorkshire (7,4 km au sud de Darlington), un aérodrome satellite de Middleton St George. Du 7 novembre 1942 au 5 septembre 1943, le *427 Squadron* était commandé par *W/C (Wing Commander)* Dudley Henderson BURNSIDE (37464).

Ce nouveau *Squadron* allait opérer brièvement sous les auspices du *No 4 Group* jusqu'à ce que le *No 6 Group* de la *Royal Canadian Air Force*, lui aussi nouvellement formé, devienne officiellement opérationnel le 1<sup>er</sup> janvier 1943. L'équipage volerait sur *Wellington*, surnommé familièrement 'Wimpey', propulsé par deux moteurs Bristol Hercules de 1500 chevaux et pouvant transporter une charge de bombes de 4500 livres (environ 2 tonnes).

Les lettres de code du *427 (Lion) Squadron*, affichées sur les flancs de chaque appareil, étaient "Z L". L'emblème de l'escadron, autorisé par le roi George VI, était un lion rampant devant une feuille d'érable. Le lion représentait l'Angleterre, la feuille d'érable le Canada, et la combinaison indiquait la formation de ce *Squadron* de la *RCAF* en Angleterre. La devise figurant sur l'emblème de l'escadron était "*Ferte Manus Certas*", ce qui signifie "*Frappez avec certitude*".

## **427 Lion Squadron – Metro Goldwyn Mayer**

[René BRIDEAU - 427 Lion Squadron Metro-Goldwyn-Mayer \(e-monsite.com\)](http://e-monsite.com)

Le *Sgt* Edward ALLISON effectua la première mission du *427 Squadron* le 14 décembre 1942 avec le *Wellington III Z1626 ZL-G* piloté par le *Sgt* Gerald Alban GAGNON (J/17025) qui se fera tué le 26 juin 1943 en mission sur Gelsenkirchen. Ce *Wellington* fut aussi le premier à décoller de la base de Croft à 16 h 30 pour une mission de largage de mines à East Frisian Islands, Wangerooge. Edward était détaché avec le *Sgt* GAGNON pour cette mission. L'équipage de *Bill* HARTNEY effectua ensemble les missions du 26 et 29 janvier 1943 sur Lorient et du 19 et 24 février sur Wilhelmshaven en Allemagne.

En février 1943 il y eut un repositionnement des aviateurs dans les *Wellington*, notamment entre les *Observer* ou *Navigator* et les *Bomb Aimer* et on vit aussi l'introduction progressive d'un 6<sup>ème</sup> aviateur dans l'équipage. À la fin du mois de février 1943 fut donc incorporé dans l'équipage de *Bill* HARTNEY le *Sgt* Reginald W RADFORD qui venait de la *Royal Air Force (RAF)*. *Bill* HARTNEY le présenta comme *Navigator* mais le mit au poste de 2<sup>nd</sup> *Bomb Aimer* pour sa première mission avec son équipage le 28 février.

**Pour cette mission du 28 février 1943 sur St Nazaire**, le 427 Squadron avait prévu 6 *Vickers Wellington* mais, suite à un problème technique, seulement 5 décollèrent de la Base de Croft :

- Wellington III X3390	<i>Pilot</i> Keith	WEBSTER	RAF VR
- Wellington III X3553	<i>Pilot</i> William	BIGGS	RAF VR
- Wellington III X3563	<i>Pilot</i> Lyndon George	SOUTHWOOD	RAF VR
- Wellington III BK137	<i>Pilot</i> Patrick Kelly	CHAMBERS	RCAF
- <b>Wellington III BK343</b>	<b><i>Pilot</i> William Douglas</b>	<b>HARTNEY</b>	<b>RCAF</b>

Sur ces 5 pilotes, seul Lyndon SOUTHWOOD surviva à la guerre.

### Liste des 5 équipages du 427 (Lion) Squadron :

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/28-02-1943-wellington-bk343-sauzon-belle-ile-en-mer/rene-brideau-les-5-equipages-du-427-squadron.html>

Dans toutes les bases de la RAF, les équipes au sol préparaient les avions pour cette mission sur St Nazaire. Par exemple, on remplissait les réservoirs des *Halifax* du 51 Squadron de 1767 gallons de *Petrol* (6689 litres), les *Lancaster* du 103 Squadron de 1500 gallons de *Petrol* (5678 litres). Pendant que les armuriers approvisionnaient en munitions les mitrailleuses, chargeaient les bombes, les mécaniciens contrôlaient les moteurs, les caméras installés sur de nombreux avions étaient vérifiées...

Les avions qui avaient décollés des différentes bases se rendaient maintenant vers le **Start Point**, point unique de concentration, avant de se diriger vers St Nazaire. Le **Start Point** était situé sur la côte anglaise au-dessus de la région de Torquay, Paignton, Brixham dans le Comté de Devon. Le rendez-vous au **Start Point** était à environ 20 h 00.

À partir de ce **Start Point**, cette armada se dirigeait maintenant directement vers la cible, la base sous-marine de St Nazaire.

Le *Wellington III* de William (Bill) HARTNEY pouvait atteindre la vitesse maximale d'environ 410 km/h mais avec son chargement de bombes, c'était plutôt en moyenne 260 km/h (calculé sur le trajet Croft – St Nazaire: 832 km, 194 minutes).

Ce 28 février 1943 les conditions météorologiques étaient très bonnes et il n'y avait pas de nuages avec une bonne visibilité horizontale.

Dans le *Wellington* chacun était à son poste Bill HARTNEY était concentré sur le pilotage et notamment essayait d'éviter une collision avec un autre appareil. Jim KILPATRICK regardait ses cartes de navigation pour trouver la cible. Ted ALLISON écoutait les fréquences radio pour se tenir informé sur le déroulement de cette mission. Fergy FERGUSON préparait son viseur et étudiait les coordonnées pour le largage des bombes. Reginald RADFORD surveillait dans l'astrodôme (dôme en plexiglas transparent d'assez grande taille situé sur le toit du fuselage) la présence éventuelle d'avions de la chasse allemande. Johnny WARD était à l'arrière dans sa tourelle motorisée de 4 mitrailleuses prêt à intervenir en cas d'attaque de chasseurs allemands.

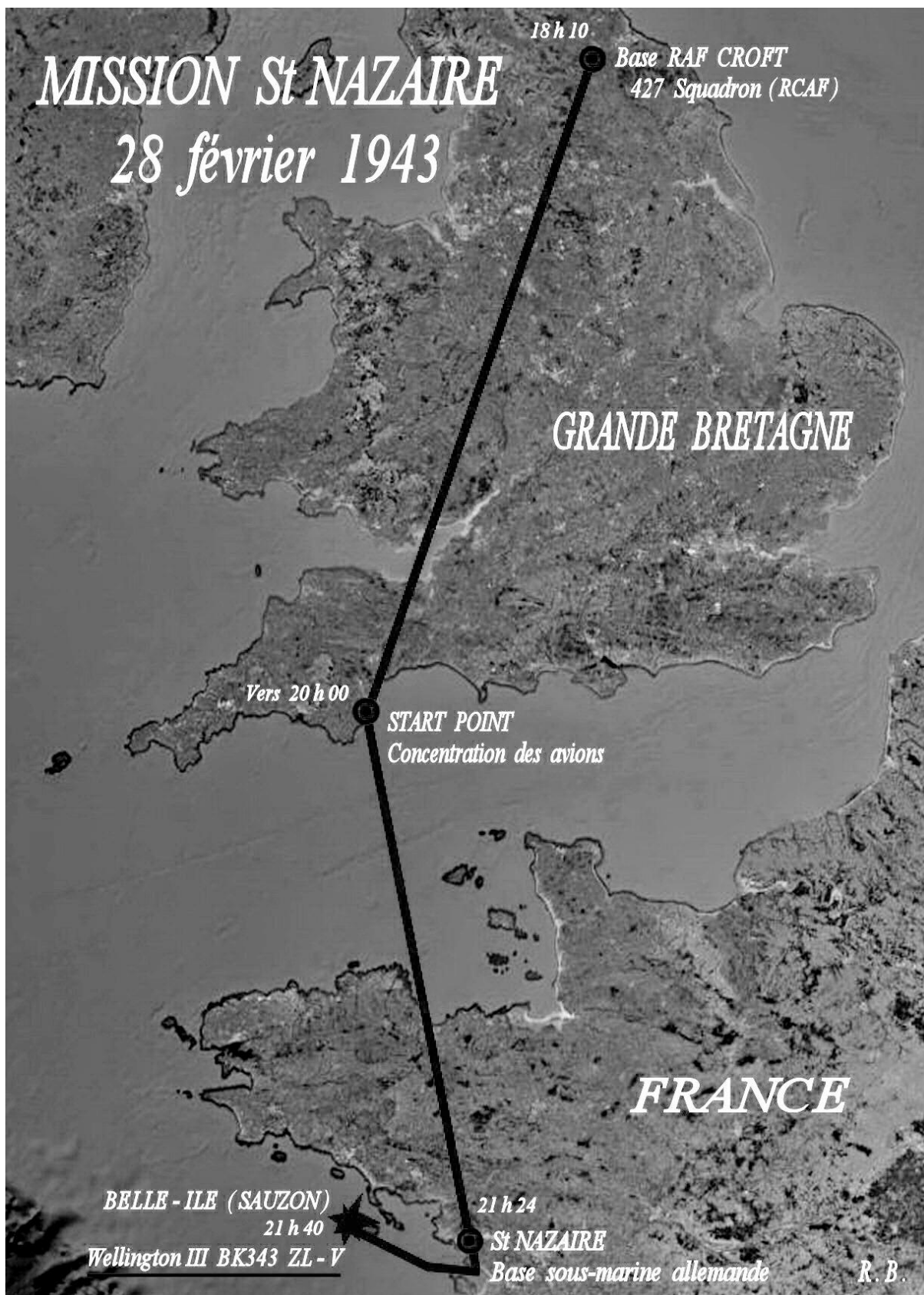
Le *Wellington III* était armé de 8 mitrailleuses de calibre 303. Dans le nez de l'avion se trouvait une tourelle de 2 mitrailleuses qui était utilisée par le *Bomb Aimer* Donald FERGUSON, à l'arrière d'une tourelle motorisée abritant quatre mitrailleuses Browning dont se servait John WARD. Il pouvait y avoir aussi 2 mitrailleuses dans le fuselage (gauche et droite). Edward ALLISON était *Wireless Operator* mais aussi *Air Gunner* et pouvait donc rapidement utiliser ces mitrailleuses ou remplacer un autre aviateur blessé ou tué.

Le trajet du *Wellington* se déroula sans problème depuis la côte anglaise à une altitude d'environ 16000 pieds et St Nazaire allait bientôt être en vue.

Les *Pathfinders* du No 8 Group étaient chargés de marquer la cible de St Nazaire avec des *Target Indicators (T. I.) rouge et vert* pour que les bombardiers larguent leurs bombes le plus

précisément possible. Le *109 Squadron* faisait partie de ce *Group* et 4 *Mosquito* étaient prévus pour cette mission.

À 18 h 55, décollait de la base de Wyton (Cambridgeshire, England) le *Mosquito IV DZ429*, piloté par le *W/CDR Harry Emlyn BUFTON* (33223) avec son *Navigator F/L Edward L IFOULD* (AUS. 402278) qui marquait la cible de St Nazaire à 20 h 58 avec des *Target Indicators rouge*. Le *Mosquito IV DK333* marqua également la cible avec des *Target Indicators rouge* à 21 h 14 avec succès. Les 2 autres *Mosquito*, suite à des problèmes techniques, n'attaqueront pas St Nazaire.



Aussitôt après le marquage du premier *Mosquito*, d'autres avions *Pathfinders*, guidés par les marqueurs rouge, marquaient maintenant la cible avec des *Target Indicators* **vert**. Tout était prêt pour recevoir les avions de la *Main Force*. L'attaque se déroula en 3 *Sections* de la façon suivante :

- Section 1 : Tous les *Lancaster* entre 21 h 04 et 21 h 20.
- Section 2 : Tous les *Wellington (427 Squadron)* et *Stirling* entre 21 h 15 et 21 h 30.
- Section 3 : Tous les *Halifax* entre 21 h 25 et 21 h 40.

Je ne vais pas détailler davantage le plan d'attaque du *RAF Bomber Command*.

Donald FERGUSON, ignorant les tirs de la *FLAK* (canons antiaériens allemands), avait l'esprit entièrement concentré sur la tâche à accomplir les yeux rivés sur son viseur tandis qu'il guidait sans relâche *Bill HARTNEY* vers la cible et au-dessus de celle-ci en regardant les marqueurs rouges et verts largués par les *Pathfinders* "un peu à gauche, un peu à droite,...". Le *Wellington* était à environ à une altitude 5000 mètres. Les portes de la soute à bombes étant ouvertes, au moment opportun, *Fergy* appuya sur le bouton de commande du largage des bombes. Mission accomplie. L'ensemble des avions de cette mission étaient chargé de 1/3 de bombes explosives et 2/3 de bombes incendiaires. 409 des 437 avions larguèrent leurs bombes sur l'objectif.

**C'est assez extraordinaire** mais sans peut-être le savoir 2 frères FERGUSON, Donald et Douglas, ont participé ensemble à la mission du 28 février 1943 sur St Nazaire. Douglas était dans le *Halifax II HR654, 408 Squadron RCAF*, qui a décollé de la base de Leeming à 18 h 26. Le *Halifax* largua ses bombes explosives et incendiaires de 20000 pieds à 21 h 25 sur St Nazaire. C'est l'heure à laquelle le *Wellington* de Donald fut touché par les canons antiaériens. Le *Halifax* de Douglas retourna à sa base en Angleterre où il atterrit à 00 h 02.

Les 4 frères FERGUSON ont participé à la Seconde Guerre Mondiale: Donald, Douglas et Charles dans la *Royal Canadian Air Force* et Angus dans la *Navy*. Seul Donald sera tué.

Les tirs de barrage du *22. Marine-Flak-Regiment* de St Nazaire, commandé par le *Kapitän zur See Karl-Conrad MECKE*, étaient toujours aussi violents. Soudain, l'un des moteurs, touché par un obus, s'arrêta. Malgré les tentatives de *Bill*, impossible de le redémarrer. *Bill* se dirigea alors immédiatement vers la mer pour échapper aux tirs des canons antiaériens. Le "*Wimpey*" commençait à perdre de l'altitude. Pourraient-ils rentrer en Angleterre avec un seul moteur ? Bien que naturellement inquiets de la tournure des événements, personne ne paniqua et on discuta calmement sur l'intercom. Mais la situation se détériorait rapidement et l'avion perdait de l'altitude. Edward tenta d'alléger l'avion en jetant autant d'équipements que possible. Avec l'aide de Donald FERGUSON, le *Bomb Aimer*, la trappe d'évacuation avant, sous le nez de l'avion, fut ouverte. Edward, maintenant armé d'une hachette, coupait et arrachait tout ce qui pouvait être facilement enlevé comme par exemple les rangées de bouteilles d'oxygène, etc...

Tout le matériel était transmis à *Fergy* qui était posté à côté de l'écouille ouverte et jetait les objets à l'extérieur de l'avion mais l'avion perdait inexorablement et rapidement de l'altitude. L'équipage se sentait néanmoins en sécurité au-dessus de la mer mais il ignorait qu'il allait survoler l'île de Belle-Île-en-Mer.

L'avion était maintenant à une altitude de quelques milliers de pieds lorsque l'obscurité se transforma en une lumière éclatante, l'avion se trouvant éclairé par les puissants faisceaux des batteries de projecteurs du *7./MaFla 708*. Dans les secondes qui suivirent, un déluge d'obus du *Marine-Flak-Abteilung 708* de Belle-Île-en-Mer encerclaient le "*Wimpey*". Etant donné la faible altitude de l'avion, les batteries de *FLAK* lourdes de Kerlan (*2./MaFla 708*), de Kervellan (*3./MaFla 708*) équipés de canons Vickers de 7,5 cm (les calibres allemands sont en cm) mais aussi toutes les batteries de *FLAK* légères du *6./MaFla 708* tiraient sur le malheureux avion. *Bill HARTNEY* prit instinctivement des mesures d'évitement, mais il fut contraint à effectuer un virage avec son moteur "en panne". Sans puissance disponible de ce côté, l'avion partit en vrille, *Bill* faisant tout ce qu'il pouvait pour remédier à la situation et redresser l'appareil. Edward, qui se trouvait à la droite de *Bill*, jeta un coup d'œil vers la

trappe et s'aperçut que Donald FERGUSON n'était plus là, il avait disparu. C'est avec un pincement au cœur qu'Edward comprit que *Fergy* avait été déséquilibré par les manœuvres soudaines et violentes. *Fergy* était tombé par l'écoutille **SANS** son parachute.

Immédiatement avant de tomber sur ce barrage de *FLAK*, l'équipage avait été averti de se préparer à un inévitable crash car l'avion perdait trop rapidement de l'altitude. Le *Wellington* était maintenant à environ mille pieds, et les décisions prises en une fraction de seconde allaient inévitablement faire la différence entre la vie et la mort. À part Edward ALLISON qui avait fait de nombreuses missions, les autres membres de l'équipage n'avaient jamais vécu une situation aussi désespérée. Pour *Bill*, la bataille était perdue d'avance car le "*Wimpey*" était hors de contrôle. Edward, à côté de *Bill*, n'avait plus aucun contact avec le reste de l'équipage.

Fort de son expérience de deux années de missions parfois difficiles, Edward parvint à la conclusion inévitable qu'il fallait quitter rapidement l'avion. **Tous ces événements ont été mesurés en secondes.** Edward tapa sur l'épaule de *Bill* en signe d'adieu, attacha son parachute sur sa poitrine, enleva son casque de vol et sauta par la trappe d'évacuation. De petits éclats d'obus fusèrent autour de lui et le suivirent quelques secondes pendant sa descente. Conscient de la faible altitude, Edward tira immédiatement sur le cordon d'ouverture de son parachute qui s'ouvrit aussitôt avec un craquement tandis qu'Edward sentait les sangles se resserrer. Pendant cette courte descente, Edward vit impuissant son "*Wimpey*" s'écraser au sol.

Le *Wellington* en feu tomba sur les rochers de la plage de Ster-Vraz sur la commune de Sauzon à Belle-Ile-en-Mer vers 21 h 40. Rapidement sur le lieu du crash, les Allemands empêchèrent les français de s'approcher puis relevèrent les quatre corps, *W/O II* William D. HARTNEY, *F/Sgt* James A. KILPATRICK, *Sgt* Reginald W. RADFORD et le *F/Sgt* John L. WARD, pour les inhumer dans la commune du Palais.

Le maire et la municipalité du Palais, collaborationnistes, prétextant qu'*'il n'y avait pas de place pour eux dans le cimetière'*, refusèrent de les enterrer et les 4 corps furent inhumés à l'extérieur du cimetière dans un lieu qu'on appela "*Le cimetière des Anglais*". Malgré les interdictions, ce lieu fut très bien entretenu et fleuri par la population pendant toute la guerre.

(6 juillet 1946 - Archives militaires de la *Royal Canadian Air Force*).

Dans l'obscurité, Edward toucha le sol assez lourdement, essoufflé et légèrement contusionné mais sans aucune blessure. Le terrain était assez mou, avec une épaisse couverture d'herbe longue qui amortit sa chute. Il était tombé dans le marais près de Ster-Vraz à quelques centaines de mètres du *Wellington* en flammes. Les projecteurs étant éteints, Edward appuya instinctivement sur le large bouton central de déverrouillage pour se débarrasser rapidement de son harnais, puis enroula grossièrement son parachute en paquet et retira sa "*Mae West*" (gilet de sauvetage gonflable).

Protégé par l'obscurité et dans un silence absolu, il reprit ses esprits, respira profondément et leva les yeux vers les étoiles. Il avait bel et bien été abattu mais était vivant et en un seul morceau. Il pensa à ses camarades car il n'avait pas vu d'autres parachutes. Soudain, les projecteurs se rallumèrent dirigeant leur faisceaux à l'horizontal, rasant le sol et illuminant toute la campagne. Aussitôt, il cacha son parachute dans les hautes herbes tandis que les soldats allemands commençaient à fouiller la zone. L'un d'eux avançait lentement dans sa direction mais il y avait encore des zones d'obscurité et, par miracle, il passa à environ 50 mètres sans le repérer. Dissimulé au mieux, allongé de tout son long dans l'herbe et épousant la terre, Edward attendit que les projecteurs s'éteignent et que la nuit redevienne sombre et silencieuse. Il n'avait pas la moindre idée de l'endroit où il se trouvait, mais sans doute sur le territoire français. Seul, dans une obscurité froide, inhospitalière et impénétrable, il décida de dormir sur place dans l'herbe longue et humide et d'attendre le jour. Enveloppé dans son parachute en soie, Edward pensait encore à ses camarades et à sa chance d'être encore en vie puis il sombra dans un sommeil profond.

Le lendemain matin 1<sup>er</sup> mars 1943, à l'aube, Edward fut brusquement réveillé par des sons qui le firent sursauter... Une colonne de soldats allemands chantant avec entrain une marche populaire sur une route à environ 200 mètres de sa position. En un clin d'œil, il enroula son parachute et le cacha dans des buissons puis s'engagea à travers champs. Il progressait lentement car le terrain était

accidenté et l'œil aux aguets sur toute présence allemande. Après avoir frappé à la porte de plusieurs maisons sans succès, il continua son trajet dans une campagne totalement dépourvue de panneaux indicateurs et bien alourdi par ses bottes d'aviateurs.

Il était environ 16 h 30, lorsqu'Edward fatigué, trébucha sur une pente herbeuse raide au pied de laquelle se trouvait une étroite route de campagne. C'est alors que son destin allait être bientôt fixé... Alors qu'il freinait son élan au pied de la pente, il fonça tête baissée sur un side-car de l'armée allemande occupé par deux soldats dont un assis derrière une mitrailleuse. Bien trop tard pour prendre la fuite lors de cet épisode plutôt comique, comme une scène de film muet. Edward et le conducteur allemand casqué échangèrent des regards étonnés mais aucun cri ne fut poussé. Alors que les deux Allemands semblaient poursuivre leur route, Edward avait pris rapidement la direction opposée, mais l'escapade s'acheva quelques secondes plus tard, lorsqu'il entendit le bruit sec des freins qui grinçaient, tandis que l'un des soldats pointait sa mitrailleuse d'un air menaçant, hurlant plusieurs fois "*Hände Hoch*", Edward n'avait pas besoin de comprendre l'allemand pour deviner le sens de cet ordre. Il leva les bras et fut fait prisonnier.

Edward fut sans doute emmené rapidement au quartier général du *Marine-Flak-Abteilung 708* qui se trouvait à la ferme Kerdaigre, près du lieu de sa capture, où on le présenta au commandant, le *Korvettenkapitän der Reserve* Dr. Werner FÖRSTE. Tous les soldats observaient ce "*Tommy*" et certains officiers allemands qui parlaient très bien anglais engagèrent la conversation. Pendant les premières heures de sa captivité Edward fut très bien traité. Peu après, accompagné de quelques soldats, on l'emmena en voiture jusqu'à la ville du Palais au quartier général allemand du *1. Marine-Artillerie-Regiment*. Après avoir été fouillé et délesté de son kit d'évasion, de ses cigarettes, etc... il arriva devant le *Kapitän zur See* Heinrich ROLLMANN de la *Kriegsmarine* qui commandait Belle-Île. Cet officier informa Edward que tout son équipage avait été tué et lui permit d'examiner individuellement toutes les plaques d'identité de ses camarades qui se trouvaient sur la table.

Edward informa cet officier allemand que le *F/Sgt* Donald FERGUSON, dont il n'avait pas la plaque, était tombé en mer et demanda qu'on fasse des recherches pour le retrouver. L'officier l'écouta patiemment puis donna l'ordre qu'un bateau fasse des recherches pour retrouver le corps de "*Fergy*". Malheureusement, Edward fut informé plus tard que les recherches s'étaient avérées négatives.

Après avoir été enfermé dans un cachot de la Citadelle du Palais, Edward fut transféré de camp de prisonniers en camps de prisonniers : Belle-Île, Quiberon, Vannes, Paris, Francfort... Avant le Stalag VIII B renuméroté Stalag 344 à la fin de l'année 1943, à Lamsdorf en Silésie où Edward portait le numéro de prisonnier 27628. Les Russes avançaient rapidement et les soldats allemands évacuèrent le camp le 13 janvier 1945 pour une très *longue marche* meurtrière. Edward ALLISON, très affaibli, fut emmené par chance dans l'hôpital britannique pour prisonniers de guerre d'Obermassfeld où il fut libéré le 2 avril 1945 par la *11th Armoured Division* et la *26th Infantry Division* qui dépendaient de la *U.S. Third Army*.

J'ai établi ce récit en grande partie à partir des *Mémoires de Guerre* du *Sgt* Edward ALLISON. Merci Edward.

### **Mémoires de Guerre complète d'Edward ALLISON (en Anglais)**

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/28-02-1943-wellington-bk343-sauzon-belle-ile-en-mer/sgt-edward-allison-wartime-memoirs-39-45.html>

\*\*\*

Après la guerre, lors d'une cérémonie religieuse et patriotique, le nouveau maire du Palais fit mettre les corps des aviateurs à l'intérieur du cimetière. Puis, pour une raison inconnue, les quatre corps furent transférés dans le cimetière du *Commonwealth* de Pornic (44210) en Loire-Atlantique où ils furent ré-inhumés le 11 juin 1948.





WAR OFFICE COPY, Loire-Inf 26<sup>e</sup> 30  
**GRAVES CONCENTRATION REPORT FORM** WEGRE/OCNC/F/9607.

The following ~~have~~ been concentrated here: (26. M. W. S. W. NANTES) Report No. 1  
 (Name of Cemetery) PORNIC British Cemetery, Loire-Inférieure, France.  
 (Full Map Reference) GSGS 2738.1/250.000 Sh. 20 N :- 640450. NATIONALITY : BRITISH

*BM/966/1388.*

(1) Serial No.	(2) Regt. or Corps	(3) Army No.	(4) Name & Initials	(5) Rank	(6) Date of Death	(7) K/A, D/W or Died	(8) Plot	(9) Row	(10) Grave	(11) Date of Reburial	Previous location of grave	
											Place & Map Ref.	Report Number *
1	M.N.	✓ OSS/3905	H.G. GANSDALE	✓ MASTER	18.4.45	Pres. drowned	1	G	1	11.6.48	<del>MORBILHAN - 19</del> Graves	<del>217311</del>
2			UNKNOWN				1	G	2	"	Le Palais Communal Cemetery, BELLE ILE (MORBILHAN)	1 4714
3	R.C.A.F.	✓ R/115679	J.L. WARD	✓ F/SGT.	28.2.43		1	G	3	"	GSGS 2738.1/250.000 Sheet 13 N:-851760	3 "
4	R.C.A.F.	✓ R/118065	J.A. KILPATRICK	✓ SGT.	28.2.43		1	G	4	"		4 "
5	R.A.F.	✓ 1389706	R.W. RADFORD	✓ SGT.	28.2.43		1	G	5	"		5 "
6	R.C.A.F.	✓ R/103722	W.D. HARNEY	✓ WO. II.	28.2.43		1	G	6	"		6 "
7												
8												
9												
10												
11												
12												

*Duplicate returned 8/46.*

Date **16 JUN 1948** (Signed) *[Signature]*  
 Rank & Appointment **MAJ. A.D.C.R.E.**  
 P.S.S. 4241B. 10-46. 50M

*44 217/48*  
*28.2.43*



*Cimetière du Commonwealth de Pornic (44210 – Loire-Atlantique)*

\*\*\*

**W/O II William Douglas HARTNEY - R103722 - Pilot – RCAF**



***Enlistment 1941- Bill HARTNEY***

William, né le 20 janvier 1922 à Calgary (Alberta, Canada) est le fils de Harlow Munson HARTNEY et de Nan Charlotte FRASER. Ils habitaient à Calgary.

William, appelé **Bill**, s'engage dans la *Royal Canadian Air Force* le 19 mai 1941 à Calgary. Il obtient son brevet de pilote (*Pilot Flying Badge*) le 27 février 1942 puis le grade de *F/Sgt* le 27 août 1942 et enfin le grade de *W/O II (Warrant Officer II)* le 27 février 1943 (veille de la mission sur St Nazaire). Il embarque au Canada pour l'Angleterre le 2 mars 1942.

William avait 2 sœurs:

- Lovella (1919 – 1997) qui a eu un fils né en 1944, William *Bill* Douglas HARTNEY (même prénoms que *Bill* qui a été tué en 1943).

- Helen (1920 – 2006) qui a eu 2 fils: Robert *Bob* DERRICK (Oklahoma, USA) et William *Bill* DERRICK (Texas, USA) décédé en 2021.

**William a été tué à 21 ans - Cimetière du *Commonwealth* de Pornic (44210 – Loire-Atlantique).**

***F/Sgt James Augustus KILPATRICK – R118065 - Navigator - RCAF***



***James A. KILPATRICK***



***James A. KILPATRICK – Walter A. HENSCHEL – Donald A. FERGUSON  
London Trafalgar Square – 1942***

James est né le 27 juillet 1910 à Vancouver, British Columbia, Canada. Il était le fils de Joseph Augustus KILPATRICK et de Jenny DEWAR. Ils habitaient à Vancouver.

James, appelé **Jim**, s'engage dans la *Royal Canadian Air Force* le 12 juillet 1941 à Vancouver, British Columbia. Il obtient son brevet d'*Observer* (= *Navigator*) le 25 avril 1942 avec le grade de *Sergeant* puis *Flight Sergeant* le 25 octobre 1942.

James avait deux frères et trois sœurs

- **2 frères :**

- Mont Deware KILPATRICK
- Charles Cecil KILPATRICK

- **3 sœurs :**

- Frances *Fran* KILPATRICK THOMPSON (Vancouver, BC, Canada)

Elle a eu un fils, Jim né en 1943 et une fille Francie. Ses petit-enfants sont Ryan, Shaun, Tristan, Kevin, Erin, Stacy and Marty.

- Flora Augusta KILPATRICK DOWLER (Vancouver, BC, Canada) qui a eu un fils, James DOWLER.

- Margaret Julia KILPATRICK HODGES (1905-2003 - Seattle, USA). Margaret s'est marié avec Robert *Bob* HODGES en 1934 et a quitté le Canada pour Seattle aux USA. Elle a eu une fille, Peggy HODGES, qui s'est mariée avec Tom STOCKLEY et a eu 2 filles : Paige STOCKLEY LERNER et Dina STOCKLEY MORENO.

Tom et Peggy STOCKLEY, les parents de Paige et Dina, sont morts dans un accident d'avion. Le vol 261 d'Alaska Airlines, qui reliait Puerto Vallarta, au Mexique à Seattle aux USA, s'est écrasé en mer le 31 janvier 2000 au large des côtes de la Californie. Il n'y a eu aucun survivant parmi les 88 personnes à bord.

AIR MINISTRY  
73-77 Oxford St., London W.1,  
15th March, 1943.

CAN/R118065/P4/CAS

Dear Miss Kilpatrick:

It is with deep regret that I must confirm the information which you have already received from Air Force Headquarters, Ottawa, which stated that your brother James Augustus Kilpatrick, was reported missing as the result of air operations on the night of 28th February, 1943.

Your brother was Navigator of a Wellington aircraft which took off on operations against the enemy on the above mentioned date and failed to return. No information has since been received concerning your brother or any other member of the crew, however, enquiries are continuing through the International Red Cross Committee and all other available sources and any news which may be forthcoming will be communicated to you at once.

Please accept my deepest sympathy with you in your great anxiety.

Sincerely,

(Milton A. Foss) Flight Lieutenant,  
R.C.A.F. Casualties Officer,  
For Air Officer Commanding-in-Chief,  
Royal Canadian Air Force, Overseas.

Miss F. Kilpatrick,  
541 E. 28th Avenue,  
Vancouver, British Columbia,  
Canada.

**Missing – 15 mars 1943**

Mrs. Frances Thompson,  
1810 Kingsway,  
Vancouver, B.C.

Dear Mrs. Thompson:

Our Overseas Headquarters have forwarded to these Headquarters a statement made by Warrant Officer Allison a member of the crew with your brother, Flight Sergeant James Augustus Kilpatrick. Warrant Officer Allison was a Prisoner of War and has now been liberated.

He states that the aircraft crashed on Belle Isle, off the coast of France, and through information obtained from the Germans he believes that the remainder of his crew were killed and their bodies were found in their wrecked aircraft. The Germans showed him the identity discs of all members of his crew except Flight Sergeant Ferguson. They told him that they had searched the waters around for Flight Sergeant Ferguson but were unsuccessful in finding his body. I realize this information can be of little solace to you but I felt you would wish to be advised of Warrant Officer Allison's statement.

There are several Services set up in an endeavour to find all particulars possible of crashed aircraft. Some information is available concerning a great many aircraft which crashed or were shot down by the enemy and every possible effort on an organized basis is being put forth to secure all information available. It is the duty of the Graves Registration Units, which are under the control of the Military Authorities to enquire for and locate the graves of all personnel known or believed to have crashed and to have been buried in occupied areas.

I wish to again assure you that when any additional information is received concerning your brother it will be forwarded to you. However, I am sure you will realize that owing to the chaotic conditions existing in Europe at the present time and the great number of enquiries confronting these enquiry services, some time may pass before more information is received.

May I extend to you and the members of your family my most sincere sympathy.

Yours sincerely,

*F. Thompson*  
R.C.A.F. Casualty Officer,  
for Chief of the Air Staff.

**Annonce de la mort de James KILPATRICK  
6 juillet 1945**

27.09-14	<i>[Signature]</i>	RENNES	Courage - A Dieu!
Sep 28 '14	Paige Stockley	Seattle WA paige@speakeasy.	Reconnaissance
28/09/2014	<i>[Signature]</i>	72 LA SUZE org	Visiting the grave of James Kilpatrick, my grandma's brother!! Que de vifs souvenirs!!

**Registre du cimetière du Commonwealth de Pornic – Paige STOCKLEY**

**James a été tué à 32 ans - Cimetière du Commonwealth de Pornic (44210 – Loire-Atlantique).**

***F/Sgt Donald Alexander FERGUSON – R101891 - Bomb Aimer – RCAF***



***Donald A. FERGUSON***



***Donald A. FERGUSON comme Air Gunner***

Donald est né le 3 mai 1917 à Weyburn, Saskatchewan, Canada. Il était le fils d'Angus Clifton Clif FERGUSON (1882 – 1953) né à Edgar, Ontario et marié en 1908 avec Nellie (Mary Luty Ellen) COUTTS (1884 – 1966) née à Midhurst, Ontario. Ils habitaient à Weyburn, Saskatchewan, Canada.

Donald, appelé *Fergy* par l'équipage, s'engage dans la *Royal Canadian Air Force* le 7 mai 1941 à Winnipeg, Manitoba, Canada. Il obtient son brevet d'*Observer* (= *Navigator*) le 25 avril 1942 avec le grade de *Sergeant* puis *Flight Sergeant* le 25 octobre 1942. Ce sont les mêmes dates que pour James A KILPATRICK.

Donald avait 3 soeurs et trois frères

- 3 sœurs :

- Helen Mary FERGUSON PETTIT (1908 – 1982), Weyburn, Saskatchewan, Canada. Elle eut 3 enfants.

- Gladys Margarete FERGUSON HARRIS (1910 – 1995), Vancouver, British Columbia, Canada. Elle eut deux enfants.

- Lillian Jean FERGUSON MARSHALL (1912- 2007), Barrie, Ontario, Canada. Elle eut 3 enfants.

• **3 Frères :**

- Charles Clifton FERGUSON (1915 – 1995) marié en 1945 avec Lenora Wilmot BUDD. Ils habitaient à Weyburn, Saskatchewan, Canada. 4 enfants dont Ken FERGUSON.

- Douglas COUTTS FERGUSON (1921 – 2020), Hamilton, Ontario, Canada. 4 enfants.

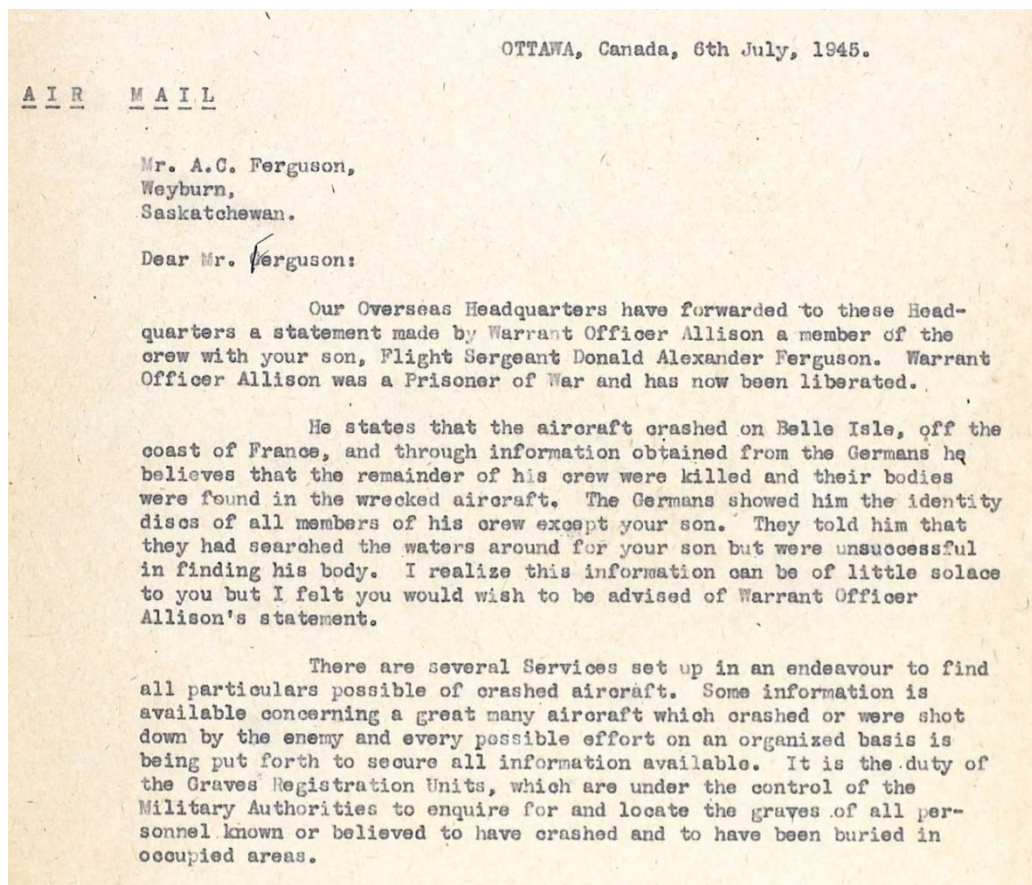
- Angus Gordon FERGUSON (1923 – 2005), Regina, Saskatchewan, Canada. 2 enfants.

**Les 3 frères de Donald ont servi dans l'armée pendant la Second Guerre Mondiale:**

- *Flying Officer* Charles FERGUSON, *RAF 114 Squadron* et *168 Squadron*.
- *P/O (Pilot Officer)* Douglas Coutts FERGUSON (J/164167), *Navigator, RAF* et *408 Squadron RCAF (Awarded Distinguished Flying Cross le 14 mai 1943)*.

Comme je l'ai dit antérieurement, **c'est assez extraordinaire** mais sans peut-être le savoir les 2 frères, Donald et Douglas FERGUSON, ont participé ensemble à la mission du 28 février 1943 sur St Nazaire. Douglas était dans le *Halifax II HR654, 408 Squadron RCAF*, qui a décollé de la base de Leeming à 18 h 26. Le *Halifax* a largué ses bombes explosives et incendiaires de 20000 pieds à 21 h 25 sur St Nazaire. C'est l'heure à laquelle le *Wellington* de Donald a été touché par les canons antiaériens. Le *Halifax* de Douglas est retourné à sa base et a atterri à 00 h 02 en Angleterre.

- Angus FERGUSON a servi dans la *Royal Canadian Navy (RCN)*.



*Les lettres envoyées aux familles étaient pratiquement identiques*

Fennessey, James F.  
 Fenske, Kenneth G.  
 Fenton, David  
 Fenton, Roy Cook  
 Fenton, William J.  
 Fenton, Victor Jack  
 Fergusson, Donald A.  
 Fergusson, Duncan C.  
 Fergusson, George  
 Fergusson, Gordon J.  
 Fergusson, James M.  
 Fergusson, John Hugh  
 Fergusson, Lawrence A.  
 Fergusson, Lawrence W.  
 Fergusson, Lloyd A.  
 Fergusson, Robert C.  
 Fergusson, Roy Stanley



Donald a été tué à 26 ans - RUNNYMEDE MEMORIAL (Surrey, UK) - Panel 181.

\*\*\*

**Sgt Reginald William RADFORD – 1387906 - 2nd Bomb Aimer – RAF VR**



Reginald W. RADFORD - Novembre 1942



Reginald est né le 2 août 1922 South West Battersea, County of London. Il était le fils de Charles William Henry RADFORD (1885 – 1955) marié en 1906 avec Alice Fanny MANNING (1880 – 1969). Ils habitaient à Battersea, County London.

Reginald avait 3 frères :

- Frederick Henry RADFORD (1907 - 1974) se maria en 1934 avec Gladys Mildred HARDING. Ils auront au moins 2 enfants: Roger Frederick et Andrew C.

- John RADFORD (1909 - ?).

- Charles Horace RADFORD (1913 - 1991) se maria en 1940 avec Dorothy Hilda BILTON. Charles et Dorothy auront une fille, Diane RADFORD, qui se maria en 1976 avec Timothy C. HOLT. Timothy et Diane auront aussi une fille, Eleanor.

Reginald, qui s'est engagé dans la *Royal Air Force (RAF Volunteer Reserve)*, est le *Nouveau* pour cette première mission du 28 février 1943 avec cet équipage qu'il ne connaît pas. Sur son uniforme, il porte l'insigne d'*Observer (= Navigator)* mais au mois de février 1943 avec le repositionnement des équipages dans les *Wellington*, *Bill HARTNEY* le met dans la position de 2<sup>nd</sup> *Bomb Aimer*.

### **1<sup>er</sup> contact avec la famille de Reginald RADFORD le 13 mars 2021.**

*Dear Mr. Brideau*

*Thank you for your letter. Diane Holt is indeed the person you seek. She was thrilled to learn that her 'uncle reg' has a grave. Diane's father, Charles, never spoke of Reg and even though the 'War graves commission' must have informed him about the grave he never passed the information on. Diane and her mother Dorothy, when she was alive, both thought that his body went to the bottom of the sea. As you can imagine Diane has asked me to explain this to you. The joy at the news of the grave was simpler for our daughter, Eleanor, who has already spoken of a visit. I can only thank you for all the time and effort you have put in to this research. We all do appreciate it. Included are photos which may be of interest (another email may be required).*

*All the best, Tim Holt*

### **Traduction :**

Cher Monsieur Brideau

Je vous remercie de votre lettre. Diane Holt est bien la personne que vous recherchez. Elle a été ravie d'apprendre que son " oncle Reg " avait une tombe. Le père de Diane, Charles, n'a jamais parlé de Reg et même si la Commission des sépultures militaires a dû l'informer de la présence d'une tombe, il n'a jamais transmis l'information. Diane et sa mère Dorothy, lorsqu'elle était en vie, pensaient toutes deux que son corps était tombé au fond de la mer. Comme vous pouvez l'imaginer, Diane m'a demandé de vous expliquer tout cela. La joie d'apprendre la présence de la tombe a été plus simple pour notre fille Eleanor, qui a déjà parlé d'une visite. Je ne peux que vous remercier pour le temps et les efforts que vous avez consacrés à ces recherches. Nous vous en sommes tous reconnaissants. Vous trouverez ci-joint des photos susceptibles de vous intéresser (un autre courriel sera peut-être nécessaire).

Tous mes vœux de réussite, Tim Holt

**Reginald a été tué à 20 ans - Cimetière du Commonwealth de Pornic (44210 – Loire-Atlantique).**



**F/Sgt John Langmead WARD – R115679 - Rear Gunner – RCAF**



**John L. WARD**



**John L. WARD - Handley Page Hampden**



**John et son frère Bob WARD**



**Donald FERGUSON – William HARTNEY –  
James KILPATRICK – John WARD**

John est né le 29 juillet 1922 à Battleford, Saskatchewan, Canada. Il était le fils de George Lewis WARD (1879 - 1964) et de Lillie May DISTIN (1880 – 1945). Ils habitaient à Battleford.

John avait 5 frères et sœurs :

- Ella WARD (1908 – 1909).
- Mildred Caroline WARD (1916 – 1923).
- Helen WARD BETZ. 2 filles, Margaret et Dorothy BETZ FROMAN.
- Bob WARD **qui était aussi dans l'armée.** 2 filles, Connie WARD WESEEN et Norma WARD DOW.
- Ruth Clark WARD (1921 – 2011) s'est marié en 1960 avec Leonard SMITH. Leonard et Ruth auront 2 fils : Brent et Craig SMITH.

John, appelé *Johnny* par l'équipage, s'engage dans la *Royal Canadian Air Force* le 23 juillet 1941 à Saskatoon, Saskatchewan, Canada. Il obtient son brevet d'*Air Gunner* le 30 mars 1942 avec le grade de *Sergeant* puis *Flight Sergeant* le 1er février 1943. Il embarque au Canada pour l'Angleterre le 30 avril 1942.

**ROYAL AIR FORCE  
AIRMAN'S/AIRWOMAN'S RECORD SHEET (Active Service).**

Official No. <sup>EA/N</sup> *R. 1156.79.* Name *W.A.R.P.* <sup>John Langmuir</sup> *J.L.* Rank *Sgt.*  
(In full in block capitals, surname first). (Or acting appointment).

R.A.F. Trade *A/G* Special Qualifications  
(e.g., Gas Instructor, Fire Fighter, Boxing Instructor).

Date of Birth *29.7.22* Religion *H.C.* Occupation in Civil Life *Student*

Last Enlisted *23.7.41* Current Engagement *7. of War*

If a member of the Auxiliary Air Force.....

If Reservist, which Class ("E," "F," V.R.) *S.R.* Whether Married, Single, or Widower *S*

Name, address and relationship of legal next of kin (to be entered in pencil):  
*Mrs G. L. Wood, Buthfield, Sarsfield, Co. Wick*

Name, address and relationship of person (or persons) to be informed of casualties (to be entered in pencil).  
(If this person is the legal next of kin, it is only necessary to insert here "Next of Kin.")  
*N.K.*

Any alteration to above (e.g., Promotions) to be made by crossing out and writing above.

SECTION 1.—MOVEMENTS AND CASUALTIES.			SECTION 2.— PROMOTIONS, ACTING APPOINTMENTS (PAID OR UNPAID), REDUCTIONS, REMUSTERINGS.		
Unit FROM which.	Unit TO which.	Date of Effect.	* Authority.	Description.	Date of Effect.
<i>17 Depot</i>	<i>RAFIP</i>	<i>31.3.42</i>		<i>Per O. Std. A/C2</i>	<i>23.7.41.</i>
	<i>Emb Para</i>	<i>30.11.42</i>		<i>LAC</i>	<i>9.11.41</i>
<i>1117300</i>	<i>3 PRE</i>	<i>13.5.42</i>		<i>A/R</i>	<i>23.1.42</i>
	<i>3. A.G.S.</i>	<i>29.6.42.</i>		<i>A/G S/Op. Sgt</i>	<i>30.3.42</i>
<i>2A.A.S</i>	<i>14. O.T.U.</i>	<i>11.8.42</i>	<i>Per 10</i>	<i>promoted to T/FSGT</i>	<i>1-2-42</i>
<i>102 Coy 7294</i>	<i>102 Com. Flt.</i>	<i>15 Nov. 42</i>			
<i>102 Coy 7294</i>	<i>1652 C.U</i>	<i>25.11.42</i>			
<i>1652 C.U.</i>	<i>427 Sqdn</i>	<i>26.11.42</i>			
<i>427 Sqdn</i>	<i>1 RAF Depot</i>	<i>28.2.43</i>			
<i>N/E 201</i>					

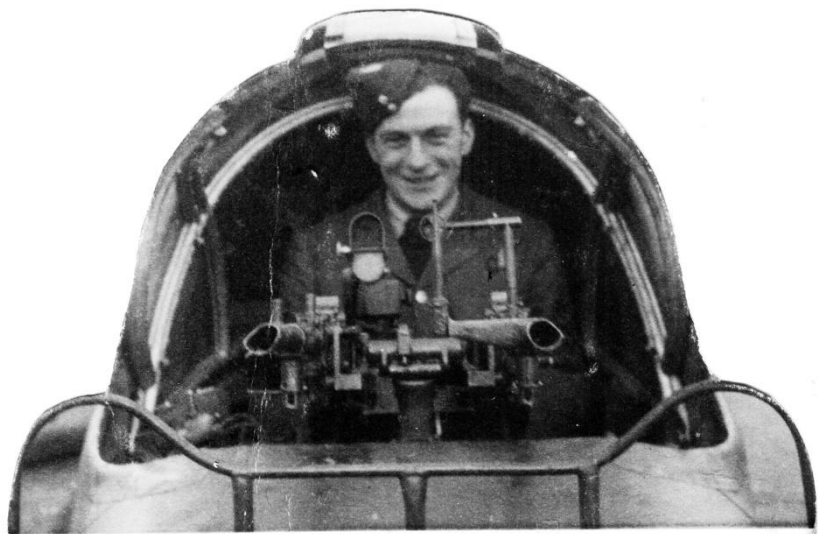
John a été tué à 20 ans - Cimetière du Commonwealth de Pornic (44210 – Loire-Atlantique).

\*\*\*

**Sgt Edward ALLISON – 982287 - Wireless Operator/AG – RAF**



**Edward ALLISON**



**Ted au 106 Squadron**

Edward est né le 6 mars 1920 à Stockton-on-Tees, County Durham, England. Il était le fils d'Edward ALLISON Senior et de Murielle H BROWN qui se sont marié à Stockton-on-Tees en 1919.

Edward avait une sœur, Norma, née en 1922 à Stockton-on-Tees.

Après la guerre, Edward s'est marié en 1945 avec Elaine Monica JEFFERY dans le district de Durham South Eastern, England. Ils ont eu 4 enfants qui sont nés dans le District de Leicester, England:

- Diane M. ALLISON (1946 – 1999).
- Philip M. ALLISON né en 1953 qui a épousé Jill.
- Karen E. ALLISON née en 1957.
- Nicholas E. (*Nick*) ALLISON born 1964.

*Ted* a travaillé pour *The Post Office* de 1946 à 1980, date à laquelle il a pris sa retraite.

Edward est décédé le 23 janvier 2002 à l'âge de 81 ans et ses cendres ont été répandues dans le cimetière de Pornic, auprès de ses camarades

Edward, appelé *Ted*, rejoint la *Royal Air Force, Volunteer Reserve* à partir de juillet 1939. Toute la suite de sa carrière est expliquée en détails dans ses *Mémoires de Guerre*.

<http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/pages/faits-de-guerre/28-02-1943-wellington-bk343-sauzon-belle-ile-en-mer/sgt-edward-allison-wartime-memoirs-39-45.html>

**Edward a été fait prisonnier à 22 ans.**

\*\*\*

## **La dernière témoin.**

Marie-Ange PORTUGAL, née RIBOUCHON en juin 1927, avais 15 ans en février 1943 et habitait au village de Borcastel avec sa mère Marie et son jeune frère Achille. Son père, Pierre, était prisonnier de guerre.

Le 28 février 1943, le *Wellington* était tombé à Ster-Vraz où il y avait une position allemande avec des baraquements et un peu plus au nord un projecteur. Les soldats allemands ont donc été rapidement sur les lieux du crash. Le lendemain son futur mari Louis Portugal, qui habitait en face à Bortifaouen, a essayé d'aller voir l'avion mais les soldats allemands empêchaient les français d'approcher.



**Paige STOCKLEY et Marie-Ange PORTUGAL en août 2022**

Le *Sgt* Edward ALLISON est tombé dans le marais de Ster-Vraz. Son parachute aurait été trouvé par Jean-Louis GUENANTIN qui habitait au village de Bortifaouen. Sa femme Caroline serait venue avec sa petite-fille Marie-France voir Marie, la mère de Marie-Ange qui était aussi couturière, pour lui demander de faire une robe avec le parachute en soie pour Marie-France GUENANTIN.

**Je n'ai pas pu vérifier cette information.**

Marie-Ange, qui avait une très bonne mémoire, a pu définir l'endroit exact où est tombé cet avion pour installer le *Memorial* à la mémoire de ces aviateurs.

Marie-Ange est malheureusement décédée à presque 96 ans en juin 2023.