

BULLETIN de l'Association PATRIMOINE de Grez-Neuville

Association Loi 1901 – Étude et Conservation du Patrimoine de Grez-Neuville – Bulletin N° 3 - février 2013 -

EDITO du président.

Chers Amis,

En même temps que cette convocation à notre Assemblée Générale, vous est envoyé cet important document :

Le 26 juin 1943, s'est écrasé sur le sol de la commune de Grez Neuville un bombardier Lancaster anglais. 70 ans après, le 26 juin 2013 en association avec la municipalité, nous érigerons une stèle à la mémoire des 7 aviateurs anglais qui ont donné leur vie pour que nous soyons libres.

Un membre de la famille sera présent ainsi qu'un représentant du Royaume Uni.

Je vous invite dès maintenant à retenir cette date et à en parler autour de vous. Nous sommes à la recherche de tout témoignage et de débris de l'avion.

Je remercie Monsieur Michel DANIN (UATL—UNIVERSITE ANGEVINE DU TEMPS LIBRE) qui a travaillé de nombreuses années pour relater l'histoire de cet avion et de son équipage.

Je vous en souhaite bonne lecture et vous adresse mes vœux les meilleurs pour cette nouvelle Année.

Jean Gaël Cesbron

N'hésitez pas à nous
contacter.

Vous pouvez vous adresser à

Marie-Claire Braud, Paul
Lemesle, Henry et Martine
Dutasta, Françoise Martin.

Aidez-nous ou rejoignez-nous
le montant de l'adhésion est
de 5 € par personne.

Association Loi 1901
Patrimoine de Grez-Neuville
Bulletin n° 3 - février 2013

Directeur de publication
Jean-Gaël Cesbron
Rédaction Michel Danin (UATL),
Mise en Page Henry Dutasta

Sommaire

- Adhérez
- Communiquez vos documents
- Convocation AG 21/02/2013
- Crash de l'Avro Lancaster MK II le 26 juin 1943

CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE

Nous vous prions de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale ordinaire annuelle de l'association pour l'étude et la conservation du patrimoine de Grez-Neuville qui aura lieu le

JEUDI 21 FEVRIER A 20 H SALLE DU PORT

Nous vous espérons très nombreux !!

Jean Gaël CESBRON et Marie-Claire BRAUD

ORDRE DU JOUR

Rapport moral et rapport d'activité
Rapport financier
Les projets pour 2013
Questions diverses
Pot de l'amitié

Il ne sera pas trop tard pour régler la cotisation 2012 pour ceux qui ne l'ont pas fait. Le montant de la cotisation 2013 reste à 5€

BONNE NOUVELLE :

L'association a obtenu de l'administration fiscale la déductibilité des dons : « Concernant les dons aux organismes d'intérêt général ou reconnus d'utilité publique, la réduction est de 66 %, dans la limite de 20 % de votre revenu imposable ». Un reçu sera envoyé pour tout don supérieur à 20 € (cotisation incluse).

PROCHAINS ARTICLES :

- Dans ce Bulletin n°3 – Le crash du bombardier le 26 juin 1943
- Bulletin n°4 - La ligne de chemin de fer Angers-Segré.
- En préparation – évasion, avec l'aide d'habitants du Lion et de Grez-Neuville, de 6 déportés en gare du Lion d'Angers le 4 août 1944 – récit tiré des témoignages écrits à l'époque.
- A l'étude, l'histoire des ponts de Grez-Neuville, l'histoire de la laiterie.

EN COURS : Retranscription de la monographie du Prince Dominique de Broglie à paraître en 2015.



GREZ-NEUVILLE

26 juin 1943

Michel DANIN

**Crash de l'Avro Lancaster-Mk II
DS663 KO-C**

**3rd BOMBER COMMAND GROUP
115th Squadron**



L'AVRO LANCASTER Mk II est un bombardier lourd sorti en 1943. Fabriqué par A.V ROE & Cie Ltd il est motorisé avec 4 moteurs BRISTOL HERCULES de 1735CV. Seulement 300 exemplaires seront construits. Ce bombardier pèse plus de 28 tonnes, il a une autonomie de 3620 km et a une vitesse maxi de 426km/h à 4300m. Il peut atteindre une altitude de 5650m. Avec une envergure de 31,09m il est long de 21,18m pour une hauteur de 6,25m.

L'équipage est de 7 hommes et il est armé de 10 mitrailleuses et peut porter 6350kg de bombes.

Le 115th Squadron, appartenant au 3rd group, était basé en Grande Bretagne à East-Wretham, Norfolk.



EAST-WRETHAM



Le Squadron Leader R.A.G BAIRD est pilote du DS663 KO-C. Il est assisté de W.J MOORCROFT, son navigateur, d'E. SMITH son opérateur radio, d'H. MATTHEWS son mitrailleur arrière, du bombaimier (bombardier) R. WALKER. Le mitrailleur dorsal est australien. Il s'agit de N.A.B ROBINSON.



Le 11 juin 1943

L'équipage embarque à bord du Lancaster DS663 KO-C qu'il vient de toucher et participe au bombardement sur Düsseldorf avec 12 autres appareils du 115th.

Le 12 juin 1943

DS663 KO-C se joint à l'attaque sur Bochum avec 12 autres Lancasters du 115th. Suite à la mise hors de combat du mitrailleur dorsal ROBINSON consécutive au mauvais fonctionnement du système d'oxygène, la mission est abandonnée. Les bombes sont larguées au-dessus de la mer du Nord.

OPERATIONS RECORD BOOK						
DETAIL OF WORK CARRIED OUT						
By No. 115 Squadron.						
SECRET						
For the Month of JUNE, 1943.						
DATE	MISSION	CREW	TYPE	UP	DOWN	DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT
12/6/43	Lancaster Mk.II. C.D.S. 663	S/Ldr R.A.G. BAIRD P/O W.J. MOORCROFT Sgt. E.H. SMITH, R. 882 Sgt. H.W. MATTHEWS, R. P/O N.A.B. ROBINSON, A. Sgt. H. MATTHEWS, R. Sgt. G.D. DALRYMPLE, I.	Captain Navigator W/Oprtr. Airt. on b'er Mid Upper Rear Gunner Flt. Engineer	00 10	01 50	13 aircraft (6 from 'A' Flight & 7 from 'B' Flight) were detailed to attack target BOCHUM in accordance with Form 119, received from Headquarters, No.3 Group. A/O.C.D.S. 663 S/Ldr R.A.G. BAIRD and crew. A/O.C.D.S. 661 P/O W.J. MOORCROFT and crew. A/O.C.D.S. 658 P/O H.W. MATTHEWS and crew. A/O.C.D.S. 659 P/O N.A.B. ROBINSON and crew. A/O.C.D.S. 657 P/O H. MATTHEWS and crew. A/O.C.D.S. 656 P/O G.D. DALRYMPLE and crew.
	Lancaster Mk.II. F.D.S. 661	P/O J.T. ANDERSON Sgt. H.B. D. P/O J.G. GUNTON P/O F.G. ANDERSON Sgt. I.M. S.A. Sgt. G.H. S. Sgt. A.T. G.	Captain Navigator W/Oprtr. Airt. on b'er Mid Upper Rear Gunner Flt. Engineer	00 05	01 55	A/O.C.D.S. 650 P/O J.T. ANDERSON and crew. A/O.C.D.S. 650 P/O H.B. D. and crew. A/O.C.D.S. 652 P/O J.G. GUNTON and crew. A/O.C.D.S. 651 P/O F.G. ANDERSON and crew. A/O.C.D.S. 650 P/O I.M. S.A. and crew. A/O.C.D.S. 651 P/O G.H. S. and crew. A/O.C.D.S. 651 P/O A.T. G. and crew.
	Lancaster Mk.II. S.D.S. 655	P/O D.W. REID P/O J.J. CANNING Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S. Sgt. H.W. MATTHEWS, R. Sgt. H.W. MATTHEWS, R.	Captain Navigator W/Oprtr. Airt. on b'er Mid Upper Rear Gunner Flt. Engineer	00 05	01 55	BOMB LOAD 6 aircraft each carried 1 8,000lb H.C., 16 50lb incendiary, & 360 4lb incendiary. 7 aircraft each carried 1 8,000lb H.C., 32 50lb incendiary, & 720 4lb incendiary. All carried cameras. A/O.C.D.S. 655 (Captain P/O D.W. REID) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 655 (Captain P/O D.W. REID) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 655 (Captain P/O D.W. REID) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load.
	Lancaster Mk.II. W.D.S. 650	P/O J.K. BULLOCK Sgt. J. BULLOCK Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S.	Captain Navigator W/Oprtr. Airt. on b'er Mid Upper Rear Gunner Flt. Engineer	00 10	01 40	A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.K. BULLOCK) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.K. BULLOCK) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.K. BULLOCK) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load.
	Lancaster Mk.II. D.D.S. 650	P/O J.G. STANLEY Sgt. J.G. STANLEY Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S. Sgt. G.H. S.	Captain Navigator W/Oprtr. Airt. on b'er Mid Upper Rear Gunner Flt. Engineer	00 10	01 40	A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.G. STANLEY) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.G. STANLEY) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load. A/O.C.D.S. 650 (Captain P/O J.G. STANLEY) was forced to abandon the sortie due to illness of Mid Upper (P/O N.A.B. ROBINSON, A.) & returned to base early after jettisoning his bomb load.

Le 19 juin 1943

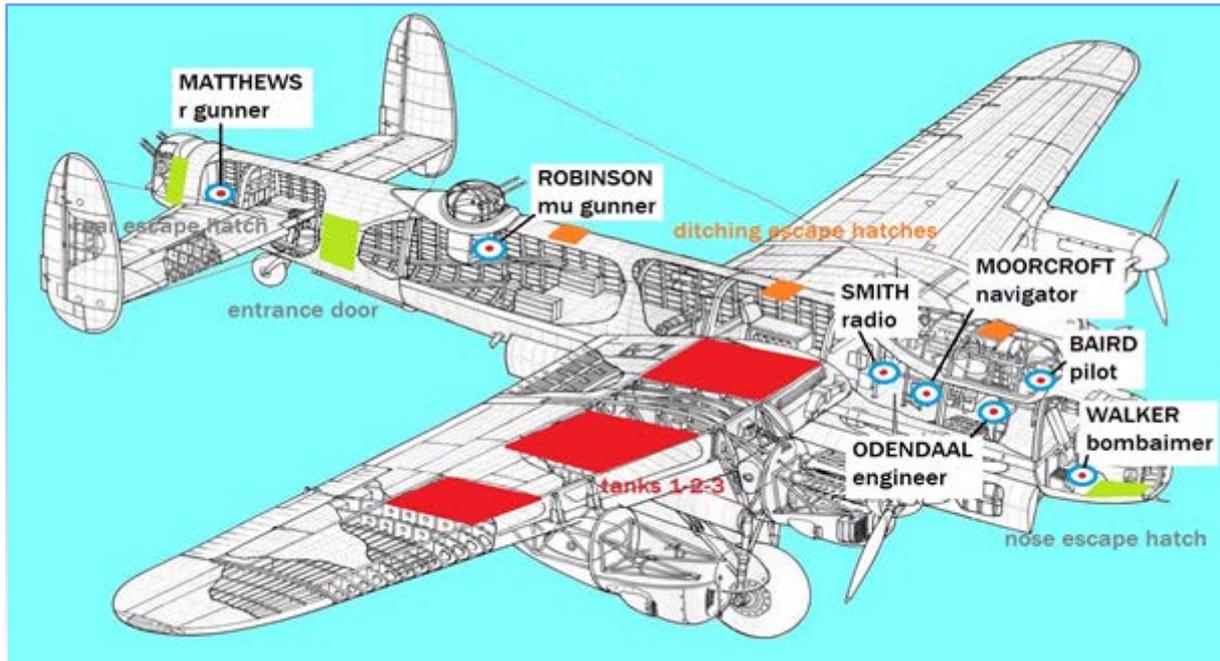
L'équipage du Sqn/Ldr BAIRD participe à une opération de minage à l'estuaire de la Gironde (zone 63 DEORDAR) toujours à bord du DS663 KO-C. Il s'agit d'une

mission « gardening » ou les mines sont appelées « vegetables » L'opération se déroule sans encombre au large du Lac Hourtin avec un largage à 300m d'altitude. MATTHEWS constate que la 4^o mine explose lors de son impact avec la surface.

Le 21 juin 1943

DS663 KO-C se joint à la mission de bombardement sur Krefeld. Le Wing Commander RAINSFORD est aux commandes avec le Sgt NEWTON, nouvellement formé. WALKER est bombaimier. Le bombardier est porteur d'un « cookie » de 4000kg. Au-dessus de la cible WALKER déclenche le largage à

6500m. La bombe ne se détache pas. Les 1000kg de bombes incendiaires sont larguées avant la prise de la photo-flash. Il est impossible de fermer la soute. RAINSFORD parvient à poser le Lancaster à East-Wretham à 3h45.



Le 24 juin 1943

L'équipage est à nouveau au complet à bord et participe à l'attaque sur Wupperthal avec 13 autres appareils du 115th. L'équipage confirme l'existence d'incendies très concentrés et de hautes colonnes de fumées.

Le 25 juin 1943

L'équipage prend quelques jours de repos, en congé dans leur famille pour les plus chanceux. R. WALKER est de ceux-là. C'est un joyeux drille, un sportif accompli, un excellent danseur, un redoutable joueur de poker. Durant sa permission il rend visite à sa famille.

Au réveil les équipages ignorent de quoi sera fait la nuit prochaine. Ils ne l'apprennent qu'après le petit déjeuner. Si une mission doit avoir lieu les équipages sont avisés et contrôlent le matériel dans le courant de la matinée. En début d'après-midi, au sortir de leur briefing, les officiers dévoilent à mots couverts le nom de la destination.

Pilotes, navigateurs, puis bombaimers et opérateurs-radio assistent à leurs briefings respectifs, clôturé par le briefing météo.



Les navigateurs sont informés des routes à suivre et des turning-points. Les opérateurs sont briefés sur les fréquences sélectionnées et leur moment d'utilisation. Les bombaimers se voient détailler la charge utile du bombardier et sa composition. Les bombaimers sont informés du minutage des différentes phases et des couleurs sélectionnées pour les marqueurs de cible.

Extrait de Ouest Eclair (Ouest France actuel) du 28 juin 1943.

Les rôles sont distribués : "operation night of 25th june, 1943 -target- Gelsenkirchen & Minelaying_(Area La Rochelle)"

Cette nuit du 25 au 26 juin

1943 le Bomber Command engage une force importante de 473 appareils sur Gelsenkirchen. (214 Lancasters, 134 Halifax, 73 Stirlings, 40 Wellingtons, 12 Mosquitos)

Depuis 1941 c'est le premier raid sur cette ville. Il s'agit d'un « oil target » (cible pétrolière de la Ruhr).

Cette mission n'est pas un succès ; la cible a été obscurcie par les nuages et 5 des Mosquitos équipés du système Oboe de marquage n'ont pas réussi à accrocher correctement la cible.

33 appareils également sont envoyés poser des mines dans les Frisons et sur les côtes françaises ;

Deux Lancasters du 115th, DS675 et DS663 KO-C, sont affectés à cette mission, la presque totalité du squadron (12 Lancasters) est affectée à la mission de Gelsenkirchen.

Un nouvel équipage est attribué à DS663 KO-C l'équipage habituel étant en permission.

Il s'agit de :

Sgt WHITEHEAD F., capitaine (pilote)
 Sgt GLOVER P., navigateur
 Sgt RICHARDSON R., opérateur-radio
 Flying Officer PARRY F., bombardier
 Sgt BAKER E., mitrailleur dorsal
 Sgt McGOWAN W., mitrailleur arrière
 Sgt PRICE L., ingénieur-mécanicien.

Lancaster Mk. II. V. D. S. 675	Sgt. DOBETT, R. Sgt. JEFFREY, F. Sgt. ARNES, B. Sgt. SPARROW, H. Sgt. SCHLEGEL, K. Sgt. ELLAMY, W. Sgt. HODGES, W.	Captain Navigator W/T. Oprtr. Aircraft Ser Mid Upper Rear Gunner Plt. Engineer
Lancaster Mk. II V. D. S. 663	Sgt. WHITEHEAD, F. Sgt. GLOVER, P. Sgt. RICHARDSON, R. P/O. F. PARRY Sgt. BAKER, E. Sgt. MCGOWAN, W. Sgt. PRICE, L.	Captain Navigator W/T. Oprtr. Aircraft Ser Mid Upper Rear Gunner Plt. Engineer

Tous sont membres de la Royal Air Force Volunteer Reserve.

Les deux Lancasters affectés au largage de mines marines

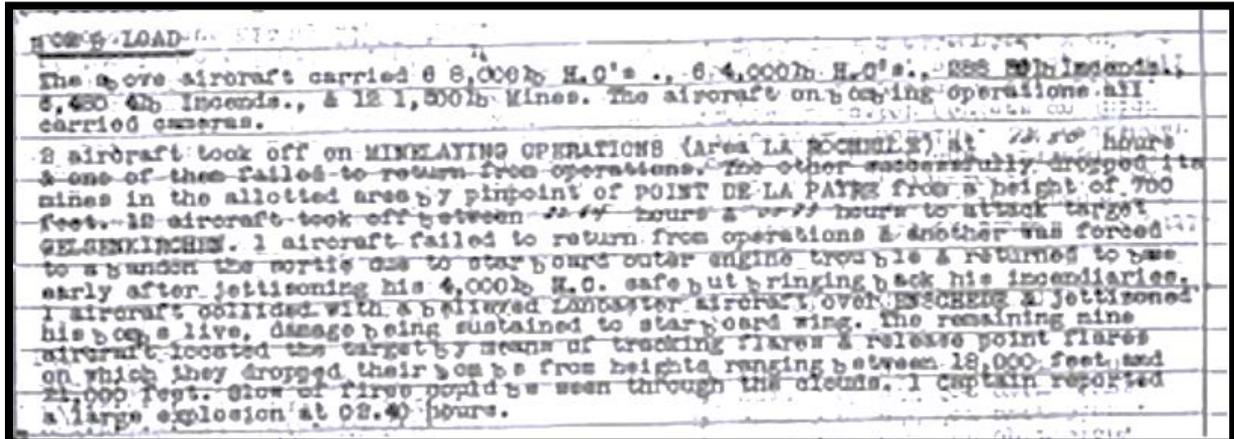
reçoivent leur plan de vol pour le secteur 62 (Cinnamon a1, a2) au large de La Rochelle au pinpoint « Point de la Paire »

A 22h50 DS675 et DS663 décollent emportant chacun un chargement de 6 mines de 1800 livres.



UN SEUL REVIENDRA.

DS675 indique avoir largué son chargement à une altitude de 200m.



L'ORB (operations record book) AIR 27/890 SECRET indique que DS663 est porté manquant au retour de l'opération "One of them failed to return from operation". Il n'y a aucune autre précision.

Il s'agit bien sûr du Lancaster crashé à Grez-Neuville.

Chorley et LostBombers situent le crash en mer.

Le site francecrashes39-45.net précise que DS663 KO-C a été pris en chasse sur Nantes et abattu par un chasseur de nuit et que l'avion s'est écrasé à 02h50. Ce site fait référence. Il donne pour mission un largage de mines sur Lorient (Artichokes Region) au lieu de la Rochelle.

RAFINFO est très succinct : 1943/211 115/DS663 Night-fighter 0210 Grez Neuville (Maine-et-Loire) 20 km NW Angers.

(1943 DS663 a été abattu par un chasseur de nuit à Grez-Neuville à 20 km au Nord-Ouest d'Angers.)

Bien entendu Le Petit Courrier (Courrier de l'Ouest actuel) et Ouest Eclair (actuel Ouest France) n'en parlent pas.

La littérature sur ce sujet précis semble assez pauvre.

En effet seul Pierre Cochard dans son ouvrage « Quatre années pendant la guerre 1940-1944 au LION d'ANGERS » relate cet évènement d'une façon précise pages 34 et 35.

Une nuit d'horreur

Si la presse et la radio officielles n'en avaient pas parlé quotidiennement, on aurait presque oublié, dans notre région du moins, que la guerre tonnait partout dans le monde. Mais la réalité s'imposa brutalement dans une nuit de fin juin 1943.

A 3 km du Lion, vers Brain, entre les fermes de Grigné et de la Bénardière, à 300 m de l'une et de l'autre, un quadrimoteur anglais appelé "forteresse volante", touché par la chasse, vint s'écraser en flamme vers minuit. Son équipage était de 6 ou 8 hommes.

Imagine-t-on l'émoi des cultivateurs réveillés de cette façon. Et aussi celui du bétail sommeillant en pleine pâture. Les vaches s'enfuirent de tous côtés, l'une d'elle fut brûlée. Les chevaux affolés ont été retrouvés à près de 3 km, à la Vez.

Quant à l'équipage, on n'en retrouva que quantité de macabres débris épars. Ils furent rassemblés, mis en cercueils et inhumés dans le cimetière de Grez-Neuville. Mr Braud fermier de Grigné glana d'autres restes humains qu'il plaça dans une caisse plombée, en attente.

34

Après les hostilités, au cours d'une émouvante cérémonie, une délégation militaire britannique vint relever les cercueils du cimetière, puis se rendit à Grigné sur les lieux du sinistre où Mr Braud remit son funèbre coffret.

Revenons aux heures de la catastrophe. En très peu de temps, des troupes stationnées au Lion et en forêt de Brain étaient sur place et restaient plusieurs jours, interdisant toute approche et manifestation de pitié. Les fleurs furent même piétinées. Puis des camions militaires emportèrent le tout ; en 1943, la pénurie de matière première précieuse imposait à l'Allemagne la moindre récupération.

Mais de longues traînées de sang sur le sol indiquaient qu'un homme avait échappé à la mort. Alors, il n'y eut de cesse qu'on ne le retrouvât. Grigné et d'autres fermes furent fouillées de fond en comble.

Plus tard, on sut qu'il avait été recueilli, soigné et caché par une femme d'Angers. Comme l'aviateur américain Ilfrey, il revint sur le terrain tragique, amputé d'une jambe. Nous n'en savons pas davantage.

Quelques heures seulement après le drame, le pilote de chasse allemand, ayant atterri à Nantes, arriva à Grigné en grand uniforme et somptueuse voiture. Contemplant la carcasse encore flambante du bombardier, et très satisfait de lui, il déclara aux fermiers à peu près ceci : "J'ai fait du bon travail".

La guerre est la guerre, certes... mais, de grâce, un peu d'humanité !

Ces pauvres hommes sont morts pour leur patrie anglaise, bien sûr, mais aussi pour la France, et en France. Pourquoi n'a-t-on jamais inscrit leurs noms sur le monument aux morts de Grez-Neuville et au cimetière qui accueille momentanément leurs dépouilles, et même au Lion d'Angers plus proche ?

Ce texte nous donne des précisions mais aussi soulève diverses questions.

Reprenons le point par point. Bien entendu les souvenirs des témoins ne sont pas à mettre en cause.

Ce texte nous donne l'emplacement du crash
« à 3 km du Lion, vers Brain, entre les fermes de Grigné et de la Bénardière à 300 m de l'une et de l'autre »

« Un quadrimoteur anglais appelé « Forteresse Volante », touché par la chasse vint s'écraser en flamme vers minuit. Son équipage était de 6 ou 8 hommes »



Il s'agissait en fait d'un Avro Lancaster et non d'une « Forteresse Volante » ayant un équipage de 7 hommes comme nous l'avons vu précédemment. Précisons quand même que le terme Forteresse Volante a été utilisé d'une façon plus ou moins générique pour désigner les bombardiers lourds alliés.

Le crash a eu lieu en fait à **2h11** selon l'homologation du résultat par la chasse de nuit allemande (11 NJG5). Le site « Ciel de Gloire » nous indique **2h27**. France Crash 39-45 indiquait **2h50**.

« Mais de longues trainées de sang sur le sol indiquaient qu'un homme avait échappé à la mort. Alors il n'y eu de cesse qu'on ne le retrouvât. Grigné et d'autres fermes furent fouillées de fond en comble.

Plus tard on sut qu'il avait été recueilli, soigné et caché par une femme d'Angers. Comme l'aviateur Ilfrey, il revint sur le terrain tragique, amputé d'une jambe. Nous n'en savons pas davantage »

Le document ORB (Operations Records Book AIR 27/890 SECRET) du Bomber Command RAF est clair l'équipage a péri. Nous en verrons plus loin la confirmation formelle du « Commonwealth War Graves Commission » (Commission des cimetières militaires du Commonwealth ». Nous présenterons plus loin les photos de TOUTES les tombes de l'équipage (comparées avec la liste ORB de la mission). L'aviateur amputé d'une jambe était peut être un aviateur du même squadron venu sur le lieu du crash de ses camarades. Nous non plus nous n'en savons pas davantage.

« Quelques heures seulement après le drame, le pilote de chasse allemand, ayant atterri à Nantes, arriva à Grigné en grand uniforme et somptueuse voiture. Contemplant la carcasse encore fumante du bombardier, et très satisfait de lui, il déclara aux fermiers à peu près ceci « J'ai fait du bon travail ». »



La visite du pilote sur le site d'un « résultat » est courante. Par exemple le 15 juillet 1943 l'avion du Squadron Leader R.A.G BAIRD (DS 690) est abattu dans la vallée de la Cornette, près de Fays-les-Veneurs en Belgique. Le pilote allemand Hptm GEIGER est venu sur place, en avion (un Fieseler Storch) pour constater son résultat.

Un article dans le Courrier de l'Ouest du 17 février 1994 complète nos informations.



Reprenons ce texte en détail.

Le 26 juin 1943, à 2 h 15 du matin, un combat aérien avait lieu au dessus de la ferme de Grigné, commune de Greze-Neuville. Un bombardier anglais, un quadrimoteur Halifax, était atteint et explosait. Les débris de l'avion se dispersèrent sur plus de deux kilomètres.

Nous avons vu plus haut qu'il s'agissait d'un bombardier Avro-Lancaster et non d'un Halifax. Avouons la ressemblance entre les deux bombardiers. L'heure du crash est correcte l'action ayant été validée à 2h11.



HALIFAX



LANCASTER

Cinq corps furent recueillis, mais les Allemands les prirent en charge pour les emmener à Nantes. M. Brault, cultivateur et M. Pasquier, garde-champêtre de Grez-Neuville, recueillirent des membres et des morceaux de chair dans les champs et surtout dans les haies. Dans un coin de prairie, ils firent une tombe entourée

d'un enclos et surmontée d'une croix.

Vers la fin de 1946, un officier canadien, le commandant La Ronde, vint sur place, récupéra quelques objets dont un gant et déclara connaître l'identité des aviateurs. Le jeudi 18 mars 1948, deux officiers anglais venaient chercher

ce qui restait des corps et les emmenaient à Nantes.

En fait 7 corps ont été transférés à Nantes.

Le septième aviateur

Pour M. et Mme Georges Deschere qui habitent maintenant Grigné, il n'y a pas de doute : il y eut un survivant le 26 juin 1943. Un des membres de l'équipage de l'avion aurait sauté en parachute. Atteint de blessures graves, il aurait été pris en charge et conduit dans une maison à Angers où il aurait subi l'amputation d'une jambe.

A l'époque, les Allemands questionnèrent non sans brutalités M. et Mme Brault pour leur faire avouer où était passé

l'aviateur. Ils l'ignoraient totalement. En 1965, M. et Mme Brault étant absents de leur exploitation, ils se trouvaient à la Foire-exposition d'Angers, une voiture immatriculée en Grande-Bretagne vint à Grigné. Il y avait quatre Anglais guidés par une dame qui dit habiter Angers. Parmi les quatre Anglais se trouvait un homme amputé d'une jambe. Les personnes présentes à la ferme crurent comprendre qu'il s'agissait de l'aviateur rescapé.

Dans la première partie du texte il n'est question que de cinq corps. Dans cette seconde partie l'on parle du septième aviateur. De cet aviateur amputé il est seulement précisé « Les personnes présentes à la ferme crurent comprendre qu'il s'agissait de l'aviateur rescapé » Le discours est beaucoup moins formel.

La question est posée qui était le pilote allemand qui a abattu DS663 KO-C ?
Une recherche a été menée parmi les listes d'homologations des avions détruits par la chasse de nuit allemande dans la nuit du 26 juin 1943.

La réponse est sans appel il s'agit de l'Oberleutnant (Lieutenant) Erich GOLLASH (i-Zus.Arb : LN). Il appartenait au IV/NJG5 plus précisément au 11/NJG5. (Nachtjagdgeschwader 5 / 5ème escadron de chasse nocturne) IV° groupe, 11° escadrille

Il s'agissait de sa 6° victoire.

Le résultat figure sur le Film C.2027/I Anerk : Nr 35*

Le NJG5 était commandé par le Geschwaderkommodoren Maj Fritz Schaffer.
Le IV° groupe était commandé par le Maj Heinrich Prince zu Sayn-Wittgenstein.
Bien que basé à Insterburg de nombreuses unités étaient détachées.

L'inventaire des avions du IV/NJG5 en juin 1943 nous indique que l'Oblt GOLLASH devait piloter un Messerschmitt Me 110 F-4.

Il s'agit de la première version du Me110 spécifiquement conçue comme un chasseur de nuit. Il était équipé d'un radar FUG202 Lichtenstein puis d'un radar F4.



L'Oblt Gollash disparaîtra en vol, avec son équipage, sur un Ju 88 C-6 (sans doute un Junker 88 C6b) sur le front Est le 25 septembre 1943. Il était affecté à cette époque au NJG100.

Il totalisera 7 victoires.

Les corps des sept membres de l'équipage reposent au Cimetière du Pont du Cens à Nantes. Un carré militaire contient les sépultures de 112 aviateurs anglais tués pendant la seconde guerre mondiale.



PAIX A LEURS AMES

Sgt **WHITEHEAD** F., capitaine (pilote)
21 ans, fils de Fred et Florence A Whitehead de Southsea, Hampshire

Sgt **GLOVER** P., navigateur
20 ans, fils de Eric Arthur et Sarah Frances Glover de Purley, Surrey

Sgt **RICHARDSON** R., opérateur-radio
20 ans, fils de William Dorrner Richardson et de Lizzie Richardon, de Hemel,
Hempstead, Hertfordshire

Flying Officer **PARRY** F., bombardier

Sgt **BAKER** E., mitrailleur dorsal
26 ans, mari de France Mary baker de Crayford, Kent

Sgt **McGOWAN** W., mitrailleur arrière
21 ans, fils de Charles et Jane McGowan de Port Glasgow, Renfrewshire

Sgt **PRICE** L., ingénieur-mécanicien.
Ils sont inhumés au Cimetière Pont-du-Cens à Nantes LC TC 2-6

Ils appartenait tous à la Royal Air Force Volunteer Reserve.



REMERCIEMENTS

Merci à Gérard CERIZIER pour l'aide inestimable qu'il a apporté à la rédaction de ce document.

Rien n'aurait été pareil sans les travaux de Pierre MIHIEL son site, ses textes, ses documents personnels, le temps qu'il a consacré.

REFERENCES

- L'ORB (operations record book) AIR 27/890 SECRET est disponible aux Archives Nationales Britanniques sous la Référence AIR 27/90 11-13, ce document comporte 41 pages.
- L'ouvrage de Pierre COCHARD cité porte le titre exact « Quatre années pendant la guerre 1940-1944 AU LION D'ANGERS à Grez-Neuville, Montreuil-sur-Maine, Thorigné, Cochard.
- John FOREMAN Luftwaffe nightfighter combat claims 1939-45
- Des dizaines de sites britanniques ou français ont été explorés : DS663, france-crash 39-45, cieldegloire, rafinfos115squadronlost, atlanticEchan, controltowers, avro-lancaster, weapons_bf_110F, bombercrewgardening, bomber command, east wretham...
- La liste est trop longue mais disponible chez l'auteur.
- Le fichier du Commonwealth War Graves Commission a bien entendu été consulté.
- Les photographies des tombes ont été prises par Isabelle PERROT et Guillaume VAN DER WENDE. Pierre VANDERVELDEN a extrait ces documents de sa « base » personnelle.
- Aux Archives Départementales de Maine et Loire en ligne « le Petit courrier » et sur le site de Ouest France « Ouest Eclair »
- Courrier de l'Ouest du 17 février 1994 (collection personnelle- JOUBERT)

Diverses informations ont été extraites des documents personnels de l'auteur et des documents de travail du groupe de recherches.



UNIVERSITE ANGEVINE DU TEMPS LIBRE
ECHANGES CULTURELS ANGEVINS

Atelier de Recherches Historiques
Contact : pentecote44@gmail.com

Michel DANIN
☎ 06 85 31 76 74

MAI 2012