



Le journal de l'association Air Memorial

Aérogare de Vannes / Golfe du Morbihan, 56250 Monterblanc

CARNET DE VOL

NUMÉRO 4, JUIN 2025

LE MOT DU PRÉSIDENT :

SOMMAIRE

- 1 - Visite de Pat Eichers à Ploeren, pages 2, 3 et 4.
- 2 - Le 11 novembre à Grand-Champ, page 5.
- 3 - Exposition à Monterblanc, page 6.
- 4 - Cérémonies à Camors et à Pluvigner, page 7.
- 5 - Roy W. Christianson, pages 8, 9, 10, 11 et 12.
- 6 - Assemblée générale, page 13.
- 7 - Hommages, à Molac et à Guillac, pages 14 et 15.
- 8 - Cérémonie en Tchèque, pages 16, 17 et 18.
- 9 - Expositions à Kervignac, page 19.
- 10 - Rencontre avec Philippe Jegousse, pages 20, 21 et 22.
- 11 - Avec le MAM, pages 23 et 24.
- 12 - Visites, à Elven et à St Marcel, page 25.
- 13 - Exposition à l'Île-aux-Moines, page 26.
- 14 - Les battle-dress de nos libérateurs, page 27.
- 15 - Concours National de la Résistance et de la Déportation à Pluvigner, page 28.
- 16 - Nouveau site internet, page 29

A bien réfléchir l'histoire de l'aviation dans notre région et notamment celle des combats aériens de la Seconde Guerre mondiale, foisonne de pistes susceptibles d'enrichir notre connaissance de ces événements et de leurs protagonistes. Il nous appartient d'être à l'écoute, d'être attentifs, puis de les suivre et de les explorer pour ne pas en perdre définitivement la trace.

De même les opportunités pour rendre hommage aux acteurs de cette histoire ne manquent pas. Il appartient à une association comme la nôtre de solliciter les collectivités locales, les espaces culturels, les écoles et les collèges et même la presse, pour tout simplement ne pas oublier.

Ce quatrième numéro vous entrainera à travers les communes de notre département où Air Mémorial a exposé cette année.

Vous lirez le récit de la visite de Pat Eichers à Ploeren, citoyen américain originaire du Minnesota et de ses proches en 2023 que nous n'avions pas encore publié par manque de place !

Un hommage est rendu au 2nd Lt. Roy P. Christianson mort tragiquement dans le crash du B-17 « Beats-Me » à Camors le 23 janvier 1943. En effet les circonstances de son décès nous ont ému.

Nous embarquerons à bord du L-19 de Philippe Jegousse pour un vol entre Chavenay (77) et Quiberon (56), mais pas seulement...

Nous irons à Elven sur les lieux même de l'opération « Savanna » que probablement peu d'entre nous connaissent.

Pour la première fois depuis la création de notre exposition « Le cuir des Anges », nous sollicitons votre soutien, rendez-vous page 27.

Enfin nous vous présenterons la superbe réalisation d'un groupe d'élèves de troisième du collège Goh-Lanno de Pluvigner (Morbihan) qui vient de recevoir le premier prix départemental du Concours National de la Résistance et de la Déportation (CNRD). Un investissement exceptionnel de ces jeunes mais aussi de leurs professeurs... Jean-Yves Reynaud a été contacté et a pu apporter son aide « logistique » à cette magnifique réalisation qui, bien qu'éloignée de l'aviation, rend hommage à des combattants français et nous en sommes fiers !

Et bien d'autres articles seront à découvrir dans ce Carnet de Vol que nous vous souhaitons agréable à lire.

Frank Bernard

Visite de Pat Eichers à Ploeren le 30 juin 2023

par Frank Bernard

Photos Air Mémorial

Le 18 novembre 2006, Air Mémorial et M. Corentin Hily, maire de Ploeren (56), invitent Charles Boyd Woehrle, citoyen américain, pour l'inauguration à la mairie d'une plaque commémorative en mémoire du crash du bombardier B-17 « The Concho Clipper » de l'US Air Force le 29 mai 1943 sur le territoire de la commune. 6 aviateurs survécurent dont Charles et 4 autres furent tués.

Le B-17 F # 42-29838 appartient au 351st Bomb Group – 509 Bomb Squadron. Charles est le dernier survivant de l'équipage, il est décédé le 23 mars 2015.

Courant mai 2023 je reçois un mail de Nelly Le Grégam, la nièce de Béatrice Belz dont la famille a hébergé et caché en mai 1943 le pilote de cet appareil, le 1st Lt. Colonel James Russell Jr.

Nelly reçoit prochainement ses amis américains dont Pat Eichers, passionné de la Seconde Guerre mondiale car son père et ses oncles y ont participé activement...

Il vit à Loretto dans le Minnesota, l'état dont était originaire Charles Woehrle.

L'histoire de Charles est connue aux USA grâce à sa nièce, Louise Woehrle, devenue cinéaste et qui a réalisé un documentaire émouvant qui présente le témoignage de son oncle, sur son expérience durant la Seconde Guerre mondiale. Son film a été primé à plusieurs reprises dans le pays.

Nelly me propose de me joindre à eux car Pat souhaite avoir des détails, savoir s'il reste des vestiges du " Concho Clipper" et surtout découvrir la plaque commémorative ainsi que le lieu du crash.

Le 30 juin, rendez-vous est pris devant l'espace culturel du Triskell à Ploeren où est dorénavant exposée la plaque. Pat est accompagné de sa femme Kris, de leur fils Christian et de Jyneen la sœur de Pat. C'est avec beaucoup d'émotion que nos amis américains la découvrent.



De gauche à droite : Jyneen, Nelly Le Grégam, Pat, Christian et Kris entourant la plaque commémorative.

En ce qui concerne l'existence de restes de l'avion, nous n'avons pratiquement rien retrouvé sur le site du crash si ce ne sont quelques morceaux de douilles explosées. J'en offre deux à Pat qui n'avait jamais imaginé un jour tenir entre ses mains un témoignage de la chute du Concho Clipper ! L'émotion est palpable ...

Si rien n'a été conservé de l'avion, un équipement est extraordinairement parvenu intact jusqu'à nos jours. Cet objet a été offert à Charles Woehrle par Joël Guillo le jour de la cérémonie. En effet, Louis Guillo, le père de Joël, avait conservé la Mae-West (Surnom donné par les aviateurs américains au gilet de sauvetage en référence à l'actrice Mae West) du 1st Lt. Colonel James Russell, le pilote de l'avion, suite à l'aide qu'il lui avait apporté après son parachutage. J'en fait part à nos visiteurs.



Charles avec la « Mae West » de Russell en 2006.

Nous nous rendons ensuite sur le lieu du crash au lieu-dit « Le Poteau ». Munis de l'autorisation de l'agriculteur nous rejoignons le site en voiture car il est situé au bout d'une immense prairie. A faible vitesse, cela va de soi, car nos véhicules ne sont pas tout à fait adaptés ! Nos amis américains n'en reviennent pas ! Arrivés à l'endroit exact où est tombé l'avion je remarque que Pat est impressionné, en effet c'est la première fois qu'il voit de ses propres yeux le site d'un crash.

C'est alors qu'un témoignage que j'ai recueilli en 2006 me revient en mémoire, celui de Joseph Le Morillon :

« ... L'appareil en perdition perd de l'altitude en décrivant de larges cercles. J'aperçois deux parachutistes évacuer le bombardier juste avant que celui-ci n'explode et ne se coupe en deux.

Je suis accompagné d'un ami. Nous arrivons sur les lieux en même temps que deux soldats allemands. L'épave de la partie avant gît au sol, les deux allemands s'approchent d'une ouverture et commencent à en sortir les cadavres des aviateurs restés à bord. Sept corps sont retirés de l'avion puis alignés le long du talus *.

Dans les minutes qui suivirent un nombre plus important de soldats arrivèrent sur les lieux. Un officier les fait s'aligner devant les corps pour présenter les armes puis il salut à son tour. Les allemands recouvrent les corps d'un parachute ».

(* Note : En réalité quatre aviateurs ont été tués).

En 2023 François Lancelot ajoutait une précision insolite et émouvante :

« Le lendemain je me rendis sur les lieux du crash, dans la prairie du père de Lucien Le Maire.

Je fus surpris d'y découvrir une croix de bois plantée dans le sol. Sur cette croix je fus étonné de voir deux balles, probablement de fusil mitrailleur, coupées à mi-fer et formant également une petite croix. Qui l'a faite, plantée et enlevée ? mystère ».

Pat Eichers raconte suite à sa visite :

« Ma femme, Kris, parle français et a rendu visite à de nombreuses reprises à des amis en France. Nous avons été invités à visiter la Bretagne par Mme Nelly Le Gregam, qui nous a raconté l'histoire du crash du Concho Clipper, situé non loin de chez elle.

Je suis passionné par l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, et plus particulièrement par la campagne de bombardement de l'armée de l'air américaine en Europe. C'était ma première visite en Bretagne et j'ai été ravi de rencontrer Frank Bernard et d'en apprendre davantage sur le mémorial de Ploeren.

Avant de quitter les États-Unis, j'ai vu un film américain intitulé « Stalag Luft III - One Man's Story », sur Charles Woehrle, le bombardier du Concho Clipper.

Charles était également originaire du Minnesota, mon État natal, dans le Midwest des États-Unis. J'ai été très surpris d'apprendre que ce film parlait du B-17 qui s'est écrasé à Ploeren.

Lors de notre visite j'étais accompagné de ma femme Kris, de notre fils Christian et de ma sœur Jyneen. Nous tenons à remercier toutes les personnes qui se sont impliquées dans le mémorial de Ploeren pour leur contribution à la préservation de l'histoire de l'équipage du Concho Clipper.

Je tiens également à rendre hommage aux hommes et aux femmes de Bretagne qui avec courage ont consenti de grands sacrifices et contribués à libérer leur pays de l'occupation allemande. Lors de mon séjour en Bretagne, j'ai découvert leur rôle dans la Résistance, le soutien que celle-ci a apporté aux alliés et qui a conduit à la victoire en Europe ».

Patrick Eichers
Loretto, Minnesota, USA



Pat Eichers sur le site du crash du B-17.



Le mémorial avec les deux douilles inertes réalisé par Pat à son retour aux USA. Photo Pat Eichers.

A son retour aux USA, Pat a réalisé une vitrine symbolisant sa visite sur les lieux du crash à Ploeren, il écrivait ceci :

« Je voulais te dire que les deux douilles de mitrailleuse de calibre 50 du Concho Clipper sont exposées chez moi en toute sécurité. J'ai construit une vitrine avec une copie de la plaque que tu nous as montrée à la médiathèque de Ploeren. Ces objets sont très importants pour moi et je ne saurais trop te remercier pour ce beau cadeau ».

Voici le lien que nous a adressé Louise Woehrle qui permet de visionner le film qu'elle a réalisé, moyennant \$5.99, n'hésitez pas !

<https://vimeo.com/ondemand/375131/299904963>

Cérémonie du 11 novembre à Grand-Champ et repas de l'UNACITA du pays de Grand-Champ par Frank Bernard.

Photos Air Mémorial.

L'association représentée par Jean-Yves Reynaud et Frank Bernard a assisté à la cérémonie du 11 novembre 2024 à Grand-Champ.



Thierry Le Mao, président de l'UNACITA et Dominique Le Meur, Maire de Grand-Champ, devant le monument aux morts.

Comme chaque année à l'issue de la cérémonie, l'UNACITA du pays de Grand-Champ présidée par Thierry Le Mao organisait un repas pour ses adhérents à l'Espace 2000 « Célestin Blévin ».

A cette occasion l'association Air Mémorial a été invitée par son président à présenter son exposition « Les Ailes de l'Armée Française », dernière création en date de Jean-Yves Reynaud pour Air Mémorial. Le repas a réuni environ une centaine de convives. Les commentaires élogieux des participants sur notre exposition nous ont ravi. Thierry nous a invité ensuite à prendre le dessert et le café, nous permettant ainsi de prolonger notre présence en bonne compagnie. Un grand merci à tous !



Les convives entourés par l'exposition.



L'exposition Les Ailes de l'Armée Française.



Exposition à Monterblanc du 8 janvier au 15 février 2025

par Jean-Yves Reynaud

L'association Air Memorial a son siège administratif sur la commune de Monterblanc. Elle a tissé un lien étroit avec la médiathèque qui recevait pour la 3ème fois une des expositions de l'association.



L'exposition « L'évolution des blousons de vol » présentait des blousons de vol d'aviateurs célèbres ou locaux, de la seconde guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui.

Les visiteurs pouvaient ainsi découvrir des reproductions de blouson de vol de James Stewart, de James Doolittle, de Papy Boyington, de Goerge Bush, de Richard Bong, de Chuck Yaeger, de Niel Armstrong, du film Top Gun, de Félix Brunet, de Caroline Aigle, de Patrick Baudry et de Thomas Pesquet.

Une visite guidée était organisée pour le public qui découvrait ou redécouvraient tous ces pilotes célèbres.

Ils visualisaient également dans une seule pièce l'évolution des blousons de vol qui semble n'être qu'un cycle qui se renouvelle.

Des classes de l'école de la commune visitaient également l'exposition qui utilise un vocabulaire non technique et compréhensible du grand public.



Les visiteurs, attentifs, lors de la visite guidée.

Certains visiteurs habitués attendent désormais la prochaine exposition en 2026.

Vidéo visible avec le lien suivant :
<https://www.youtube.com/watch?v=JITuz1EA0BU>



Cérémonies à Camors et à Pluvigner le 23 janvier 2025

par Jean-Yves Reynaud

Organisé par le Souvenir Français de Pluvigner, deux cérémonies rendaient hommage à l'équipage du bombardier américain B-17 nommé « Beats Me ?! » tombé sur le territoire de Camors près du bourg de Pluvigner. L'association Air Memorial participait, comme tous les ans, à cette cérémonie.



Arrivée au memorial Christianson à Camors

La première cérémonie se déroulait au Memorial Christianson sur la commune de Camors.

C'est l'endroit où le corps de Christianson a été retrouvé.

La sonnerie aux morts jouée par Gilles Lemoine (Souvenir Français) résonnait dans ce matin d'hiver au milieu de la forêt avec une solennité émouvante.

Ce mémorial a été aménagé par des membres du Souvenir Français.

Roy W. Christianson vous est présenté dans un article suivant de ce Carnet de vol.

La seconde cérémonie se tenait près de la mairie de Pluvigner où est érigé un monument rendant hommage à cet équipage.

Plus facile d'accès, cette cérémonie rassemblait des enfants du collège invités par le Souvenir Français.

Cérémonie à Pluvigner



A noter qu'un 3eme monument se trouve dans le bois de Kéronic à l'endroit exact du crash mais que c'est une propriété privée dont l'accès est autorisé lors des grandes commémorations.

En 2004 le rond-point du Talhouët à Pluvigner est nommé « Beats Me » et un chêne d'Amérique y est planté.

En 2024 une oeuvre artistique y est érigée.



Le 2nd Lt/ Roy W. Christianson (D'après le livre « Le destin tragique du bombardier Beats Me !? » par Hubert Le Neillon).

Photo : Air Mémorial sauf mention contraire.



Photo : collection H. Le Neillon

2nd Lt. Roy W. Christianson # O-190193 en 1941 - Photo :
www.americanairmuseum.com

En 2020 Hubert Le Neillon publie un ouvrage intitulé « Le destin tragique du bombardier Beats Me !? ». En 2023 le livre est complété et réédité aux Editions des Montagnes Noires à Gourin. Après plus de dix années de recherches, Hubert, après avoir notamment dépeint le contexte international de l'époque puis la montée en puissance des Etats-Unis, décrit le destin des 10 hommes d'équipage du bombardier américain « Beats Me !? » de l'USAAF (US Army Air Force) crashé le 23 janvier 1943 dans la forêt de Kéronic à Camors à 3 kilomètres du bourg de Pluvigner.



Beats Me !? en vol au-dessus de l'Angleterre en 1942.
Photo : USAAF.

La tragédie d'Icare où la légende de Christianson

Parmi ces aviateurs, 7 perdront la vie. Voici l'histoire tragique du 2nd Lt. Roy William Christianson, copilote à bord du bombardier B-17 Beats Me !? :

Roy William Christianson voit le jour le 4 octobre 1916, dans le petit village d'Upham, Dakota du Nord.

Ses parents Philip Christianson et Judith Sara Johnson, sont agriculteurs dans cet état situé près du Canada. Il a deux sœurs aînées, dont Margaret née en 1912.

Sa mère décède le 1^{er} janvier 1919 de la grippe espagnole. Roy Christianson a 13 ans quand son père décède à son tour le 7 juin 1928. Il est alors confié à sa famille maternelle qui vit à Kloten, Nord Dakota.

Après le décès de ses parents, il est élevé par son oncle et sa tante, Edward et Esther Johnson, à Edmore, dans le Dakota du Nord. Il mène ses études secondaires au lycée d'Edmore (Nord Dakota) où il obtient son diplôme de fin d'études en 1934. S'en suivent quatre années d'études à l'Université du Nord Dakota, à Grand Forks, d'où il sort diplômé en 1939. Etudiant il fait partie de l'équipe de boxe de l'université. Il enseigne ensuite pendant dix-huit mois à Appleton, Minnesota.

Roy s'engage en février 1941, puis est transféré en juin dans l'US Army Air Force à Gotha en Floride. Il suit alors une formation des Cadets de l'Aviation. Il est nommé Sous-Lieutenant et reçoit ses ailes de pilote le 3 juillet 1942. Le 24 juillet il est muté à Battle Creek. Affecté au 360th Bomb Squadron du 303rd Bomb Group, le 22 octobre 1942 il décolle avec son équipage de Gander Field pour rejoindre Molesworth, en Angleterre. Il effectue ensuite un total de cinq missions effectives.

La mission du 23 janvier 1943

A partir de 10 h 30 les avions du 303th Bomb Group – 360th Bomb Squadron décollent de la base aérienne de Molesworth. L'objectif de la mission est la base sous -marine de Lorient.

Le Boeing B-17 « Beats Me !? » # 41-24567 qui prend part à la mission, est piloté par le 1st Lt Joseph E. Haas. Le 2nd Lt. Roy W. Christianson est copilote.

A l'approche de la cible et pour une raison indéterminée l'avion de Haas se retrouve sous le groupe de bombardiers suivant dont le premier à la soute ouverte. Soudain le Beats Me !? est ébranlé par un énorme choc et passe sur le dos et par miracle Haas et Christianson parviennent à redresser l'appareil. L'avion vient d'être percuté par une bombe larguée par l'appareil situé au-dessus. Dans le choc le mitrailleur de queue Wayne Stevens est tué sur le coup. Au même moment un chasseur allemand Focke Wulf 190 attaque le bombardier en difficulté et celui-ci part alors en spirale, le nez pointé vers le sol.

Du B-17 hors de contrôle trois hommes réussissent à sauter en parachute. Les 7 autres membres de l'équipage perdent la vie dans le crash qui s'en suit dont le copilote, le 2nd Lt. Roy W. Christianson.

Un courrier émouvant

Deux semaines avant sa mort Roy W. Christianson a adressé la lettre suivante à sa tante qui l'a élevé après la mort de ses parents. Ses propos sont bouleversants quand on connaît le destin de ce jeune garçon âgé de 26 ans seulement :

« Je viens de rentrer de Londres cet après-midi, après un nouveau séjour de 48 heures. J'ai passé un bon moment et je me suis beaucoup amusé. Je parie que Winnie, Bruce et Judy s'amusent beaucoup avec leurs cadeaux. J'aimerais que vous retiriez un peu d'argent de la banque et que vous leur achetiez, ainsi qu'à vous-mêmes, quelque chose... Le ferez-vous ?

J'ai écouté le discours de Roosevelt hier soir. Je suis content qu'il soit optimiste. Nous continuons à faire des raids de temps en temps, mais il n'y a pas grand-chose à en dire.... Certains raids sont plutôt difficiles, d'autres plutôt faciles. Eh bien, je crois que je ferais mieux d'aller me coucher pour ce soir. Je t'aime. Roy ».

Source « The Jamestown Sun » du 28 mai 2012.

Les circonstances de la mort du 2nd Lt. Roy W. Christianson, posent encore question à l'heure actuelle.

En effet les témoignages de 2 de ses coéquipiers diffèrent.

Ainsi le S/Sgt. Charles L. Roth affirme qu'il a été tué dans le poste de pilotage alors que le 2nd Lt. Ewell McCright rapporte pour sa part que Christianson a sauté mais que son parachute, ayant été endommagé par un tir, s'est déchiré l'entraînant vers la mort.

Dans son livre, Hubert Le Neillon échafaude pour sa part une hypothèse qui, bien que différente, est intéressante :

« J'émetts l'hypothèse que Christianson a tenté de poser son bombardier en belly landing (atterrissage sur le ventre, train rentré).

Le témoin, Louis Bertho, douze ans en 1943, se rappelle très bien avoir vu le bombardier se remettre à l'horizontale avant de s'écraser.

Découvrant le paysage de haies serrées qui se présentait à lui, Christianson aurait réalisé qu'il ne pouvait pas se poser en sécurité.

Il décida de sauter mais il fallait faire vite car, en quittant les commandes de l'appareil, celui-ci allait être livré à lui-même avant de s'écraser...

N'ayant pas accroché son parachute à son harnais il aurait tenté ce que d'autres tenteront après lui, certains avec succès : tenir fermement le parachute par l'extrémité de ses suspentes, s'asseoir au bord de la trappe et déclencher son ouverture.

Le choc à l'ouverture est extrêmement violent. Le parachute aurait échappé des mains de Christianson, c'est pourquoi il a été vu descendant au sol vide. Roy Christianson est alors tombé en chute libre, il s'est vu mourir.

De plus, le témoin, Jean-François Joannic, a déclaré avoir vu quelque chose tomber de l'avion juste avant que celui-ci ne fasse demi-tour pour revenir s'écraser dans la forêt. C'est lorsque Christianson est tombé que le bombardier a viré à 180° à gauche avant de percuter le sol ».

Les témoins au sol

Pierre Le Neillon, témoin de l'époque témoigne en 1994 « En revenant vers mon village de Mané-Ihuel, je rencontrais un attroupement (un gendarme et quelques voisins).

A leurs pieds était étendu un aviateur mort, la tête éclatée, sans parachute. Le corps gisait sur un tas de cailloux à 150 m du village et à 400 m du point de chute de l'avion. L'homme était plutôt grand. Personne n'avait remarqué sa chute. C'est moi qui avait fait ce tas de cailloux lorsque je coupais de la lande avec mon étrepe »...

... Après le départ de ces indésirables, aidé de mon père qui avait été blessé par les Allemands à la guerre de 14-18, nous avons établi une enceinte destinée à isoler et à protéger le tas de pierres où le malheureux aviateur sans parachute avait trouvé la mort. Nous y installâmes une petite croix de bois. J'ai rassemblé de petits ossements et des restes de cervelle lui appartenant et les ai enfouis parmi les pierres.

Pendant des années cet endroit fut régulièrement fleuri ».

Jean-François Joannic, un jeune homme de 18 ans en 1943 se rendait à pied du village de Kerauffret au village de Kernestic en Camors, raconte :

... « J'avais fait à peu près trois cents mètres sur le chemin qui n'était pas goudronné à l'époque, lorsque, soudain, j'ai entendu un grand bruit derrière moi.

J'ai eu la peur de ma vie. Sur le coup, j'ai vu un énorme avion qui venait vers moi. Il avait un moteur qui fumait et volait à moins cent mètre de hauteur.

J'ai sauté dans le fossé au moment où il me dépassait en direction du village de Mané-Ihuel.

Je me suis redressé pour voir où il allait et j'ai cru qu'il allait tomber sur la ferme. J'ai vu quelque chose tomber de l'avion, comme un fagot de bois.

L'avion a fait un demi-tour complet et est revenu vers la forêt où il est tombé à moins de quatre cents mètres de moi.

J'ai couru à toute vitesse à travers le champ qui menait à la forêt. Je suis arrivé le premier sur place. Ça pétaradait de partout. Je suis parti vers le village de Mané-Ihuel et en y arrivant j'ai vu un homme allongé dans le landier en contrebas.

Je me suis rapproché. Son corps était encore agité de convulsions mais il était mort, il n'avait plus de tête. J'ai fouillé dans ses poches et j'ai trouvé un portefeuille, un livret militaire et un boîtier circulaire en duralumin de dix centimètres de diamètre sur un centimètre d'épaisseur environ.

J'ai tout gardé afin de les remettre aux gendarmes pour que les Allemands ne les trouvent pas ».

Il est peu probable que les conditions entourant le décès de Roy Christianson ne soient jamais révélées.

Néanmoins et quels que soient les faits qui sont à l'origine de sa mort, il reste que celle-ci est particulièrement saisissante et singulière.

En effet, l'évacuation du bombardier, le saut sans parachute, puis l'écrasement du corps sur cet amoncellement de cailloux sont un enchaînement de circonstances tristement exceptionnelles ...

D'ailleurs Pierre Le Neillon l'a précisé dans son témoignage, c'est lui qui avait entassé ces pierres lorsqu'il coupait de la lande.

Bien entendu la présence ou pas des cailloux n'a rien changé au sort de Christianson, mais il est devenu un symbole qui en a permis la perpétuité...

De nos jours

Une stèle rendant hommage à Roy Christianson a été érigée à l'endroit exact où son corps a été retrouvé, à Mané lhuel en Camors.

A ce sujet, Hubert Le Neillon nous donne les précisions suivantes :

« Concernant le monument, à l'origine mon père a enfoui quelques restes crâniens dans le tas de pierres sur lequel Roy était tombé.

Ensuite mon grand-père a créé un petit enclos rustique pour rappeler le drame.

La famille a déménagé en 1953 et la végétation a repris ses droits jusqu'en 1994 où le tas de pierre a été retrouvé. Personne n'y avait touché !

Dans un premier temps le Souvenir Français a fait défricher une zone autour du lieu et y a fait planter des arbustes mais hélas la végétation a à nouveau envahi les lieux.

C'est en 2012 qu'avec Georges Audic nous avons décidé de créer un monument pérenne à entretenir.

C'était la configuration actuelle avec nos moyens sommaires: création d'un enclos matérialisé par 4 poteaux reliés par une chaîne, décaissement (à la main) reliant le monument au chemin, à notre demande la mairie de Camors nous a fourni le gravier pour marquer cette allée d'accès, installation d'un panneau d'information à l'entrée de l'allée, plantation d'une croix derrière le monument.

Une clôture en bois (aujourd'hui disparue) est installée. Nous entretenons nous-mêmes le terrain d'environ 500 m2.

Tout ça en accord avec le propriétaire M. de la Tullaye ».

Le 23 janvier 2025 une cérémonie à l'initiative du comité du Souvenir Français Auray-Pluvigner s'est déroulée au pied de la stèle avec un dépôt de gerbes pour célébrer les 82 ans du crash du Beats Me!?

Air Mémorial, invitée par Didier Roze le Président du Comité du Souvenir Français était représentée par Jean-Yves Reynaud et Frank Bernard.

Hubert Le Neillon est toujours à la recherche de témoignages ou d'informations sur les circonstances de la mort de Roy William Christianson :

« Toute information, tout commentaire ou toute idée concernant la chute de Roy Christianson nous intéresse ».

Contact: Hubert Le Neillon à l'adresse mail suivante : mh.leneillon@gmail.com



Cérémonie à la Stèle Christianson à Camors le 23 janvier 2025 en présence de Didier Roze (à droite) Président du comité du Souvenir Français Auray-Pluvigner et des porte-drapeaux.

**23 janvier 2025 - La stèle Christianson.
On aperçoit le tas de cailloux toujours présent sur lequel le corps de Christianson fut retrouvé après sa chute.**



Assemblée générale de l'association

par Frank Bernard

Le samedi 6 février 2025 notre assemblée générale s'est tenue à l'espace Guhur (la maison des associations) à Monterblanc en présence de Madame Véronique Tanguy, et de Monsieur Ronan Larcin, représentant la municipalité de Monterblanc.

Nous tenons à les remercier sincèrement de leur présence et pour leur soutien à notre association.

Le Télégramme

À Monterblanc, les membres d'Air Mémorial recueillent des témoignages sur les crashes morbihannais

Le 04 février 2025



Véronique Tanguy, adjointe à la vie associative, Frank Bernard, président d'Air Mémorial, et Jean-Yves Reynaud, secrétaire.



L'association Air Mémorial recherche des témoignages de deux crashes d'avions américains

C'est un bilan riche en activités que l'association Air Mémorial, basée à Meucon (Morbihan), a présenté samedi 1er février 2025, lors de son assemblée générale. Plusieurs expositions consacrées aux blousons d'aviateurs, des conférences, des cérémonies en mémoire de pilotes alliés abattus dans le Morbihan ont jalonné l'année passée.



Véronique Tanguy et les deux représentants d'Air Mémorial, Frank Bernard et Jean-Yves Reynaud. | OUEST-FRANCE

Fleurissement à Molac et Guillac

par Frank Bernard

Le 16 février dernier sous un ciel maussade nous nous sommes rendus à Molac et Guillac, deux communes du Morbihan où se trouvent des stèles en l'hommage des victimes de 3 bombardiers B-17 de l'U.S. Army Air Force crashés au retour d'une mission de bombardement sur Saint-Nazaire le 16 février 1943.

A Molac nous avons déposé des fleurs au pied des deux stèles érigées sur le territoire de cette commune. Dans le bourg près de l'église une plaque commémorative a été inaugurée le 18 novembre 1994 par Henry M. Burman le pilote du B-17 » Hun Hunter » appartenant au 305th Bomb Group.

Sur la stèle sont inscrits les noms de 8 des 10 membres de l'équipage qui perdirent la vie dans le crash. Le 2nd Lt. Dominick N. Lazzaro réussit à évacuer l'avion en parachute. Le 1st Lt. Henry Burman, resté à bord, perdit connaissance lors l'explosion de l'avion à 5000 mètres d'altitude. Il resta prisonnier du cockpit et l'appareil s'écrasa sur les arbres bordant un chemin creux au lieu-dit Le Favre.

Grièvement blessé Henry Burman survécut miraculeusement !



La stèle du bourg de Molac et les fleurs envoyées par Barbara Ermol et celles déposées par Air Mémorial. Le blouson est une reproduction de celui qu'aurait pu porter le 1st. Lt. Henry M. Burman.

B-17 "Hun hunter"



Une seconde stèle se trouve au Favre fut inaugurée le 10 juin 2006 par les filles de Henry Burman, Barbara Ermol et Tina Burman



Ecusson du
364eme Bomb Squadron



La stèle du Favre.

La stèle du bourg de Molac comporte un neuvième nom, celui du 1st Lt. John E. Carpenter unique victime du crash du B-17 « Boomerang » un appareil du même Bomb Group qui tomba simultanément au « Hun Hunter » dans l'étang de Gournava à Pleucadeuc.

L'équipage était composé de 11 hommes, les 10 autres parvinrent à évacuer l'avion en parachute sains et saufs.



B-17 "Boomerang"



Ecusson du
422eme Bomb Squadron

A Guillac, un troisième B-17 appartenant au 306th Bomb Group se crasha quelques minutes plus tard à la Ville Dan et 7 aviateurs perdent la vie. Une stèle fut inaugurée devant le cimetière de Guillac en présence de la famille d'Edward F. Espitalier le 27 octobre 2007.

Nous avons déposé des drapeaux aux côtés de la stèle en signe de respect.



Ecusson du
423eme Bomb Squadron

La stèle de Guillac le 16 février 2025 et les drapeaux d'Air Mémorial et des Etats-Unis.

Mai 2024, cérémonie à Most en Tchéquie

par Frank Bernard

Photos Air Mémorial sauf mention contraire.

J'ai rencontré Laurent Guillet pour la première fois il y a presque 20 ans. C'était lors d'une conférence où il présentait le fruit de ses recherches effectuées sur la Seconde Guerre mondiale dans sa commune natale Malansac et les environs. Un travail de longue haleine qui se concrétisa par l'écriture de nombreux ouvrages. Laurent, outre son choix de transmission de témoignages par l'écriture, assume sa volonté de ne pas oublier afin que nous ne revivions plus jamais de telles tragédies.

Classiquement et à l'instar de nombreux historiens, l'écriture aurait pu être un aboutissement dont il se serait satisfait... Mais c'était mal connaître Laurent !

Laurent publia en 2011 « Il s'appelait Joseph » un livre retraçant l'histoire de son grand-oncle, Joseph Santerre prisonnier en Allemagne en 1940 et mort en captivité à Most en Tchéquie.

Mais déjà la fragilité de la mémoire et l'incertitude de sa transmission l'avaient frappé. Il lui fallait absolument sortir des sentiers battus pour échafauder une nouvelle approche, concevoir un vecteur plus symbolique. Il eut alors l'idée de créer Le plus long Jeu de piste historique du monde : « Il s'appelait Joseph »

L'histoire de son grand-oncle a été l'élément catalyseur de ce projet mémoriel. Il symbolise la mémoire des nombreuses victimes civiles et militaires de la Seconde Guerre mondiale quelles que soient leurs nationalités.

Ce parcours se matérialise par 8 plaques mémorielles érigées avec le concours des communes traversées par Joseph, en France en Allemagne et en Tchéquie.

Ce projet de Paix franco-germano-tchèque rassemble à ce jour plus de 500 personnes en Europe.

Laurent aurait pu s'en tenir à ce jeu de piste, mais poursuivant sa réflexion il eut une nouvelle idée ! Désormais au Jeu de Piste historique s'ajoutera « une Voie de la Paix » composée uniquement d'Arbres de la Paix plantés à cette occasion, un projet qui vise à réunir des villes européennes autour d'un message de paix et de ce projet franco-germano-tchèque.

Most, Tchéquie, dimanche 26 mai 2024

Invité ainsi que ma femme Sandrine, par Laurent et Gabriela Kaubisch sa compagne, je représente l'association Air Mémorial à Most en Tchéquie pour parrainer l'inauguration de ce 3^{ème} Jardin de la Paix où trois Arbres de la Paix vont être plantés. Un quatrième sera offert par le maire à Laurent au cas où l'un des trois devait périr.

Un geste d'amitié et symbolique qui montre à quel point la ville s'est engagée dans ce projet qu'elle souhaite pérenniser aux côtés de l'auteur.

La cérémonie se déroule en présence du Maire de Most, M. Marek Hrvol et du Sénateur et ancien maire de Most, M. Jan Paparega.

Le 26 mai 2024 la Voie de la Paix est officiellement ouverte. Une capsule temporelle, gravée avec le blason de la ville et à la date du 26 mai 2024, est inhumée avec des dessins d'enfants et le discours de Laurent pour 20 ans.

Rendez-vous est pris pour le 26 mai 2044.

Marek Hrvol, Maire de Most et l'auteur Laurent Guillet –
Photo : Frank Bernard



Extrait de ma prise de parole lors de la cérémonie :

« L'objectif de notre association est de rendre hommage aux aviateurs alliés tombés sur notre territoire lors de la Seconde Guerre mondiale.

Ainsi en 2006, sur la commune de Ploeren, nous avons été à l'initiative d'un hommage rendu aux victimes d'un bombardier américain crashé en 1943 mais aussi à un jeune pilote allemand tué accidentellement à bord de son Messerschmitt en 1941.

Une plaque a été inaugurée portant les noms des ennemis d'hier. Une délégation allemande assista à cette commémoration qui, au-delà du devoir de mémoire, évoquait l'heure venue de la réconciliation.

Ainsi les projets de Laurent et les nôtres, prenant des chemins différents, font convergence. Nos objectifs sont communs et nous avons au fond de notre cœur la volonté de ne pas oublier ces périodes dramatiques pour nous aider, ainsi que les générations futures à ne pas les revivre.

Aujourd'hui à Most, vous me donnez la possibilité d'être partenaire avec Gabriela Kaubisch de ce Jardin de la Paix, emblème de l'amitié entre nos pays.

C'est un grand honneur et je vous en remercie ».



De gauche à droite :
Frank Bernard,
Laurent Guillet,
Marek Hrvol Maire
de Most, une
représentante de la
municipalité et Jan
Paparega (en tee-
shirt rouge),
Sénateur et ancien
maire de Most.

Photo : Laurent
Guillet.

Ensuite je visite avec Laurent le musée de la Seconde Guerre mondiale de Most.

En effet les membres de l'association des Archives de l'aviation de Bohême du Nord de Most organise depuis une dizaine d'années une exposition sur les combats lors de la Seconde Guerre mondiale qui ont fait rage dans la région de Most entraînant de nombreuses victimes.

Ce musée occupe deux étages de l'ancien crématorium du vieux cimetière de Most. Les combats aériens y sont également représentés et de nombreux restes d'avions trouvés dans la région sur des lieux de crashes y sont exposés.

Je rencontre Karel Novák, président et cofondateur de l'association et Edvard Beneš. C'est l'occasion d'évoquer nos recherches historiques respectives et nous prenons conscience de la similitude de nos démarches, ne pas oublier tous ces sacrifices... D'ailleurs au bout d'environ deux heures de visite notre interprète, Martin Myšička, est épuisé ! Qu'il soit remercié pour sa patience !

Puis pour sceller notre rencontre, nous échangeons symboliquement quelques pièces d'avions issues de crashes d'avions tombés dans nos pays respectifs...

Un P-47 tombé en Tchéquie à et un B-17 à Ploeren, deux appareils de l'US Army Air Force.

L'affiche de l'exposition à l'entrée du musée de Most représente un bombardier B-17 de l'US Army Air Force.



Je remercie sincèrement Laurent et Gabriela pour leur confiance et leur amitié.

Merci également de m'avoir permis ainsi qu'à ma femme de découvrir la Tchéquie et son peuple chaleureux.

Enfin j'adresse toute ma gratitude à l'interprète Klára Bocanová, le responsable des archives de la ville de Most Martin Myšička, ainsi que le président et cofondateur de l'association du musée Karel Novák et Edvard Beneš pour leur accueil amical

Liens vers le musée de Most :

<https://www.kudyznudy.cz/aktuality/v-moste-se-v-kvetnu-otevre-expozice-druhe-svetove>
https://mostecky.denik.cz/zpravy_region/muzeum-most-chemicka.html

Deux expositions à Kervignac du 25 février au 28 mars 2025

par Jean-Yves Reynaud



L'association exposait pour la première fois sur la commune de Kervignac.

Afin de marquer l'année du 80ème anniversaire de la reddition de la poche de Lorient en 1945, la municipalité choisissait de présenter une exposition à la mairie et une autre à la médiathèque.

Les expositions étaient « Les Ailes de la Victoire » et l'autre « Le Cuir de nos Libérateurs ».

Ces deux expositions se complètent. La première explique le contexte global des missions aériennes au-dessus du Morbihan tandis que la seconde raconte plusieurs crashes survenus dans le département.



Visite guidée scolaire dans la mairie



Visite guidée publique dans la médiathèque

Air Memorial assurait des visites guidées pour le public sur ces deux expositions ainsi que des visites guidées pour 5 classes des écoles voisines.

Les enfants découvraient les dangers auxquels les aviateurs étaient confrontés et les histoires extraordinaires de ceux qui ont survécus à des crashes.

Quelques semaines après nos expositions la municipalité recevaient plusieurs associations qui composaient un camp allié de reconstitution historique seconde guerre mondiale.

**Vidéo souvenir avec le lien suivant :
<https://www.youtube.com/watch?v=rzcs4Intgxxg&t=3s>**

Le L-19 de Philippe Jegousse

par Frank Bernard

Photos : Philippe Jegousse sauf mention contraire.

Philippe Jegousse est un ami de l'association de longue date. Il est originaire de Lorient et vit en région parisienne.

Il participe le samedi 26 avril dernier à la journée des familles organisée par l'ALAT (l'Aviation Légère de l'Armée de l'Air) sur l'aéroport de Rennes Saint-Jacques. En effet Philippe est invité en tant que propriétaire d'un Cessna Bird Dog L-19. Son avion a servi dans l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie (ALOA) qui dépend de l'Armée de Terre Française dans les années 50.

Ensuite le L-19 et son pilote passeront le week-end à Vannes et Quiberon !

Après Rennes en fin de journée Philippe décolle pour venir se poser à Vannes accompagné en place arrière par Bruno Galdeano. C'est la première fois qu'il y pose son avion... de même pour Bruno qui découvre lui aussi notre région !

Mais laissons Philippe se présenter et nous raconter son week-end en Bretagne.

« Passionné d'aviation depuis mon plus jeune âge, peut être grâce aux Alizé, Atlantique et Crusader qui survolaient la maison d'Inzinzac-Lochrist.

J'ai passé ma licence de pilote vers la quarantaine avec l'intention de piloter les avions anciens, en particulier le Morane Saulnier MS 317 de l'aéroclub Bertin localisé sur l'aérodrome de Chavenay (LFPX) en région parisienne.

Après la formation classique et des heures sur les Piper PA19 du même club, j'ai eu ma qualification « Tail wheel » pour ensuite piloter le MS317. J'ai ensuite fait du T6 dont j'étais copropriétaire.

Sur l'aérodrome de Chavenay il y avait 2 Cessna L-19 Bird Dog appartenant à Stéphane Debras. J'ai commencé à piloter le L-19 vers 2016.

Le Cessna L-19 F-AYVA est le N° 24522, il était remorqueur de planeurs sur le terrain de Mantes Chérence non loin de Chavenay. En 2014, Stéphane l'a racheté et lui a fait une grande visite.

En 2018, je deviens propriétaire du F-AYVA. Le T6 était vendu et Stéphane avait débuté la restauration d'un 3ème L-19.

Chavenay, octobre 2014, Les L-19 immatriculés F-AZTA 2 à gauche et F-GFVA à droite.



Les 3 Cessna L19 Bird Dog basés à Chavenay F-AYVA N° 24522, F-AYSD N° 24533 et F-AZTA N° 24545 sont des avions qui ont été utilisé par l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) en Algérie.

Actuellement 6 Cessna L19 volent en France ».

Nous sommes parfois invités à des meetings ou Fly-in, car nos avions sont vus sur des événements : Ferté Alais, Bar sur Seine, CAF French Wing Fly-in, L-Birds over Normandy

En septembre 2024, pour les 70 ans de l'ALAT, nous avons été invités sur la base de PAU pour les célébrations avec d'autres avions anciens ayant servi dans l'ALAT. Nous nous sommes faits des amis.

De fait, des personnes de l'ALAT nous ont demandé de rejoindre la base de Rennes – St Jacques le 26 avril 2025 pour la journée porte ouverte des familles.

Départ de Chavenay retardé cause brume matinale pour un vol direct vers Rennes (1h45). Fin de parcours dans une espèce de brouillard entre Ernée et Rennes.

Atterrissage sur la piste 32 en herbe proche du parking ALAT. Exposition statique pour la journée.

La météo était bonne pour les jours suivants et j'avais prévu de passer par Redon – Vannes et Quiberon.



Les deux Cessna à Rennes St-Jacques.

Samedi 26 avril : vol Rennes – Vannes 45 mn à 1000ft (1000 pieds soit environ 300 mètres) dans la crasse en restant en contact radar avec le SIV (Service Information en Vol) de Nantes au cas où il y aurait un autre zinc en l'air !

L'étape de Redon annulée car mon ami n'était plus disponible et la météo n'incitait pas à trainer en l'air.

L'info pour l'arrivée sur Vannes annonçait zone parachutiste active : il n'y avait pas un chat sur l'aéroport de Vannes avec cette météo. On a peu galéré à trouver la sortie de l'aéroport après avoir attaché le VA. (Note : VA correspond à la terminaison de l'immatriculation du L-19 : F-AYVA).



Vannes, Bruno Galdeano à gauche et Philippe Jegousse aux commandes

– Photo Air Mémorial

Dimanche 27 avril : Balade et visite à la famille et aux amis, Jean Robic - Batterie Rossiten au Cosquéric à Ploemeur (voir carnet de vol de novembre 2024), Frank Bernard à Vannes.

Lundi 28 avril : je voulais absolument poser les roues du VA à Quiberon et j'aurais voulu atterrir depuis la mer mais le vent en a décidé autrement.

Déjeuner au restaurant de l'aérodrome, discussion avec d'autres pilotes, et avec Jean Gosselin, patron du MAM Morbihan Aero Musée.

Retour direct vers Chavenay avec vent de face en 2h50. Passage au-dessus du golfe du Morbihan.

Atterrissage en piste 05 herbe à l'arrivée.

Un super week-end à renouveler ! »

Survol de Quiberon.



Note : Le DAAT (Détachement avions de l'Armée de Terre) de Rennes-Saint Jacques est une entité subordonnée au commandement de l'ALAT. Sa mission consiste à assurer le transport des plus hautes autorités de l'Armée de Terre ou du Ministre des Armées. Le DAAT met en œuvre huit avions TBM 700.

Le L-19 et ses origines

Le Cessna L-19, ainsi désigné dans l'armée américaine, a effectué son premier vol en 1949. Il correspond à une extrapolation du Cessna 170, un avion civil, dont le moteur Continental de 145 CV est remplacé en version militaire par un moteur Continental O-470 plus puissant de 213 CV.

L'armée américaine cherchait un avion léger d'observation et de réglage d'artillerie pour succéder aux Piper L4 désormais obsolètes. Une autre modification est apportée, en effet de quadriplace dans le civil il devient biplace en tandem dans sa version militaire. Le L-19 fait sa première apparition en Corée en janvier 1951.

Les L-19 sous les cocardes françaises

Dans le but de remplacer ses Morane-Saulnier MS-500 Criquet, la France envoie une mission d'observation en Corée fin 1953 et découvre cet appareil qu'elle considère rapidement comme le remplaçant idéal. La relève des Morane débute en mars 1954.

Dans le cadre du Mutual Defense Assistance Program (Programme d'Aide et de Défense Militaire), 71 Cessna L-19A sont livrés à l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie (ALOA) et à ses 4 Groupes d'Aviation d'Observation d'Artillerie (GAOA) déployés en Indochine. Les L-19 participèrent à de multiples missions de reconnaissance, d'accompagnement des troupes au sol, réglages des tirs, ou guidage de la chasse jusqu'au départ des troupes françaises.

En novembre 1955, les appareils survivants restés la propriété des Américains, sont reversés aux forces des pays de la péninsule. A partir de 1954, la France commande 130 exemplaires d'un modèle plus récent le L-19 E* pour équiper son armée en Algérie.

***L-19E : Version améliorée du L-19A avec de nouveaux équipements et un poids révisé, redésigné O-1E par la suite en 1962. 469 exemplaires.**

Travaux sur le hangar N°2 et nouveau partenariat avec Morbihan Aéro Musée par Frank Bernard.

Photos : Air Mémorial sauf mention contraire.



Air Mémorial entretient depuis plusieurs années des relations amicales avec l'association Morbihan Aéro Musée (MAM) dont les installations sont situées sur l'aérodrome de Vannes Golfe du Morbihan.

Ainsi au-delà des relations de bon voisinage, Jean-Yves et moi-même apprécions l'accueil chaleureux des membres du MAM et de son président Jean Gosselin.

Travaux de rénovation du hangar N°2

Ce mercredi 29 avril, je me suis rendu au MAM et j'ai pu voir le hangar provisoire qui vient d'être installé et qui doit abriter plusieurs aéronefs ainsi que du matériel qui étaient stockés dans le hangar N°2 et ceci en prévision du démarrage des travaux prévus fin mai 2025 sur ce bâtiment.

J'ai pu faire le « tour du propriétaire » en compagnie de Jean et nous avons évoqué le projet et les travaux à venir.

En effet Morbihan Aéro Musée avec l'appui de la commune de Monterblanc constatant l'état général préoccupant du hangar N°2 ont imaginé un projet de restauration du hangar pour le moins inhabituel.



Le hangar provisoire du MAM.

La commune de Monterblanc (propriétaire du hangar) avec le concours de la Fondation du Patrimoine ont acté la rénovation du hangar N°2 pour lui redonner l'apparence qu'il avait en 1940 !

L'idée directrice étant de préserver l'authenticité du bâtiment par l'utilisation de matériaux identiques à ceux qui ont été utilisés lors de sa construction.

Ainsi la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles), la Région Bretagne et le Département du Morbihan ont été sollicités pour des subventions.

Le hangar N°2 actuellement.



Ce hangar construit par les allemands lors de l'occupation avait pour vocation d'abriter les bombardier Heinkel 111 du KGr 100 de la Luftwaffe basé à Vannes entre août 1940 et juin 1941.

Ce type d'abris d'une surface approchant les 400 m² a la particularité d'avoir une forme trapézoïdale. La restauration du N° 2, qui vient d'être inscrit au titre des Monuments historiques par la région Bretagne, est un projet unique en Europe.

Il permettra de conserver un témoignage architectural d'une période de l'histoire de l'aérodrome et plus largement de celle de l'aviation dans le Morbihan. Le coût total des travaux est évalué à 746 376€ .

Si ce projet vous séduit, vous avez la possibilité d'aider au financement en effectuant un don sur le site de la Fondation du Patrimoine en cliquant sur le lien suivant :

<https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/hangars-aeronotiques-de-monterblanc/88152>



**Vue de l'apparence du hangar N°2 à l'issue des travaux de restauration
Photomontage : M. Bleher Architecte.**

Air Mémorial devient membre associé du MAM

Par ailleurs nous évoquons les relations entre nos deux associations.

Notre souhait est de favoriser les occasions de nous rencontrer et pourquoi pas d'unir nos synergies pour créer des animations sur cette belle plateforme que représente l'aérodrome de Vannes Golfe du Morbihan.

Jean propose alors qu'Air Mémorial devienne « membre associé » du MAM. La réponse est immédiate et c'est avec plaisir que nous acceptons !

Ainsi depuis le 1^{er} mai dernier ce partenariat est effectif. Sans aucun doute cette nouvelle relation nous permettra de renforcer les liens existants entre nos deux associations.

Visite de la stèle « Savanna » à Elven et du musée de la Résistance à St Marcel le 10 avril 2025 par Jean-Yves Reynaud

**Air Memorial organise régulièrement des sorties ludiques mais instructives pour ses membres et ses sympathisants.
C'est l'occasion de se rencontrer, d'échanger et d'apprendre.**



Les visiteurs devant le monument Savanna.

**Notre première étape nous menait sur un monument en mémoire de l'opération « Savanna » à Elven.
Dans la nuit du 15 au 16 mars 1941 débutait une opération, menée par le Capitaine Bergé, 1^{er} Compagnie d'Infanterie de l'Air et futur membre des SAS, et organisée par les services opérations des services secrets français et britanniques.
Quatre autres parachutistes français accompagnaient le Capitaine Bergé. Leur mission était de tuer, dans une embuscade, les pilotes allemands qui se rendaient tous les matins de leur lieu d'hébergement à Vannes sur l'aérodrome de Vannes / Meucon.**

L'opération ayant pris du retard, la situation avait changé et les pilotes étaient hébergés désormais sur l'aérodrome. Les cinq parachutistes remplirent alors d'autres missions de renseignement. Le monument célèbre une des premières missions de la France Libre en France occupée.

La seconde étape nous emmenait devant le monument en hommage au maquis de St Marcel et des parachutistes du SAS (Spécial Air Service).

Nous fleurissions le monument et expliquions à ceux qui ne connaissaient pas bien cette histoire.



Les visiteurs devant le monument du maquis de St Marcel.

La troisième étape nous conduisait au musée de la Résistance bretonne à St Marcel que beaucoup de nos visiteurs n'avaient pas revu depuis sa rénovation.

Les collections riches nous permettaient de quelque peu visualiser les matériels et les différentes phases des combats.

Nos visiteurs se quittaient satisfaits et plus instruits...



Une vitrine du musée de St Marcel.

Exposition à l'Ile-aux-Moines du 5 au 17 mai 2025

par Jean-Yves Reynaud

L'an dernier l'association Air Memorial exposait déjà sur l'Ile-aux-Moines après avoir contribué à l'érection d'une stèle en hommage aux deux aviateurs britanniques tombés le 14 août 1944 non loin du port et inhumés dans le cimetière communal.



Complétant celle de l'année dernière, l'exposition « Le Cuir de nos Libérateurs » présentait du 5 au 17 mai 2025, d'autres crashes survenus dans le Morbihan, démontrant aux « îlois » que le drame qu'il avait connu en 1944 n'était malheureusement pas une exception (voir Carnet de vol de novembre 2024).

Air Memorial participait aux cérémonies du 8 mai devant le monument aux morts et devant les tombes des deux aviateurs britanniques, avant de procéder à l'inauguration de l'exposition et une visite commentée.



Hommage sur les tombes des aviateurs britanniques.

Par la suite deux visites guidées étaient organisées pour le public et connaissait un beau succès.

Les visiteurs étaient stupéfaits de découvrir les aventures des rescapés de crashes échappant à la mort ou à la capture.



Visite guidée dans la salle de la mairie.

Les organisateurs d'Air Memorial ont toujours plaisir à œuvrer sur cette île évoquant un art de vivre insulaire.

Vidéo souvenir avec le lien suivant :

https://www.youtube.com/watch?v=_ld1Uf0Twqk

Réalisation d'une nouvelle exposition :

Les battle-dress de nos libérateurs

par Jean-Yves Reynaud



L'association Air Memorial réalise une nouvelle exposition nommée

« Les Battle-dress de nos Libérateurs »
présentant le sacrifice
des aviateurs britanniques, du Commonwealth
et des pays occupés ayant rejoint les britanniques.

En effet, l'exposition « Le Cuir de nos Libérateurs » abordant les crashes survenus dans le Morbihan par les blousons de vol des équipages, ne permettait pas de parler en particulier du sacrifice des nations citées précédemment.

Leur blouson de vol en cuir étant identique, sans insignes ni écussons, il aurait toujours été le même.



L'association a donc choisi d'aborder le sujet non pas par le blouson de vol en cuir mais par le Battle-dress que portaient ces aviateurs.

Selon le grade, la spécialité, la nationalité, il était varié. Ainsi sont représentés le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Canada, l'Afrique du Sud, la Rhodésie, la Pologne, la France et un cas particulier les SAS français intervenus dans le Morbihan.



Il y eut bien d'autres nationalités à combattre aux côtés des britanniques mais pour l'instant nous voulons nous contenter de parler de ceux ayant connu des pertes dans notre département.

Avec chaque Battle-dress un panneau explique le crash d'un aviateur de cette nationalité dans notre département et présente le bilan total de pertes de ces aviateurs dans le Morbihan puis au total durant la guerre.

Ainsi justice est rendue à ces aviateurs, puisque les 2/3 des pertes d'aviateurs dans le Morbihan sont subies par ces nations.



Notre association s'est engagé depuis plusieurs années dans la création d'expositions visant à rendre hommage aux aviateurs alliés tombés sur notre territoire. Ce projet bénéficie par leurs cotisations, du soutien financier de nos adhérents mais également de celui de collectivités locales.

L'achat de ces 8 battle dress représente un coût significatif et à ce jour nous manquons de moyens. L'association est donc à la recherche de fonds pour le finaliser. Alors si vous souhaitez nous aider, n'hésitez pas ! Nous vous en remercions chaleureusement".

Exposition visible sur notre site, avec le lien suivant :

<https://association-air-memorial.odoo.com/les-blousons-de-nos-libérateurs-britanniques-et-du-commonwealth>

Le Concours National de la Résistance et de la Déportation (CNRD) 2024/2025 à Pluvigner (56)

par Jean-Yves Reynaud



Les élèves de 3ème du collège Goh Lanno à Pluvigner (56) ont sollicité Air Memorial pour du prêt de matériel militaire et quelques conseils.

En effet ces élèves présentaient un tournage vidéo pour le Concours National de la Résistance et de la Déportation 2024/2025.

Pour aborder le thème choisi cette année ils ont présenté le parcours d'un soldat de la 1ère Armée Française (Rhin et Danube) de l'Afrique du Nord jusqu'en Allemagne.

Devant un écran de cinéma qui projetait des photos des grandes étapes de cette aventure, les élèves jouaient quelques scènes tandis qu'un narrateur racontait l'histoire.



Une des scènes

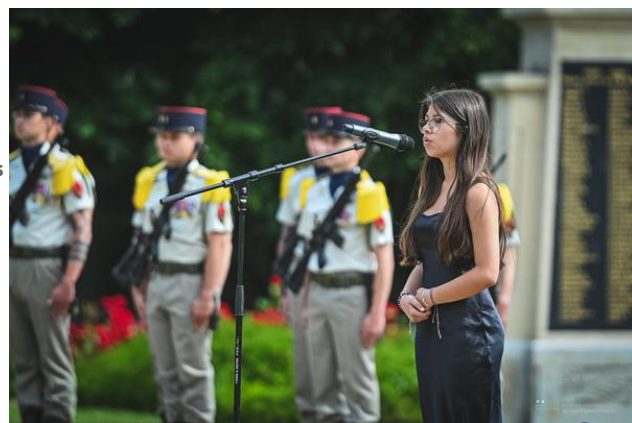
Les membres de l'association ont pu assister au tournage de cette vidéo et découvrir des jeunes volontaires et talentueux.



Fin du tournage à Pluvigner

L'élève chanteuse à Vannes

L'annonce des résultats se faisait à Vannes en présence du nouveau préfet, juste après la commémoration de la journée de la déportation durant laquelle une élève a chanté la « Marseillaise » et le « Chant des partisans » devant une foule émue.



Leur travail et leurs idées étaient récompensées par le premier prix de ce concours

Début juin, une grande soirée réunissait les élèves, leur famille et les partenaires pour fêter cette victoire.

La vidéo était projetée, la dernière scène rejouée et les partenaires remerciés.

C'est avec une grande satisfaction qu'Air Memorial savourait sa petite pierre à l'édifice...



Les élèves récompensés à Pluvigner.

Vidéo souvenir avec le lien suivant :

<https://www.youtube.com/watch?v=wSZ0fx7gel8>

Nouveau site internet de l'association Air Memorial

par Jean-Yves Reynaud

L'association a réalisé un nouveau site internet, l'ancien étant saturé depuis fin 2023.

Il n'est jamais facile pour une association de trouver un hébergeur gratuit correspondant aux besoins de celle-ci. Air Memorial a choisi l'hébergeur Odoo.



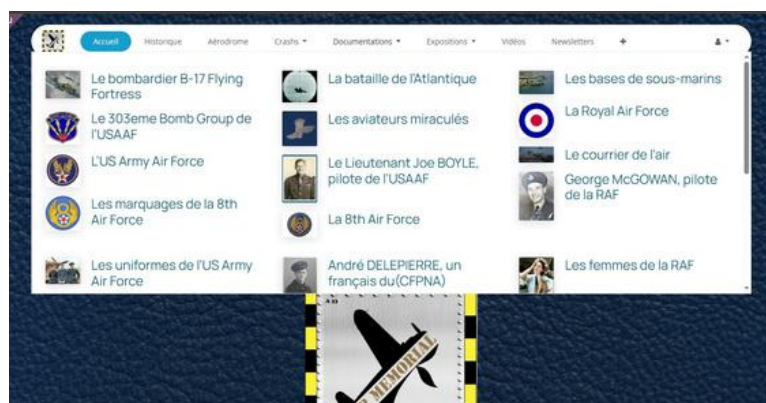
Nous avons réalisé ce site avec la volonté de faire découvrir au public nos expositions et nos réalisations sur les crashs du Morbihan en collaboration avec d'autres associations.

Ainsi un public qui n'a pas l'occasion de venir voir nos expositions en Bretagne peut les consulter depuis chez lui.

Un listing des crashs survenus dans le Morbihan vous permet d'accéder à nos documents sur le sujet pour chaque crash.

Une rubrique « documentation » vous livre des informations sur des sujets divers de l'aviation durant la seconde guerre mondiale.

Il y a des rubriques sur l'histoire de l'association, celle de l'aérodrome de Vannes / Monterblanc, nos vidéos souvenirs et nos Newsletters que nous nommons « Carnet de Vol ».



Voilà de quoi découvrir de nombreux sujets et informations en rendant hommage à ces aviateurs.

Pour trouver le site, il vous suffit de taper « association air memorial ».

Le lien est le suivant :

<https://association-air-memorial.odoo.com/>

A venir

9 au 27 septembre 2025 à Plumergat

Exposition “Le Cuir de nos Libérateurs” dans la médiathèque.

Fin de ce carnet de vol riche en rencontres.

Si vous ne souhaitez pas recevoir notre newsletter “Carnet de vol”
prévenez-nous par retour de courriel

Merci

Fin

