

La forteresse de Lanloup

L'après-midi du 11 août 1944, par un beau temps, Geneviève Laine, alors âgée de onze ans (aujourd'hui Mme Le Guilloux), jouait dans le champ de ses parents à Boulsec'h, à Lanloup, près de la frontière avec Plouha. Soudain, un bruit anormal attira son attention au-delà des champs : elle aperçut un avion se dirigeant vers la mer. Mais celui-ci frôla la cime de grands arbres au sud-est (près de Kerdreux/Kerlavarec, à Plouha), qu'il brisa, ce qui le fit virer à gauche, vers elle. Il effleura les pieux plantés par les Allemands¹ dans un champ voisin, puis heurta un pylône électrique en bord de route, effectuant un demi-tour. Finalement, l'avion atterrit sur le ventre au-dessus du champ où se trouvait Geneviève Laine, sur un terrain défriché pour un chantier. (Le reste du champ était cultivé : betteraves et gerbes de blé éparses furent épargnées !)

L'avion s'immobilisa face à l'est, dans un immense nuage de poussière, après avoir heurté une haie. Deux moteurs semblaient encore tourner, malgré leurs hélices tordues par le choc.

Yves Le Chapelain, se tenant dans un champ à quelques centaines de mètres du lieu du crash, relate lui aussi la trajectoire de l'appareil. Il raconte qu'il a décapité un hêtre, ce qui a fait pivoter l'avion de 90 degrés vers la gauche, et qu'il a effectué un long vol rasant, qui s'est achevé après avoir heurté des poteaux. Le moteur n° 2 a été arraché par le dernier d'entre eux et projeté dans un champ voisin. L'hélice tripale que l'on aperçoit sur la photo, à côté d'un jeune homme accroupi, s'est probablement détachée du moteur et a été récupérée.

Quelle surprise ! L'avion, un bombardier américain B-17G² Flying Fortress, était vide : pas âme qui vive à bord, pas de bombes dans la soute, quelques mitrailleuses encore en place, certaines avec leurs bandes chargées...

Les Allemands ayant quitté la région quelques jours auparavant pour se regrouper à Paimpol, de nombreux curieux, parmi lesquels des résistants, se firent photographier autour de l'avion et sur ses ailes... après avoir vidé les réservoirs de carburant ! Des habitants du coin possèdent certaines de ces photos, dont quelques-unes nous ont été prêtées. Geneviève Laine et son père posent devant la dérive.

Des débris de l'appareil, notamment des morceaux de plexiglas brisés et divers objets « made in USA », étaient très recherchés par les collectionneurs qui affluaient sur le site pendant un

¹ Pour entraver les atterrissages aéroportés, appelés avec humour « les asperges de Rommel ».

² Le B-17G fut le modèle de Flying Fortress le plus produit, avec 8 680 exemplaires fabriqués par Boeing, Lockheed Vega et Douglas. Le premier exemplaire sorti de la chaîne de production fut livré à l'Armée de l'Air le 4 septembre 1943. Son envergure était de 31,62 m, sa longueur de 22,66 m et sa hauteur de 5,84 m. Son poids à vide était de 16 380 kg. Sa vitesse de croisière était de 257 km/h. Son plafond était de 11 100 m et son rayon d'action de 6 030 km. Il pouvait emporter au maximum six bombes de 725 kg et deux de 1 814 kg. Il était armé de 11 à 13 mitrailleuses de calibre .50. Équipage : dix hommes.

mois ou deux, piétinant les betteraves de M. Laine. Après quoi, la société Vandekerckhove, alors située au Sépulcre, aujourd'hui à Plerin, a découpé l'avion au chalumeau et a récupéré l'épave. Étrangement, selon les habitants de la région, la police de Plouha n'a pas signalé l'accident³.

D'où venait ce bombardier, pourquoi s'est-il écrasé, et qu'est-il arrivé à l'équipage ?

Voici la composition de l'équipage :

Pilote : Sous-lieutenant Gerald B. Ross (O-748253)

Copilote : Sous-lieutenant Samuel W. Sayer (T-2823)

Navigateur : Sous-lieutenant Chester R. Tingle (O-720035)

Bombardier : Sous-lieutenant Thomas A. Matassa (T-2898)

Opérateur radio Sergent-chef Hulitt O. Kirkhart (15327541)⁴

Mécanicien/Tourelle supérieure Sergent-chef Camille H. Blais (11036102)

Tourelle ventrale Sergent Thomas S. Maulstesby (34257493)

Mitrailleur de queue Sergent Carl A. Adolfson (37554345)

Mitrailleur latéral gauche Sergent Richard J. Burdett (33581949)

Mitrailleur latéral droit Sergent John L. Collins (12081558)

L'appareil était facilement identifiable grâce aux données inscrites sur la dérive. Un triangle blanc (1^{re} division de bombardement de la 8^e Air Force), la lettre « U » (457^e groupe de bombardement), la lettre « F » et le chiffre 238073⁵. À partir de là, nous avons pu retracer la progression de l'avion, surnommé « Luck of Judith Ann », grâce à des sources françaises et américaines.

La DCA a le dernier mot

L'avion décolla de la base 130 de Glatton (à 6,5 km au sud de Peterborough, au nord de Londres) et longea la côte anglaise à Start Point, au sud-est de Plymouth. Il faisait partie d'une formation de trois groupes de douze avions appartenant au 457^e Groupe de bombardement, et plus précisément à son 750^e Escadron. Il se dirigea vers le point de départ (IP) au sud-ouest de Brest, où il mit le cap au nord-est (047 degrés) pour un vol de six minutes jusqu'à l'objectif de cette 107^e mission du Groupe de bombardement : trois zones défendues, dont

³ Les archives de la police de Plouha pour les années 1939-1945 ne sont pas disponibles au Service historique de la Gendarmerie.

⁴ En remplacement du sergent Fred E. Lawyer, opérateur radio en poste.

⁵ Le numéro de série complet était 42-38073. Le premier chiffre, en l'occurrence un « 4 », n'était pas inscrit sur la dérive.

une importante batterie côtière. Chaque avion largua dix bombes de 227 kg à 7 620 mètres d'altitude par temps clair, à 17 h 08. La DCA se déchaîna ; un obus transperça le « Judith Ann » près du siège du copilote, sectionnant les commandes des moteurs de l'aile droite. Le moteur n° 4 (extérieur) s'est mis en drapeau, le n° 3 (intérieur) a perdu son huile et s'est mis à tourner à vide, puis le n° 2 (aile gauche intérieure) a dû être mis en drapeau. Le n° 1 étant le seul moteur encore en marche⁶, bien qu'à bas régime (1 600 tr/min), l'appareil a quitté la formation dix minutes plus tard, cap au nord à travers la Manche.

Averti des dangers d'un amerrissage forcé, le sous-lieutenant Ross a viré à droite et a mis le cap à l'est, traversant bientôt la côte et survolant les terres, dans la région des Abers. L'avion perdait de l'altitude à raison de 600 mètres par minute, malgré le largage d'une partie de son armement.

Se croyant au-dessus d'un territoire libéré, et n'ayant aperçu qu'une unique piste d'atterrissage criblée de cratères de bombes⁷, incapables de regagner l'Angleterre et toujours craignant un amerrissage forcé (la baie de Saint-Brieuc se trouvait devant eux), les pilotes décidèrent d'abandonner l'appareil à 3 658 mètres d'altitude.

L'équipage sauta au hasard, le bombardier en tête après les deux pilotes, après s'être assuré que tous les autres avaient sauté⁸. Il sauta à 3 048 mètres et tira sur la poignée d'ouverture à 1 524 mètres. Les pilotes sautèrent en dernier, à 2 438 mètres, après avoir activé le pilote automatique... ce qui n'empêcha pas l'avion de perdre rapidement de l'altitude.

Nuit en Bretagne.

Le pilote, Gerald Ross, atterrissant près de Lanvollon, fut transporté à Guingamp en moto. La ville avait été libérée quatre jours plus tôt, les derniers bastions allemands ayant été réduits à 20 h 00 le 7 août par la Task Force A du VIIIe Corps d'armée américain. Le copilote Sayer, blessé à la cheville et dont la tête avait été heurtée par le harnais de son parachute à l'ouverture, fut recueilli par des civils qui l'invitèrent à prendre des tasses de café « blé brûlé » (orge torréfié), le meilleur qu'il ait bu depuis longtemps ! Il fut également conduit à Guingamp, où il retrouva son camarade. Ils passèrent la nuit chez un avocat, dont Rose se souvenait du nom comme étant « Yves » et « Leclerc », et avec lequel il discuta de loges maçonniques. Sam Sayer se souvient que la maison se situait près du centre-ville, dans une zone oblongue où la Résistance avait rassemblé ses prisonniers allemands. On lui dit que le lit dans lequel il avait dormi avait été celui d'un colonel allemand.

⁶ Les témoins de l'accident ont pu croire qu'un second moteur tournait encore.

⁷ Probablement l'aérodrome de Mortaix-Ploujean.

⁸ Selon un témoin oculaire fiable, le père de Louis Le Gallou aurait vu l'un des aviateurs atterrir dans le village de Saint-Billes-les-Bois, près de Lanvollon et Guingamp.

Afin d'identifier l'hôte des Américains, un appel à témoins fut lancé dans la presse locale, suscitant de nombreuses réponses. Deux noms se démarquèrent : Maître Yves Le Roux et Yves Lavoquer. Nous privilégions le premier. Avocat réputé, il habitait près du centre-ville, au 19 rue Saint-Nicolas, aujourd'hui une antenne de la Mission locale. Pratiquant, il est peu probable qu'il fût franc-maçon, mais sa vaste culture et sa maîtrise de l'anglais lui auraient permis d'exprimer un avis. Un élément de preuve convaincant réside cependant dans le fait que l'aumônier catholique de l'armée allemande, un colonel, était logé dans la maison réquisitionnée de Maître Le Roux. Nous avons pu retrouver la fille de l'avocat, Mme Christiane Marcie, alors âgée de huit ans. Elle se souvient bien de certains détails, mais ne parvient pas à se rappeler qui étaient les invités américains qui ont passé la nuit chez lui. Yves Le Roux est né en 1905 et décédé en 1958, après avoir exercé les fonctions de juge à Berlin et à Constance, dans la zone d'occupation française en Allemagne. Il est enterré au cimetière de la Trinité à Guingamp.

Quant à Yves Lavoquer, dont le nom a été suggéré par un lecteur, il était franc-maçon et patriote, et son nom aurait pu induire en erreur le sous-lieutenant Ross (Lavoquer : « avocat » en français). Néanmoins, nous ne pensons pas qu'il s'agisse de la personne recherchée.⁹

Retour sain et sauf

Le lendemain, une Jeep de l'armée américaine conduisit nos deux aviateurs jusqu'au quartier général de campagne du VIIIe corps d'armée, près de Saint-Malo. De là, ils furent transportés à Chervourg-Maupertuis par des Stinson L-5 Sentinel biplaces en tandem. Ils rejoignirent ensuite l'Angleterre à bord d'un C-47 bimoteur. Arrivés à leur base de Glatton, ils furent accueillis par leur colonel, qui, pour fêter le retour de la mission du jour, leur lança : « Comment diable avez-vous fait pour revenir de cette mission ? » (Le chef d'équipe au sol était certainement contrarié, car il comptait sur le retour de son appareil pour son 49e vol !) Le bombardier Matassa atterrit dans un champ de foin où il fut entouré de Français qui ne cessaient de répéter « camaraderie ». Ils le conduisirent à une petite maison où ils organisèrent la suite de son voyage vers l'Angleterre, où il arriva le premier. Il raconta avoir utilisé son kit de survie pour se nourrir et reprendre ses esprits.

Nous ignorons comment les autres membres d'équipage sont rentrés, mais tous ont rapidement rejoint leurs foyers, à l'exception du mitrailleur de tourelle ventrale Maulstesby, qui s'est fracturé les deux chevilles et a été admis dans un hôpital français.

⁹ Aucune des deux personnes n'est inscrite au barreau de Guingamp ni aux Archives départementales.

À leur retour en Angleterre, les membres d'équipage ont été interrogés par les services de renseignement de l'USAAF et ont reçu des numéros de matricule spéciaux (Évasion et Fuite), une procédure sans doute imposée par la proximité du front, qui évoluait rapidement¹⁰. Ayant sauté en parachute au-dessus du territoire libéré et ayant fait leur rapport en un temps record, notre équipage a eu plus de chance que leurs camarades abattus en territoire ennemi. Les autres appareils de la formation sont rentrés sans incident, après avoir parcouru 1 324 kilomètres au total.

Ross nous apprend que l'équipage, ayant été en contact avec la Résistance (même après la libération de la zone), n'était pas autorisé à effectuer d'autres missions, par crainte de tomber aux mains de l'ennemi. Et ce, malgré le fait qu'il s'agissait seulement de sa deuxième mission, comme pour Matassa, et de la première pour Sayer¹¹.

De nombreux aviateurs alliés, abattus en Bretagne, sont retournés sur le lieu de leur crash. Il semble toutefois qu'aucun membre de l'équipage du « Judith Ann » n'ait entrepris le voyage, ignorant où leur avion endommagé avait terminé son vol. Le fait d'avoir mis cet événement en lumière pourrait les inciter à entreprendre ce pèlerinage.

Ainsi, après d'autres cas similaires, un mystère de la Seconde Guerre mondiale est résolu.

Gordon Carter

¹⁰ Il semble que, de par leur nature même, ces « évasions » n'aient pas suscité beaucoup d'attention.

¹¹ L'USAAF ne manquait pas d'équipages à ce stade de la guerre. Deux équipages par avion étaient disponibles sur toutes les bases de la 8e Force aérienne.