

31 décembre 1943

Bellevue en KERBORS



François SOUQUET - 2008

LE SOUVENIR FRANÇAIS



LE SOUVENIR FRANÇAIS



Insigne du 351st B.G.



Insigne du 511th Squadron

**Bombardier B-17 de l'U.S.A.A.F.
« STINKY WEATHER »,
tombé à Bellevue en Kerbors,
le 31 décembre 1943.**



Michael S. Hudak
(MSHUDAK@compuserve.com)

Mission de bombardement de l'aérodrome « Cognac – Châteaubernard »,
le 31 décembre 1943.

Le 31 décembre 1943, la « 1st Bombardment Division » de la « 8th Air Force » américaine est chargée de mener une mission de bombardement sur le terrain d'aviation de Bordeaux-Mérignac (cible prioritaire) et prévoit des cibles secondaires dont le terrain d'aviation de Cognac-Châteaubernard. Des centaines de B-17 et des dizaines de B-24 décolleront de Grande Bretagne pour cette mission.

Le « 94th Combat Bombardment Wing », composé des « 351st, 401st et 457th Bombardment Group », prend part à la mission.

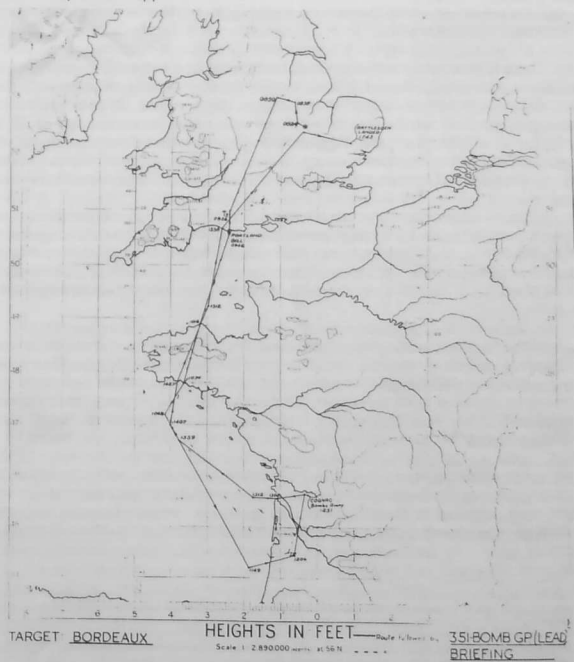
Le « 351st Bombardment Group » est basé sur le terrain d'aviation de Polebrook, dans le Northamptonshire, à environ cent kilomètres dans le Nord de Londres. Ce groupe est composé de quatre *Squadrons* : les 508th, 509th, 510th et 511th. Trente-quatre bombardiers de ce groupe participent au raid. Le leader de ce groupe est le Colonel Hatcher¹.

Parmi les B-17 du « 511th Bombardment Squadron », le Numéro de série 42-31179, codé DS-B, surnommé « Stinky Weather » (Sale Temps), retient notre attention. Son équipage est composé de dix hommes :

Pilote	2nd Lt. Warren L. PUTMAN
Copilote	F/O Thomas A. IRVINE
Navigateur	2nd Lt. Irving J. SHWAYDER
Bombardier	2nd Lt. Jack R. WOOD
Mécanicien	Sgt. Ray E. PRATER
Radio	S/Sgt. Wesley F. GREENE
Mitrailleur latéral (gauche)	Sgt. John J. JR. GILSON
Mitrailleur latéral (droite)	Sgt. Robert O. DIEHL
Mitrailleur ventral	Sgt. Albert R. CUSTER
Mitrailleur de queue	Sgt. Jack D. MCKINNEY

¹ Le colonel William A. Hatcher commandera ce groupe de novembre 1942 au 31 décembre 1943. Son avion est abattu près de Cognac ce 31 décembre 1943. Il sera fait prisonnier.

Le vendredi 31 décembre 1943, les B-17 du 351st BG décollent de l'aérodrome britannique de Polebrook à 8h30 (heure alliée). Après regroupement, ils quittent l'île anglaise à la verticale de l'île de Portland, atteignent la côte française et prennent le cours du Jaudy, direction Sud-Sud-Ouest ; altitude 17500 pieds². Ils quittent les côtes finistériennes entre Concarneau et l'île de Groix. A la latitude de l'île d'Yeu, la formation vire à gauche direction Sud-Sud-Est. Vers 11h50, elle atteint les côtes landaises, dans les environs de Mimizan ; fait route à l'Est, puis route au Nord pour se diriger vers l'objectif. La couverture nuageuse interdit le bombardement de l'objectif prioritaire « Bordeaux-Mérignac ». Une cinquantaine de chasseurs allemands (Ms-109s et Fw-190s) attaquent la formation alors qu'elle se dirige vers la cible secondaire, l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard, qu'elle atteint vers 12h40. Le lâcher des bombes est excellent d'après les rapports.



² Des témoins (Charles Henry de La Roche-Jaune, 2005 et Jean Kérambrun, de Kérbors, le 23/08/2007), indiquent avoir vu, tant à l'aller qu'au retour de la mission, dix vagues de cinquante avions. Charles Henry précise qu'à l'aller, le passage a duré environ deux heures. Jean Kérambrun ajoute qu'à l'aller, des avions de chasse alliés accompagnaient les bombardiers. Ils auraient fait demi-tour au dessus du Jaudy. Un rapport du 94th CBW (N° 255, Low Group), écrit par le Major John L. Scott, indique que, parvenus à un point proche de la côte Nord de la Bretagne, quelques Spitfires leur donnaient un peu de protection. Dans ce rapport, il est également dit qu'ils subirent des tirs de la Flak au dessus de Bréhat mais que ces tirs étaient imprécis et peu intenses.

Les bombes larguées, la formation fait route à l'Ouest pour atteindre le Golfe de Gascogne. Elle est fortement prise à partie par la Flak allemande³. Le B-17 « Stinky Weather », du lieutenant Warren L. PUTMAN, est touché. Les B-17 prennent une route Nord-Ouest pour atteindre la côte bretonne, dans les environs de Concarneau. Ensuite, ils font le chemin inverse du matin en descendant le cours du Jaudy pour ensuite se diriger vers les côtes anglaises. Une vingtaine de chasseurs allemands (Ms-109s et Fw-190s) attaquent les retardataires durant la traversée de la Bretagne.

Le B-17 « Stinky Weather » est séparé de son groupe quand il passe à la verticale de Pontrieux. La chasse allemande se rue sur le retardataire qui se défend avec courage ; mais le B-17 est mortellement atteint. A la verticale de la campagne de Pleudaniel, six aviateurs évacuent l'avion en parachute. Nous sommes au début de l'après-midi⁴.

A Bellevue, en Kerbors :

Jean Kérambrun, trente et un ans, est occupé à travailler dans son champ, sur la rive droite du Jaudy, à Bellevue. Les vagues de bombardiers se succèdent dans un bruit assourdissant et se dirigent vers le large ; dans le Sud, un point lumineux attire son regard. Un B-17, en flamme, suivant une route parallèle au cours du Jaudy, volant à très basse altitude et visiblement continuant à perdre de l'altitude, se dirige vers lui. L'avion en feu passe au-dessus de sa tête et se dirige tout droit sur une maison du village. Il bascule sur l'aile gauche, explose et se crash 300m plus loin, dans la lande⁵.

Simone Kermarec, sept ans, est seule dans la maison de ses parents à Bellevue, à jouer dans la salle. La fenêtre est ouverte par cet après-midi froid, mais sec et ensoleillé. Elle sursaute en entendant la terrible explosion et se précipite sur le pas de sa porte. L'avion, qu'elle n'a pas vu, vient d'exploser tout près de la maison et déjà la fumée obscurcit le ciel. Sa première pensée d'enfant est que le ciel vient de tomber sur sa tête.

Félix Hégaret, quinze ans, et son frère Paul labourent un champ, un peu au Sud de Bellevue, à Roc'h Velen. Ils discutent avec Ernest Kerichard et Auguste André qui eux-mêmes travaillent le champ voisin. Ils voient l'avion en feu se diriger vers le hameau de Bellevue et se précipitent à l'abri d'un talus au moment de l'explosion. En se relevant, la fumée a déjà envahi le ciel et Félix se demande si l'avion n'est pas tombé sur leur ferme⁶.

Les trois frères, Yves, Pierre et Charles Henry, travaillent dans un parc à huîtres, situé en dessous de Bellevue. Ils voient l'avion en flamme exploser sur la rive. Une partie de la carlingue continue sa course sur la vasière ; les trois hommes se précipitent dans la mer pour éviter d'être atteints. Deux moteurs terminent leur course dans le parc à huîtres⁷.

³ D'après le rapport du 94th CBW (N° 255, Low Group), le « Low Group », dont fait partie le « Stinky Weather », est arrivé à Bordeaux à 12h48 et a lâché ses bombes sur l'aérodrome de Cognac à 12h53. Les tirs de la Flak de Bordeaux étaient précis et peu intenses. Par contre, à Cognac, la Flak a été intense et meurtrière. A Royan, sur la route du retour, ils subirent les tirs de la Flak terrestre et embarquée de quatre des cinq navires se trouvant à l'embouchure de la Gironde.

⁴ La Préfecture est prévenue à 17h45 : « Communication téléphonique de la gendarmerie 31 décembre 1943 – 17h45 – La brigade de Lannion signale à l'instant la chute d'un bombardier anglais entre Kerbors et Pleubian. 6 parachutistes ont dû atterrir ». Archives départementales des Côtes-d'Armor - Fonds 2W62.

⁵ Témoignage de Jean Kérambrun (mai 2007 et 23/08/2007) : alors qu'il courait en suivant la trajectoire de l'avion, un parachute plié tombe devant lui sur le chemin. Le parachute était en partie brûlé. Un second parachute, intact et plié, sera retrouvé à Bellevue après le crash.

⁶ Félix Hégaret précise que deux chasseurs allemands sont venus tourner autour du lieu du crash avant de repartir (octobre 2008).

⁷ Témoignage de Charles Henry, de la Roche-Jaune, recueilli en 2005. Il précise qu'il était, avec ses frères, à soixante mètres du lieu de l'impact. Les deux moteurs furent enlevés du parc à huîtres par Armand Le Guen et une partie de la carlingue fut enlevée par Charles Henry lui-même et mouillée à proximité du parc, dans un endroit plus profond.

Des Allemands arrivent rapidement sur les lieux de l'accident, alors que d'autres recherchent activement dans la campagne les aviateurs qui ont réussi à évacuer l'appareil.

A Pleudaniel et à Pleumeur-Gautier :

Joseph Forestier, commerçant à Placen Cren, en Ploézal (à 1km, au Sud de la Roche-Jagu, sur la route Pleudaniel – Pontrieux), assiste, au-dessus de lui, à l'attaque du B-17 par des chasseurs allemands. Il est en compagnie de deux gendarmes de la brigade de Pontrieux, MM. Manivel et Guilloux. Ils aperçoivent trois aviateurs s'éjecter en parachute du bombardier en feu à quelques kilomètres d'eux, vers le Nord. Les parachutistes deviennent la cible des chasseurs, par quelques rafales⁸. Joseph Forestier prend son vélo et file en direction du point de chute qui lui semble être vers chez son frère Jean-Louis, à trois kilomètres de là, à Kerjean⁹, en Pleudaniel. Le premier des parachutistes aperçu à Pleudaniel est tombé à Kergreanen, à 600m au Nord de Kerjean. Joseph Forestier arrive sur les lieux en même temps que le docteur Le Montréer, de Pleudaniel, qui, lui aussi, a assisté à la chute des aviateurs et est venu sur les lieux avec sa voiture. Ce parachutiste est le Bombardier, le 2nd Lt. Jack R. WOOD. Gravement blessé, une balle dans un poumon, la mâchoire inférieure éclatée ; le docteur, après lui avoir donné les premiers soins, l'embarque dans sa voiture avec l'aide de Joseph Forestier, pour le conduire chez un chirurgien à Tréguier, dévoué à la cause des Résistants (docteur Barneville, chirurgien à Lannion qui venait très souvent à l'hôpital de Tréguier). Sur le chemin, la voiture est arrêtée par un barrage allemand et, sous la menace des mitraillettes, elle est conduite, sous escorte, à Tréguier, puis à Lannion où le blessé est débarqué dans une propriété, rue Kervéno. Là, les Allemands prennent en charge le blessé¹⁰. Le docteur Le Montréer et Joseph Forestier sont interrogés toute la soirée puis conduits, dans la nuit, à l'Île-à-Bois, en Lézardrieux. Ils seront libérés au petit matin du 1^{er} janvier 1944.

Le second parachutiste aperçu à Pleudaniel (nous ne connaissons pas son nom) est resté accroché à un arbre au hameau de Feunteun Guib (2300m, à vol d'oiseau, à l'Ouest du bourg de Pleudaniel). Armand Person, domicilié à Feunteun Guib, tente d'aider l'aviateur, mais une patrouille allemande arrive rapidement sur les lieux et fait prisonnier l'Américain.

Le troisième parachutiste aperçu, le Mitrailleur latéral gauche, le Sgt. John J. JR. GILSON, atterrit à Kerbriand, tout près du précédent. Il est secouru par Albert Philipot, de Kerguenou qui le cache précipitamment dans un tas de foin, dans la cour de la ferme de Kerbriand, alors que la patrouille allemande précédente arrive sur les lieux. Les Allemands recherchent vainement l'aviateur et finissent par s'en aller. Philipot conduit alors l'aviateur dans une maison à Kergreanen pour passer la nuit ; mais Gilson refuse et préfère passer la nuit caché dans un fourré, à proximité.

Joseph Forestier, de retour à son domicile à Placen Cren, est avisé le matin par une femme, qu'un parachutiste est caché dans un fourré, près du domicile de son frère aîné Jean-Louis Forestier, à Kerjean. Joseph Forestier repart immédiatement sur les lieux. Entre temps, Albert Philipot a conduit le Sgt. Gilson dans la ferme de Kerjean où il est accueilli par le jeune Louis Forestier¹¹. Le jeune homme restaure et habille

⁸ Témoignage (1971) de Joseph Forestier, habitant à Placen Cren en Ploézal. Témoignage confirmé le 23/08/2007 par son neveu Louis Forestier de Pleumeur-Gautier (habitant à cette époque à Kerjean en Pleudaniel).

⁹ A 3250m environ, à vol d'oiseau, dans le SO du bourg de Pleudaniel. Joseph Forestier prend le chemin : Kerbriand – Pen Bolol – Keriel – Pen Lan – Kerborchet – Kerjean – Kergreanen.

¹⁰ Le lieutenant WOOD décédera plus tard à l'hôpital de Morlaix.

¹¹ Louis Forestier est le fils de Jean-Louis Forestier tenant la ferme de Kerjean. Le père est absent, seul son fils Louis est présent à Kerjean ce matin du 1^{er} janvier 1944.

l'Américain en civil, Joseph Forestier, arrivé à Kerjean, conduit l'aviateur américain à son domicile, à Placen Cren, en passant par les petits chemins d'Ar Garz, de Kerborchet et les hameaux de Keriel et Kerrouarn Braz. L'aviateur reste quelques jours à Placen Cren, comme « employé » de la maison, en se faisant passer pour sourd-muet, afin d'éviter les soupçons. Il est ensuite conduit chez l'autre frère de Joseph, Jean Forestier, domicilié à Pontrieux¹².

Un quatrième parachutiste, le Navigateur, le 2nd Lt. Irving J. SHWAYDER, vingt-deux ans, atterrit en Pleumeur-Gautier entre Porz ar Groaz et Gamboudéry. Les Allemands l'ont aperçu et le recherchent activement. Eugène Le Goff, marin en congé d'armistice, assiste à son atterrissage et conduit Shwayder, malgré la présence très proche des Allemands, chez son père Yves Marie Le Goff, à Gamboudéry. On lui donne des vêtements civils et on le restaure¹³. Le lieutenant Shwayder passe la première nuit caché dans le grenier entre des caisses de pommes de terre et un tas de chanvre à sécher. François Querharo qui tient la ferme située à un kilomètre de là, à Porz ar Groaz, tout près de la départementale menant de Lézardrieux à Tréguier, est prévenu de la présence de l'Américain. La ferme de Querharo est bien connue par les Résistants de la région, elle est devenue la plaque tournante de la Résistance : on y ravitaille les Résistants ; on les héberge ; elle sert de boîte aux lettres. Le 1^{er} janvier au matin, la fille de la ferme, Yvette Kerharo, se rend à la brigade de gendarmerie de Lézardrieux pour prévenir le gendarme Dincuff, entré dans la résistance depuis 1942. Elle conduit le gendarme à Gamboudéry où il fait connaissance avec Shwayder. Un plan d'évacuation vers Lézardrieux est prévu pour le soir. Vers 18h00, Mme Querharo va chercher Shwayder et le ramène chez elle à Porz ar Groaz¹⁴. A 21h00 passées, après le couvre feu, l'Américain monte dans une voiture à cheval. Pour éviter le bruit, le cheval a été défermé. François Querharo conduit l'attelage. A l'arrière se tient Shwayder encadré par un gendarme de Lézardrieux et par Joseph Libouban de Pleudaniel. En cas de rencontre d'une patrouille, il est convenu que l'Américain serait un peu malmené et de dire que le prisonnier était amené à la prison de la gendarmerie à Lézardrieux. Le gendarme Joseph Dincuff précède l'attelage sur son vélo, feux éteints. En cas d'alerte, il doit allumer ses feux pour prévenir les autres afin qu'ils se préparent à interpréter leur scénario. L'attelage arrive sans encombre à Lézardrieux en empruntant la rue Duclous pour éviter la place ; et le lieutenant Shwayder trouve refuge chez Mlle Lydia Druais¹⁵, au bourg de Lézardrieux. Après quelques jours, Shwayder est évacué par André Le Bras, adjoint technique à la Subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux, accompagné du gendarme Dincuff. Ils se rendent à Pontrieux, avec la voiture de Le Bras, au domicile de Jean Forestier, pour récupérer le sergent Gilson. Mais il est convenu que Gilson serait évacué sur Saint-Brieuc dans la camionnette de Jean Forestier, si bien qu'André Le Bras continue sa route sur Saint-Brieuc. Ils sont reçus au domicile de M. Aubert et sont rejoints par MM. Joseph et Jean Forestier qui ramènent de Pontrieux le sergent GILSON¹⁶. M. Aubert, allité, ne peut s'occuper des deux aviateurs fugitifs. Ils sont alors pris en charge par M. Tassel, ancien chef de Division à

¹² D'après un témoignage de Joseph Forestier au journal L'ARC, en mai 1971. Témoignage confirmé et corrigé par son neveu Louis Forestier de Pleumeur-Gautier, le 23 août 2007.

¹³ Madame L'Anthoën Armand, de Kerlastr Haut, lui donne un pull militaire appartenant à son mari. Cette brave femme s'inquiètera beaucoup des conséquences qu'aurait pu entraîner son geste. Le nom de son mari et le numéro de son matricule étaient inscrits sur le col du pull militaire. C'est également cette dame qui amène son propre repas du soir chez Yves Marie Le Goff pour restaurer Shwayder. Madame Arsène Auffret, de Kerlastr Bas, donne à l'aviateur un pantalon de son mari.

¹⁴ Témoignage de Raymond Querharo du 18 janvier 2008. A l'arrivée de l'Américain, Raymond Querharo, qui est âgé de six ans et demi, est, par précaution, prié d'aller se coucher ; si bien qu'il ne verra pas l'aviateur.

¹⁵ Lydia Druais est Résistante, membre du Front National local depuis mars 1943 (Archives privées de Alain Le Bras).

¹⁶ Archives privées de Alain Le Bras. André Le Bras dit avoir évacué Shwayder le 3 ou le 4 janvier 1944 (suivant deux documents, 1958) chez M. Aubert, que Shwayder y a été rejoint par Gilson, conduit par les frères Forestier, que M. Aubert, allité, n'a pu garder les deux aviateurs ; qu'ils ont trouvé refuge dans une villa au dessus de l'Anse aux Moines (Périn).

Le témoignage de Joseph Forestier (L'ARC, 1971) indique que Gilson est resté employé chez lui, à Placen Cren, une dizaine de jours. Que lui et son frère ont amené Gilson chez M. Aubert à Saint-Brieuc, où il a retrouvé Shwayder. Les dates de ces deux témoignages ne concordent pas.

la Préfecture, et amenés dans une villa inoccupée, située au dessus de l'Anse aux Moines. Ils y seront ravitaillés par le groupe Front National de Saint-Brieuc¹⁷. Les deux aviateurs sont transférés, par la suite, chez M. Janvier, garagiste à Bellevue Clémenceau ; puis chez Louis Le Bigaignon, dans son appartement situé au dessus des ateliers de l'Imprimerie Moderne. Ils y restent dix jours. Les deux Américains gagnent Paris ; ils y restent deux semaines avant de rejoindre Toulouse où, suite à un contrôle de police, le sergent GILSON est arrêté. Le Lt. Irving J. SHWAYDER resta caché dans le Sud-Ouest avant de franchir la frontière espagnole et de regagner la Grande Bretagne¹⁸.

Quatre aviateurs sont tués dans le crash :

- le Pilote, le 2nd Lt. Warren L. PUTMAN ;
- le Copilote, le F/O Thomas A. IRVINE ;
- le Mécanicien, le Sgt. Ray E. PRATER ;
- le Mitrailleur ventral, le Sgt. Albert R. CUSTER.

Six aviateurs réussissent à évacuer l'avion :

- le Bombardier, le 2nd Lt. Jack R. WOOD (fait prisonnier et mort de ses blessures),
- le Radio, le S/Sgt. Wesley F. GREENE ;
- le Mitrailleur latéral (droite), le Sgt. Robert O. DIEHL ;
- le Mitrailleur de queue, le Sgt. Jack D. McKINNEY (ces trois derniers sont faits prisonniers par les Allemands, après leur atterrissage. Pour deux d'entre eux, nous ignorons dans quelles circonstances. L'un des trois est l'aviateur fait prisonnier à Feunteun Guib ;
- le Mitrailleur latéral (gauche), le Sgt. John J. JR. GILSON (évacué, puis fait prisonnier dans le Sud-Ouest de la France) ;
- le Navigateur, le 2nd Lt. Irving J. SHWAYDER (évacué, il rejoint la Grande Bretagne).

Louis Kérambrun, Yves Kermarec, Paul et François Hégaret, habitant Kerbors, furent réquisitionnés pour sortir de la vasière les corps des quatre victimes du crash. Les corps des aviateurs seront alignés sur le bord de la grève et restèrent là, une semaine, gardés jour et nuit par deux Allemands, jusqu'à leur inhumation au cimetière de Lannion, le 7 janvier 1944¹⁹. Le lendemain du crash, les habitants de Bellevue furent autorisés à venir se recueillir devant les dépouilles ; mais les jours suivants, les Allemands interdirent à la population d'approcher les corps. Les restes les plus importants de l'avion furent enlevés rapidement de la vasière et des champs avoisinants, et évacués ; mais les champs entourant le hameau de Bellevue restèrent longtemps parsemés de débris²⁰.

¹⁷ Archives privées de Alain Le Bras.

¹⁸ Sources : Archives privées de Alain Le Bras et Roger Huguen, « Par les nuits les plus longues », Imprimerie Les Presses Bretonnes, 1976.

¹⁹ Début janvier 44, il faisait très froid. La terre était gelée.

²⁰ Toutes sortes d'objets furent récupérés par les riverains et les cuneux venus aux lendemains du crash : parachutes, écouteurs, cartes imprimées sur soie, munitions, bombes, ...

Jean Kérambrun, incorporé à l'automne 1943 dans le réseau de renseignement « Service B » de Marcel Hamon ²¹, reçoit l'ordre de son supérieur de faire faire une plaque commémorative et de la déposer sur les tombes des aviateurs au carré militaire du cimetière de Lannion ; ce qu'il fait bien qu'il soit recherché.

Cimetière de Lannion – Carré Militaire allié

Lt. Warren L. PUTMAN	Mle O-675.286.T42.43
F/O Thomas A. IRVINE	Mle T.1616T.43
Sgt. Ray E. PRATER	Mle 160.74085.T.43
Sgt. Albert R. CUSTER	Mle 35410746.T42.43

Les corps des quatre aviateurs furent exhumés du cimetière de Lannion, le 15 septembre 1944, pour être transférés au cimetière de Saint-James. Trois d'entre eux y reposent toujours :

Lt. Warren L. PUTMAN	plot N	rangée 1	tombe 17
Sgt. Ray E. PRATER	plot O	rangée 5	tombe 23
Sgt. Albert R. CUSTER	plot J	rangée 16	tombe 10

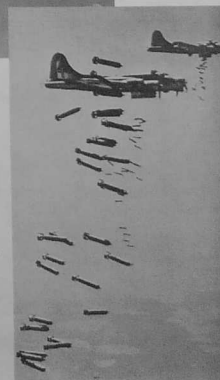


Sergent Albert R. CUSTER, Mitrailleur ventral, tué dans le crash
Photo : freespace.virgin.net

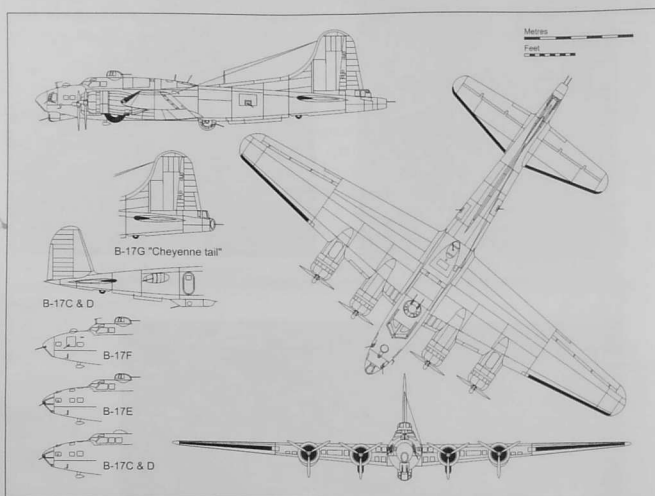
²¹ Militant communiste originaire de Plufur. Après avoir été responsable de « l'Organisation Spéciale » en Maine-et-Loire (1941-1942) il devient, au début de l'année 43, le responsable national du réseau « Service B », réseau de renseignement F.T.P. Après la guerre, il deviendra député des Côtes-du-Nord, puis maire de Plestin-les-Grèves.



Aérodrome de Polebrook – Vue aérienne et tour de contrôle. (photo www.polebrook.com)



Caractéristiques du Boeing B-17



Dimensions :

Envergure : 31,60 m,
Longueur : 22,80 m,
Hauteur : 5,80 m,
Surface des ailes : 132 m².

Propulsion :

4 moteurs de 1200cv Whright Cyclone R-1820-97 : 9 cylindres en étoile, refroidissement radial par air - turbo compresseur General Electric type B22.

Performances :

Vitesse maximum : 472 km/h à 7620 m (25000 pieds),
Temps pour monter à 7620 m : 41 minutes,
Plafond de service : 10668 m (35000 pieds),
Rayon d'action normal avec le maximum de bombes et plein de fuel normal : 1770 km, à 352 km/h, à 7620 m.

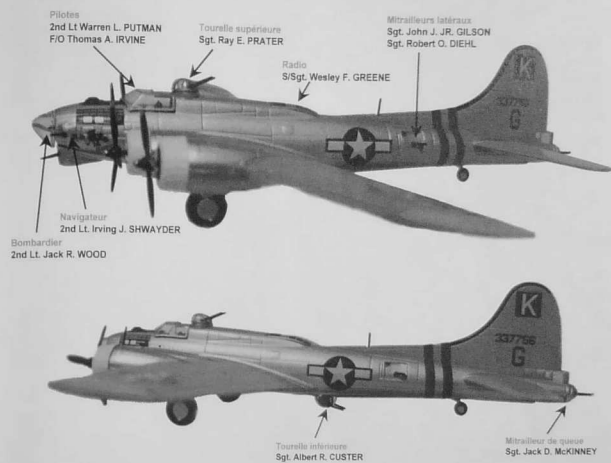
Poids :

Poids à vide : 14 855 kg,
Poids normal charge : 22 475 kg,
Poids total maximum : 27 240 kg,
Équipage normal : 10 hommes.

Armement :

11 à 13 mitrailleuses Colt-Browning M-2, calibre 12,7 mm et 3629 kg de bombes.

Poste de combat de l'équipage



Mitrailleurs latéraux en action.
Photo : <http://browningmgs.com/index.html>



Photo I.G.N.



Photo I.G.N.



Photo GOOGLE

Lieux d'atterrissage connus des aviateurs du B-17, sur les communes de Pleudaniel et de Pleumeur-Gautier.



Eugène Le Goff qui a conduit le Lt. Shwayder chez son père à Gamboudéry.



L'attelage de François Querharo qui amena le Lt. Shwayder de Porz ar Groaz à Lézardrieux, le soir du 1^{er} janvier 1944.



A droite, François Querharo.



La famille Querharo, au lendemain de la guerre. De gauche à droite : Jean-François Kerharo, Thérèse Kerharo, François Querharo, Robert Cadeo, ancien responsable de groupe de Résistants, Mme Querharo, Mme Libouan, Yvette Kerharo. Devant : Annick Querharo.



La ferme de Kerjean, en Pleudaniel, où fut accueilli le Sgt. Gilson par Louis Forestier (au premier plan).



Ancienne maison d'Yves Marie Le Goff, à Gambodéry, en Pleumeur-Gautier, où fut accueilli le Lt. Irving J. Shwayder. Au premier plan Raymond Queharc, petit-fils d'Yves Marie Le Goff.

Photo 2008

Photo 2008



André Le Bras, ingénieur de la Subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux. Il évacua le Lt. Shwayder.



Albert Phillipot, de Kerguenou. Il porta assistance au Sgt. Gilson.



Joseph Forestier de Placen Cren. Il porta assistance à deux aviateurs.

Photo prise en 1943.



Joseph Libouban, le jour de son mariage, en janvier 1944. Il porta assistance au Lt. Shwayder.



Jean Kérambrun, témoin du crash, devant la maison de Bellevue évitée par l'avion. (Photo 2008)

18

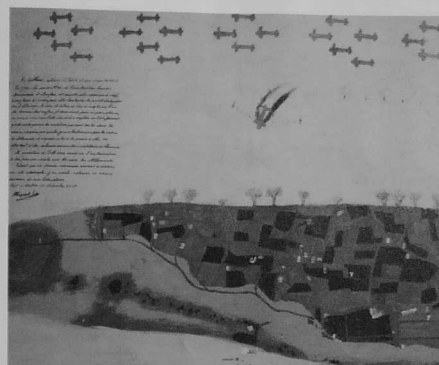


Tableau de la scène du crash peint par Félix Hégaret en 2007, pour témoigner.

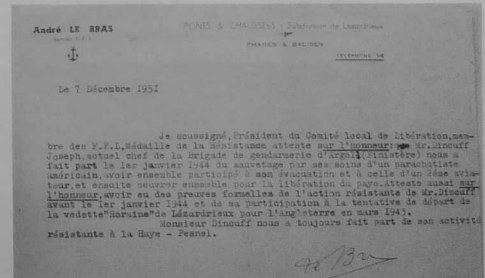
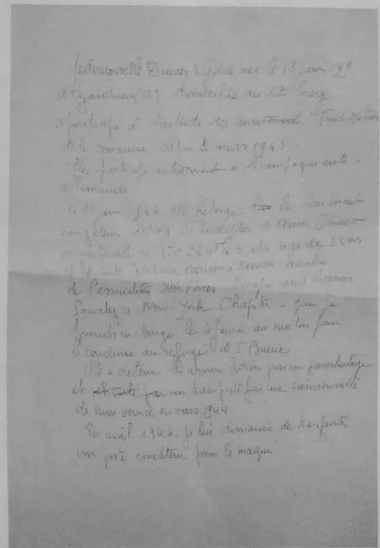
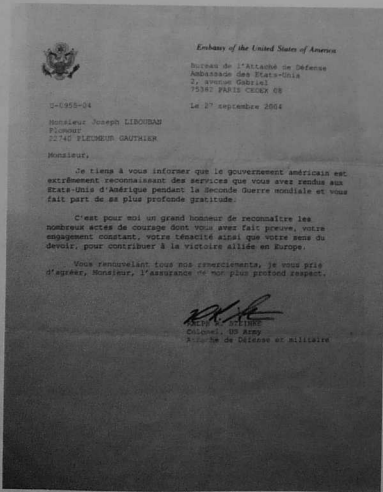
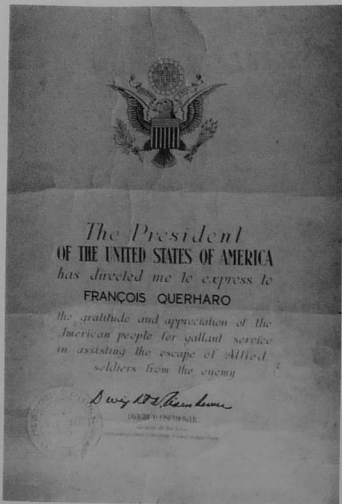


Félix Hégaret donne son témoignage à Jean Kérambrun. Photo 06/11/2008



Trois témoins de cette terrible journée du 31 décembre 1943. De gauche à droite : Félix Hégaret, Simone Kermarec, Jean Kérambrun. Photo 06/11/2008

19



Attestations écrites par André Le Bras, Président du Comité de libération de Lézardrieux, concernant le sauvetage du lieutenant Irving J. SHWAYDER et du sergent John J. R. GILSON. Archives Alan Le Bras



Restes de l'épave du B-17 sur l'estran à Bellevue en Kerbors.
Photos 2008



Instrument de navigation du B-17, trouvé après le crash.



« Carte d'évasion » imprimée sur soie, trouvée après le crash.

Activité de la « 8th AIR FORCE » - vendredi 31 décembre 1943

Source : Combat Chronology of the US Army Air Forces, Jack McKillop.

Mission 171 – Divers objectifs en France.

19 B-17 et 6 B-24 abattus dans la journée.

1 – 200 sur 236 B-17 et 57 sur 60 B-24 bombardent les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Cognac-Châteaubriand et Landes de Bussac, entre 12h11 et 13h15.

18 B-17 et 5 B-24 sont abattus.

8 B-17 et 2 B-24 sont endommagés et irréparables.

103 B-17 et 5 B-24 sont endommagés.

Pertes humaines : 9 tués, 36 blessés, 231 disparus.

2 – 57 B-17 ont pour mission de frapper des navires allemands dans l'estuaire de la Gironde, mais ils ne trouveront pas la cible.

3 – 87 sur 94 B-24 bombardent l'aérodrome de Saint-Jean-d'Angély entre 12h11 et 12h35.

1 B-24 est abattu.

3 B-24 sont endommagés et irréparables.

5 B-24 sont endommagés.

Pertes humaines : 10 disparus.

4 – 120 sur 125 B-17 bombardent les sites industriels parisiens d'Ivry et de Bois-Colombes, entre 12h07 et 12h27.

1 B-17 est abattu.

1 B-17 est endommagé et irréparable.

49 B-17 sont endommagés.

Pertes humaines : 2 blessés et 10 disparus.

L'escorte des bombardiers a mobilisé : 74 P-38, 441 P-47 et 33 P-51.

1 P-38, 2 P-47 et 1 P-51 sont abattus.

1 P-38 et 6 P-47 sont endommagés et irréparables.

1 P-38 est endommagé.

Pertes humaines : 3 blessés et 2 disparus.

BOEING FLYING FORTRESS (B-17G)

Engines: Four 1,200 h.p. Wright Cyclones
Wing span: 103 ft. 9 in.
Length: 74 ft. 9 in.
Height: 19 ft. 1 in.
Top speed: over 300 m.p.h.

Gross weight: over 65,000 pounds
Service ceiling: over 40,000 feet
Armament (50-cal.): 13 guns
Crew: 6 to 10
Wing loading: 38.5 lbs. sq. ft.

