

L'ODYSSÉE DE "MEHITABEL" TÉMOIGNAGES

Louis et Philippe CHARTIER

Cet article vient en complément de ceux publiés dans les numéros 24 et 28 de la revue Belle-Isle Histoire relatant les crashes de deux Forteresses Volantes à Belle-Île le 28 juin 1943, l'une à Bourdouluc et l'autre dans la baie des Grands-Sables.

Mehitabel, un chat borgne

De prime abord ce nom de Mehitabel, à consonance bizarre, ne vous dira rien. C'était celui donné par son premier équipage au B-17F n°42-29887 immatriculé TU-K qui devait s'écraser à Belle-Île en juin 1943.



L'empennage de Mehitabel

Seule photo connue de l'appareil. Elle a été donnée à Thomas Costello par Wesley Clendenning (l'homme sur la photo) qui faisait partie des équipes au sol.

L'équipage du Lieutenant Carraway a pris en charge l'appareil en avril 1943 à la base aérienne de Pueblo dans le Colorado pour le mener à Polebrook en Angleterre via le Nebraska, le Michigan, le Maine, Terre-Neuve et l'Écosse.

Avant le départ il était de tradition dans l'armée de l'air

américaine de demander aux équipages de choisir un nom pour l'appareil ; ce nom était ensuite archivé avec le numéro matricule de l'appareil. Fletcher Cupp nous précise ici comment le nom de Mehitabel a été choisi :

“Avant d'être officialisé le choix fut difficile, plusieurs noms furent proposés par l'équipage à la demande du pilote, John B. Carraway, noms salués par des grognements ou des huées. Finalement j'ai proposé celui de Mehitabel. Ces quatre syllabes ont du tinter agréablement aux oreilles de mes coéquipiers puisque d'emblée ce nom fut bien accueilli : comme un seul homme l'équipage a crié “Mehitabel ! Mehitabel ! où diable as-tu trouvé ce nom ?” Ces aviateurs ignoraient probablement tout du nom de Mehitabel, ils n'avaient sûrement pas lu dans les années 30 les écrits de Don Marquis. Celui-ci avait imaginé dans sa chronique deux personnages, un cafard et un chat de gouttière nommés Archie et Mehitabel. Ce dernier, chat borgne, agressif et pelé, vivant dans un univers de poubelles était constamment en bagarre avec ses congénères. Tout ceci lui avait valu la perte d'un œil et quantité de cicatrices, mais il avait un esprit indomptable que l'on retrouvait dans le refrain de sa chanson : “Whatthehell ! Whatthehell !”¹.

Après ces précisions données à ses coéquipiers ceux-ci pensaient que ce nom collait admirablement bien à l'état d'esprit du B-17 et de son équipage”.

¹ Quelenfer ! Quelenfer !

Le B-17 "Forteresse Volante"



Ligne d'assemblage de B-17G à Seattle en décembre 1943 (photo Boeing)

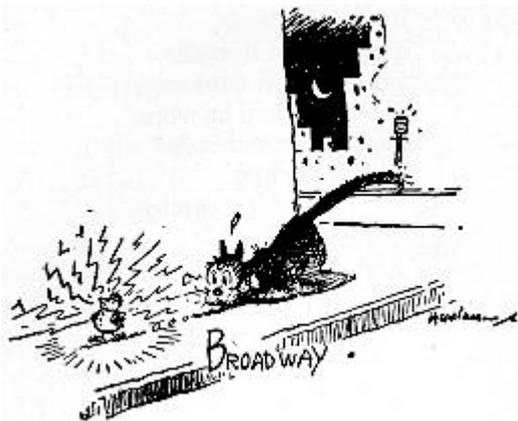
Le premier prototype, le Boeing 299, fut présenté en juillet 1935. Ses performances supérieures à celles qu'exigeaient le cahier des charges de l'US Army Air Corps ont conduit le gouvernement américain à passer commande d'une pré-série de 13 appareils baptisés YB-17.

Son blindage particulièrement épais (bien qu'insuffisant face à la flak et aux chasseurs allemands) lui ont valu le surnom de Flying Fortress (Forteresse Volante).

12731 B-17 ont été produits entre 1935 et juin 1945 à un rythme de production qui a atteint 16 avions par jour pendant l'été 1944 ! Boeing ne pouvant assurer à lui-seul la production des B-17 commandés par l'USAAC a dû permettre à ses concurrents Douglas et Lockheed de produire des B-17 sous licence. Douglas a produit 3000 B-17 modèles F et G dans son usine de Long Beach (Californie) et Lockheed 2750 modèles F et G dans son usine Vega de Burbank (Californie).

Le B-17F n°42-29887 a été commandé à Boeing en 1942 comme l'indique son numéro matricule. Il a été fabriqué à l'usine de Seattle (Washington) et a été livré à l'USAAC à Denver (Colorado) le 2 mars 1943. Il a coûté 316 426\$ au gouvernement américain ce qui représente environ 3.500.000€ d'aujourd'hui¹¹.

L'artiste du 351^e groupe fut donc invité à se mettre au travail, lui qui s'était fait une spécialité dans ses œuvres de pin-ups déshabillées et aguichantes, s'est appliqué à peindre sur le nez de l'avion un grand chat de gouttière avec un œil crevé, l'autre portant un regard sans complaisance sur le monde des humains.



Archie et Mehitabel
(© Don Marquis – Éditions Doubleday)

A travers l'océan

"L'équipage fier de son B-17 le maintenait dans un état d'absolue propreté sans que ceci ne lui fut imposé par une discipline quelconque. Après les permissions précédant la traversée de l'océan et la garde montée pendant une semaine à Presqu'Isle dans le Maine - bloqués par la neige et bien que nous fûmes certains qu'il n'y avait aucun allemand dans le coin - après un arrêt à Gander (Terre Neuve) pour faire le plein nous avons décollé de nuit pour Prestwick en Écosse. De là nous avons rejoint la base n°110 de Polebrook en Angleterre où nous nous sommes posés le 15 avril 1943"¹¹.

Il ne restait que 75 jours à Mehitabel avant son crash fatal à Bourdouluc le 28 juin 1943.

L'équipage du Lieutenant Carraway n'a pas pu profiter longtemps de Mehitabel car une fois en Angleterre tous les avions du groupe ont été mis en commun et affectés chaque jour à des équipages différents.

Une fois à Polebrook les aviateurs ont fait connaissance avec l'un de leur coéquipiers, Clark Gable. Celui-ci avait été envoyé en Europe comme mitrailleur pour tourner des plans d'action destinés à un film de propagande : "Combat America". Les anciens du 351^e groupe de bombardement se souviennent encore de l'air ébahi des jeunes filles anglaises quand ils se rendaient en compagnie de Clark Gable au pub de Polebrook^{IV}.

Objectif St Nazaire

Ce 28 juin fatidique le hasard a voulu que Mehitabel soit attribué pour la 4^e fois au Lieutenant Derward Copeland. Celui-ci a sous ses ordres un équipage composé des Lieutenants D. Parker, copilote, R. Reback navigateur et C. Shanley bombardier ainsi que des Sergents V. Klanka, J. Costello, F. Hanan, E. Tuminski, R. Wood et M. Ranum. Ces quatre derniers étant des remplaçants, les équipiers habituels étant retenus au sol soit pour maladie soit pour blessure.



Position des 2 mitrailleurs latéraux dans un B-17 (photo USAAF)

Lorsque les équipages ont appris le but du bombardement de ce jour : St Nazaire, personne n'a manifesté la moindre réaction mais dans leur for intérieur tous ces aviateurs savaient que ce lundi ne serait pas de la

promenade². Il allait falloir affronter la sinistre Flak de St Nazaire, ce port étant baptisé par les équipages "Flak Alley"³. Après un début de vol sans histoire puis l'abandon de la protection des chasseurs P-47 juste avant l'arrivée sur la cible nos aviateurs pressentaient que les choses sérieuses allaient commencer. En effet, les B-17 ont été aussitôt pris à partie par les chasseurs allemands Messerschmitt 109 et Focke Wulf 190. Mehitabel est alors atteint par un tir de canon de 20.

Le Lieutenant Shanley est à ce moment blessé aux mains et à un bras, quelques minutes encore et ce sont 3 explosions d'obus de la Flak qui



Le pilote Derward Copeland photographié par les services allemands au début de sa captivité

touchent le fuselage du B-17 en son milieu (Copeland ne se souvient que d'une explosion, Shanley, lui, est affirmatif, ce sont 3 explosions qui secouent l'appareil^{III}).

² Sur les 191 appareils B-17 représentant la totalité de l'effectif des 10 groupes de bombardement prévus ce jour-là 158 ont pris part au raid sur St Nazaire, parmi ceux-là 8 ont été perdus : 1 du 91^e groupe, 3 du 95^e groupe et 4 du 351^e groupe, dont 2 tombés à Belle-Ile (Mighty Eight War Diary, Roger A. Freeman, Ed. Jane's).

³ Boulevard de la Flak



**Le bombardier
Lieutenant Charles W. Shanley**

Avant même d'être au dessus de l'objectif il y a déjà 3 aviateurs mis hors combat : 3 des nouveaux de ce jour, le mitrailleur de sabord droit Frank Hanan, le mitrailleur de sabord gauche Edward Tuminski et le mitrailleur de tourelle ventrale Merwyn Ranum.⁴



Le Sergent Merwyn A. Ranum dont le corps carbonisé a été retrouvé à Bourdouluc avec ceux des sergents Hanan et Tuminski dans l'épave de Mehitabel

L'appareil ingouvernable

L'impact de cette explosion a mis à mal les commandes de profondeur de Mehitabel. Celui-ci part dans une brusque spirale ascendante puis se met à tourner vers la droite. Le pilote Copeland essaie de toutes ses forces de le stabiliser et de le ramener dans la formation^{IV}. Le copilote Parker, lui, a

⁴ "Chuck" Shanley se souvenait que Ranum était sorti de sa tourelle pour recharger ses mitrailleuses, "S'il y était resté il s'en serait probablement tiré"^{III}.

les 2 pieds sur le manche à balai. La mise en service par Copeland du pilote automatique est inefficace. L'obus de la Flak a dû sectionner les câbles de contrôle. Après un dur combat avec les commandes, Mehitabel est remis dans l'axe mais il a perdu la formation. L'océan est finalement atteint et le Lieutenant "Chuck" Shanley préposé au bombardement, sur ordre de Copeland, largue les bombes en mer.



**Frank W. Hanan au moment de son incorporation
(photo Walla Walla Union Bulletin)**

Le mitrailleur de queue John Costello et l'opérateur radio Vincent Klanka prennent alors en main les mitrailleuses latérales abandonnées par Hanan et Tuminski dont les corps gisent sur le plancher à côté de celui de Ranum. Ils tentent d'écarter les chasseurs allemands Me109 et FW190 qui tourbillonnent autour de Mehitabel pour sa mise à mort.

Belle-Ile à l'horizon

Deux moteurs de l'appareil sont en feu, le pilote en déduit qu'il est désormais impossible d'atteindre l'Angleterre. Il décide donc de se diriger vers la terre ferme pour y sauter en parachute et avoir ainsi plus de chances de s'en sortir ; une île apparaît au loin, le pilote y met le cap, c'est Belle-Ile⁵. Celle-ci est abordée par le Sud-Est. La Flak de Belle-Ile se déchaîne alors à son tour sur Mehitabel

⁵ L'équipage ignorait alors que c'était Belle-Ile, il l'a appris par la suite.

déjà assailli par les chasseurs allemands. Les pièces de 75 anti aériennes de Port Cotter ouvrent le bal suivies par les batteries de Gouastin, Kerlan, Le Gouerc'h, la Sirène, Kervellan etc. Le moindre poste de mitrailleuses tire lui aussi même si la portée des armes est insuffisante (à Belle-Ile les allemands n'ayant pas souvent l'occasion de se servir de leurs armes s'en donnaient à cœur joie).



Le navigateur lieutenant Ralph Reback

À bord de Mehitabel les 7 hommes d'équipage survivants sentent que la fin est proche. Le Lieutenant Copeland donne l'ordre de sauter. L'appareil se trouve à ce moment à peu près au-dessus de Kervilahouen-Le Petit Cosquet, cinq hommes sautent les uns après les autres, tout ceci en quelques secondes, le navigateur Reback en premier suivi par Shanley, Costello, Wood et Klanka⁶.



Le sergent Edward T. Tuminski

⁶ Vincent Klanka avant de sauter a vu le sergent Hanan debout, une grave blessure au ventre, se tenant les intestins dans les mains. Il n'avait donc pas été tué par l'obus de la flak mais grièvement blessé et dans un dernier effort s'était levé pour reprendre sa mitrailleuse afin de tirer sur les chasseurs allemands.

Après leur capture les geôliers allemands ont appris à leurs prisonniers américains qu'un des trois aviateurs qu'ils croyaient morts dans l'avion avait sauté en parachute et que celui-ci ne s'était pas ouvert. Nos aviateurs américains étaient persuadés qu'il s'agissait de Frank Hanan. Le texte de l'acte de décès écrit le 29 juin 1943 en mairie de Bangor est pourtant précis : "... a été trouvé ... dans les débris d'un avion de nationalité américaine le corps à demi carbonisé...". Les allemands ne maîtrisant peut être pas bien la langue anglaise avaient peut être voulu parler de Hans Jajonz, pilote du chasseur allemand Focke Wulf 190 tombé au même moment à Kergallic, qui a effectivement été victime de son parachute qui ne s'est pas ouvert⁷.



Le sergent Robert L. Wood lors de son entraînement aux États-Unis

Les deux derniers, Copeland et Parker, ont sauté par la trappe de bombardement. Copeland y a d'ailleurs accroché son parachute, le temps de la descente lui permet de voir Mehitabel s'écraser et exploser dans une gerbe de flammes ; il a du tirer sur les suspentes de son parachute pour s'écarter le plus loin possible de l'épave en feu. A peine a-t-il touché terre et roulé son parachute qu'il est capturé par les allemands après un retentissant "Hands up!"⁸. Placé dans un véhicule de couleur jaune se souvient-il, il y retrouve le mitrailleur Robert Wood assez sérieusement blessé aux jambes⁹.

⁷ Belle-Isle Histoire n°28 p34

⁸ Mains en l'air !

⁹ Dans le train qui les conduisait en Allemagne le reste de l'équipage a aidé Robert Wood à retirer des éclats qui étaient restés dans ses jambes et qui lui provoqueront plus tard des crises d'arthrite^{IV}.

Du sang sur la lande

Le pilote Copeland a du toucher le sol près du village de Bédex, le mitrailleur Wood dans le vallon de Bédex, celui-ci perdant son sang selon Copeland; du sang séché est resté longtemps sur la lande dans le vallon d'après une habitante de ce village à l'époque.

Costello et Shanley eux tombent à quelques mètres l'un de l'autre près d'un poste de mitrailleuses allemand à proximité de l'hôtel de la plage de Donnant. En atterrissant Costello s'est blessé aux jambes¹⁰. M. Désiré R. se souvient d'avoir vu depuis la côte près d'Anter des parachutistes se poser. Ils sont ensuite escortés par les allemands à travers le village de Donnant¹¹.



John Costello à l'âge de 18 ans quand il est entré dans l'USAAC

Ralph Reback le navigateur est tombé en mer près de la côte et a pu rejoindre la terre ferme à la nage¹². Il a été impossible de localiser avec précision l'endroit où a abouti Reback. Sur les rochers? sur une plage? Donnant? Vazen? aucun ancien du quartier ne s'en souvient.

¹⁰ Il en conservera un boitillement jusqu'à la fin de sa vie.

¹¹ Madame A. les a vus passer dans le village de Donnant encadrés par les allemands et faisant un signe amical aux habitants de ce village. Elle se souvient que l'un des deux était blessé à une jambe, il s'agissait donc de John Costello.

¹² Tout comme le copilote Leonard Bigelow à quelques minutes d'intervalle sur les plages intérieures de l'île. (Belle-Isle Histoire n°28 page 32)

Un autre aviateur a atterri près du village de Ty Neué, celui-ci serait probablement Vincent Klanka l'opérateur radio.

L'avion s'est écrasé à proximité du lieu-dit Bourdolic à environ 300 mètres de l'actuelle piste d'atterrissage de l'aérodrome, aérodrome qui n'existait pas à l'époque. Jean P., depuis le vallon du Goelan, se souvient d'avoir vu l'avion passer en flammes et d'avoir entendu les ratés des moteurs. Après sa chute l'avion a brûlé en ne laissant apercevoir que la forme particulière de son empennage.

La "cavale" de Donald Parker

Le copilote Donald Parker lui tombe vers le village de Vazen (selon Monsieur Louis L. que nous retrouverons dans les lignes suivantes). Il se cache dans les broussailles échappant ainsi aux recherches allemandes, avec l'intention de s'évader de Belle-Île par bateau. Il attend la nuit pour cela et essaie de s'emparer d'un canot qu'il trouve sur une plage (Goulphar très probablement) mais celui-ci est attaché par un cadenas qu'il ne peut ouvrir. Tenaillé par la faim et surtout la soif il se dirige vers un village situé à proximité d'un phare qu'il aperçoit dans la nuit¹³.



Donald Parker dans l'Ohio en août 1945

Arrivé dans ce village, avec précautions il traverse un carrefour, en rasant les murs il aperçoit la silhouette d'un puits couvert au centre du village¹⁴. A ce moment il entend le bruit d'une bicyclette, il s'écarte du puits et

¹³ Pour des motifs de défense passive le phare n'était pas allumé la nuit.

¹⁴ Le lecteur aura reconnu le puits du village de Kervilahouen.



Sur cette photo prise à l'entraînement on peut voir 2 membres de l'équipage de Mehitabel qui devaient se sortir sains et saufs du crash :

Le sergent opérateur radio Vincent Klanka (1) et le sergent mitrailleur John Costello (2)

se tasse contre un mur. L'homme au vélo lui fait face, Donald Parker tenaillé par la soif lui dit "Amerikaner", l'homme de grande taille enlève sa casquette, essuie son front et l'invite à rentrer dans une maison ; le français lui fait signe de s'asseoir, lui donne à boire et à manger (du pain et du lard semble-t-il). Après s'être expliqué pendant un long moment par gestes avec le français, celui-ci lui offre un énorme sandwich que Parker met dans son blouson puis remercie son hôte et repart dans la nuit noire.

Tête à tête dans le café de Kervilahouen

À la lecture de ce récit¹⁵ et des détails donnés par Donald Parker (entres autres le puits sur la place et le phare) on ne peut imaginer que le dit récit puisse être le fruit de l'imagination de ce dernier. La recherche dans le quartier de Kervilahouen des témoins de l'époque a

¹⁵ Le récit de Parker, ici intentionnellement réduit, est très précis, avec un luxe de détails. Il se souvenait entre autres d'un comptoir, de bouteilles sur une étagère, de tasses alignées, d'une cuisinière à bois et même d'une planche à découper la viande. Détails confirmés par le propriétaire des lieux.

permis d'identifier... et de retrouver l'homme qui a accueilli et restauré Donald Parker, Monsieur Louis L., celui-ci conserve encore aujourd'hui malgré son grand âge une mémoire étonnante. Il a d'ailleurs immédiatement reconnu l'aviateur rencontré 58 ans plus tôt lorsque lui a été présentée une photo de Donald Parker prise dans l'immédiat après guerre. La relation qu'il fait 58 ans après de sa rencontre avec un aviateur américain dans la nuit qui a suivi le crash corrobore pratiquement le récit de Donald Parker.

"Dans la nuit suivant la chute de l'avion à Bourdoullic je rentrais de Goulphar¹⁶. Étant marin-pêcheur j'avais en poche un ausweiss, laisser passer, qui me permettait de circuler de nuit. Arrivé à Kervilahouen j'aperçois un homme qui se dissimule dans l'embrasure d'une porte. Celui-ci se présente à moi comme étant un membre de l'équipage de l'avion tombé la veille "American airman" répète-t-il, je l'invite à rentrer dans la maison qui était à l'époque un café et lui donne à

¹⁶ À son départ pour Goulphar dans la soirée Monsieur Louis L. avait dit à sa femme "Je vais peut être rencontrer un aviateur américain". Prémonition ?



Le café de Kervilahouen tel que Donald Parker l'a vu en juin 1943

manger, à la fortune du pot, c'était la guerre, le rationnement et il était assoiffé. Après avoir bu et mangé (j'ai même ouvert une bouteille de vin) ce militaire m'explique par gestes qu'il souhaite quitter l'île par bateau. Il répétait inlassablement "Boat ! Boat ! " ; il a étalé sur la table un carré de soie sur lequel était imprimée la carte de la région. Le doigt sur Belle-Ile je lui ai montré la difficulté qu'il y aurait à rejoindre le continent en bateau. Nous sommes restés une heure ou deux ensemble, essayant de nous expliquer en petit nègre ; à un moment il a dégrafé sa tenue de vol et m'a montré des galons, c'était très probablement un officier. Après lui avoir versé un petit verre d'alcool il est reparti dans la nuit noire.

J'avais mauvaise conscience de n'avoir rien pu faire pour lui mais il n'existait pas à Belle-Ile d'organisation pour faire évader les aviateurs alliés¹⁷. Les allemands devaient d'ailleurs fouiller les maisons du village le lendemain et piquer à la baï onnette le tas de brindilles de bois stocké dans la remise ; cet aviateur était donc recherché. Le surlendemain je l'ai vu passer devant la maison encadré par

¹⁷ Contrairement à ce qui a pu être écrit après guerre par certains "historiens" locaux.

des allemands, le doigt sur la bouche il m'a fait discrètement un signe "motus"

Après sa sortie du café de Kervilahouen Donald Parker s'enfonce dans la nuit, il erre jusqu'au matin, entre dans une étable. Un paysan l'observe de loin sans mot dire. La journée suivante, il la passe caché dans un taillis près d'une route et y voit passer entre autres une famille endimanchée (se rendant à une cérémonie ?). Il se souvient des murs du phare qui étincelaient dans le soleil du matin. Il décide de se rendre à la patrouille allemande de garde au phare ; le sergent allemand le fait encadrer et lui dit d'une voix "envieuse" selon Parker "For you der var ist ovah!"¹⁸ avant de le faire précéder sur le chemin du phare.

Seuls les proches de Monsieur Louis L. ont été informés de sa rencontre avec l'aviateur américain.

Les allemands étaient impitoyables à l'égard de ceux qui avaient aidé un aviateur allié comme en témoigne l'avis ci-après qui était affiché devant les mairies et qui paraissait à intervalle régulier dans la presse.

¹⁸ Bour fou la kerre est vinie !



Invité à dîner

Le pilote Copeland que nous avons laissé dans la camionnette en compagnie de Wood se souvient qu'il a été ce jour-là plutôt bien traité¹⁹ ; il est emmené dans une maison à étages située dans une petite agglomération en bord de mer, l'hôtel de Bretagne à Le Palais très probablement. Peu de temps après le sergent Klanka, blessé à la tête et au bras, lui est amené par les allemands, ceux-ci lui demandent de le reconnaître comme un membre de son équipage ; Copeland refuse mais leur dit de le faire soigner. Copeland est ensuite conduit à l'étage où il est invité à dîner en compagnie d'officiers allemands. Craignant d'être drogué ou empoisonné il ne touche à aucune nourriture ni boisson malgré sa faim et sa soif. Il n'accepte de partager le dîner des allemands que lorsque l'un d'eux goûte la nourriture et la boisson qui lui sont proposées. Il passe ensuite la nuit dans

¹⁹ Derward Copeland semble avoir bénéficié le premier jour d'un traitement de faveur, à la différence des autres officiers faits prisonniers (étaient-ils en soin à l'hôpital ?) comme le pilote John Moss repêché dans la baie des Grands Sables le même jour (Belle-Isle Histoire n°28 page 32). Était-ce une ruse des allemands pour le mettre en confiance et le faire parler ?

cette maison et le lendemain est mis en cellule dans un "château de pierre" (très certainement la Citadelle), il a gardé de son passage dans ce "château de pierre" le souvenir de rats qui y pullulaient. Il a pu établir le contact avec certains de ses coéquipiers incarcérés dans les cellules voisines en donnant des coups dans les murs. Au bout de quelques jours ils sont finalement transférés sur le continent direction les camps de prisonniers.

La femme de Copeland, Margie, a été rapidement informée que son mari avait disparu au combat mais il lui a fallu attendre le 30 juillet pour apprendre par l'intermédiaire de la Croix-Rouge Internationale qu'il était prisonnier des allemands. Les parents de Merwyn Ranum n'ont appris sa mort que le 22 décembre suivant.

Prisonniers de guerre

Après un passage par Lorient les prisonniers ont été transférés à Dulag Luft – le centre d'interrogatoire de la Luftwaffe – à Oberursel près de Francfort.

"Jusqu'à ce que nous arrivions là," dit Shanley^{III}, "nous avons été peu interrogés. Là ça a vraiment commencé. D'abord nous avons été placés à l'isolement et sortis un par un pour les interrogatoires." Shanley était conscient que les allemands avaient beaucoup d'informations à propos de la 8^e Air Force²⁰. Seulement un jour ou deux après l'arrivée à Polebrook du groupe, Lord Haw Haw, le renégat britannique, avait dit à la radio allemande "Bienvenue en Angleterre aux membres du 351^e groupe de bombardement et à son commandant le lieutenant colonel William H. Hatcher. Nous vous attendons."

"Mais là c'était bien plus détaillé" dit Shanley de son interrogatoire. "L'officier parlait un anglais parfait et il avait un grand dossier. Il m'a dit que le groupe s'était entraîné à El Paso, Biggs Field et à la base aérienne de Pueblo, Colorado. Il a donné d'autres faits et a dit qu'il n'était

²⁰ Le 351^e groupe de bombardement faisait partie de la 8^e Air Force Américaine basée en Angleterre.



Denver (Colorado) en mai 1985 pour le 40^e anniversaire de la libération des camps :

3 membres de l'équipage de Mehitabel lors d'une réunion d'anciens prisonniers :

Derward Copeland (4^e en partant de la gauche) et sa femme Margie à sa gauche, Donald Parker (3^e en partant de la droite) et Chuck Shanley (5^e en partant de la droite) et sa femme Bette à sa gauche

pas bon de refuser de répondre aux questions alors que de toutes façons ils connaissaient la plupart des réponses.” Copeland eut, lui aussi, la surprise d'entendre l'officier allemand lui préciser la date de son mariage, le nom de sa femme et la date d'obtention de son brevet de pilote^{IV}.

Shanley dit s'en être tenu aux instructions, donnant seulement son nom, son grade et son numéro matricule en réponse aux questions qui lui étaient posées par l'officier. Une question cependant l'a surpris. *“Il voulait savoir comment il se faisait que les équipages ne volaient pas toujours avec leur escadron. Je me demande encore quelle valeur pouvait bien avoir cette information pour eux.”*

L'interrogatoire n'a pas traîné en longueur, dit Shanley, et après environ une journée il a été libéré de son isolement, autorisé à prendre un bain et à se raser puis à rejoindre les autres prisonniers dont les autres officiers de son équipage. *“Nous avons alors été transportés au Stalag Luft III à Sagan, à peu près à 50 miles²¹ au sud de Berlin et notre emprisonnement a vraiment commencé.”*

Derward Copeland en captivité lui aussi au Stalag Luft III à Sagan se souvient d'avoir participé au creusement d'un tunnel en vue d'une évasion collective. L'opération a tourné court le projet ayant été découvert par les allemands^{IV}.

Tous ces aviateurs sont restés prisonniers 22 mois et ont été libérés par la 3^e armée du Général Patton le 29 avril 1945.

Après la guerre

En 1950 un monument en souvenir des trois aviateurs tués a été érigé à Bourdouluc à l'initiative de M. Raglois et avec ses fonds personnels. On peut y lire l'inscription suivante :

“A la mémoire des trois aviateurs alliés tombés en ce lieu pour la défense de nos libertés le 28 juin 1943. Passant O mon Frère Recueilles-toi et pries”

Ce monument a été déplacé devant l'aérodrome en 1994, endroit où il se trouve toujours. En 2000 une plaque y a été ajoutée portant les noms des 3 aviateurs tués au combat :

*“B-17 – 42-29887
MEHITABEL 351 GB – 510 EB
Frank W. Hanan
Merwyn A. Ranum
Edward R. Tuminiski”*

²¹ 80 kilomètres



Le monument de l'aérodrome

Derward Copeland a quitté l'armée et a travaillé toute sa vie au service des ventes dans une entreprise de matériaux de construction. Il est aujourd'hui à la retraite à Baton Rouge en Louisiane. En 2002, Derward Copeland espère revenir à Belle-Île 59 ans après. Il est le dernier survivant des 7 rescapés du crash de Mehitabel.

Donald Parker est resté dans l'armée, il a pris sa retraite de major de l'USAAF. Il est mort en 1997.

Chuck Shanley a quitté l'armée et a repris son emploi au service de publicité du Chicago Tribune. Il est mort en 1990.

Ralph Reback est mort en Floride en juillet 2001. Comme beaucoup d'anciens combattants il ne souhaitait plus parler de la guerre.

John Costello a quitté l'armée, s'est marié et a eu 5 enfants à Scranton, Pennsylvanie. Il est devenu vendeur pour une maison d'édition. Il est mort en 1974.



Pierre tombale de John Costello à Scranton (Pennsylvanie)

Robert Wood a quitté l'armée et a travaillé toute sa vie comme contremaître au siège d'une entreprise

de fabrication de pneumatiques à Akron dans l'Ohio. Lui et sa femme, Ethel, qui était sergent WAC²² pendant la guerre ont eu six enfants. Il est mort en 1991.

Vincent Klanka est mort le 15 novembre 2001 à Westbury dans l'Ohio. Il était né le 28 janvier 1922.

En 1943 les corps de F.Hanan, M.Ranum et E.Tuminski avaient été enterrés au cimetière de Bangor, ils ont été exhumés dans les années d'après guerre. Le corps de Frank Hanan a été identifié par les services américains après cette exhumation. Lors de son inhumation, le 29 juin 1943, il ne portait aucun signe d'identification.

Les recherches aux archives départementales du Morbihan^{VI} n'ont pas permis de trouver la date précise de l'exhumation.

Entre leur exhumation et leur enterrement définitif les corps des 3 aviateurs ont été enterrés dans des cimetières provisoires. Edward T. Tuminski a été temporairement inhumé à Blosville près de Carentan^{IX}.

Merwyn A. Ranum est enterré au cimetière américain de Colleville-sur-Mer au-dessus d'Omaha Beach²³ (carré C, rang 26, tombe n°9). Il était originaire d'Austin dans le Minnesota.



Tombe de Merwyn Ranum (31 Janvier 1923 – 28 Juin 1943)^{VII}

²² Women's Army Corps: Corps Militaire Féminin.

²³ Et non pas à Saint-James comme je l'ai écrit par erreur dans le n°28 p40 de Belle-Isle Histoire.

BELLE-ISLE HISTOIRE

Les corps de Frank Hanan et Edward Tuminski ont été repris par leurs familles et enterrés aux Etats-Unis :

Frank W. Hanan a été enterré le 26 avril 1948 au cimetière de Mountain View dans le comté de Walla Walla (Washington), carré n°86 où il repose auprès de ses parents ^{VIII}.



**Tombe de Frank W. Hanan
(8 Octobre 1920 – 28 Juin 1943)**

Edward T. Tuminski a été enterré le 21 avril 1948 au Cimetière National de Long Island (New York), carré H tombe n°8408. Il était né le 20

avril 1920 et était originaire de Stamford dans le Connecticut ^{XX}.

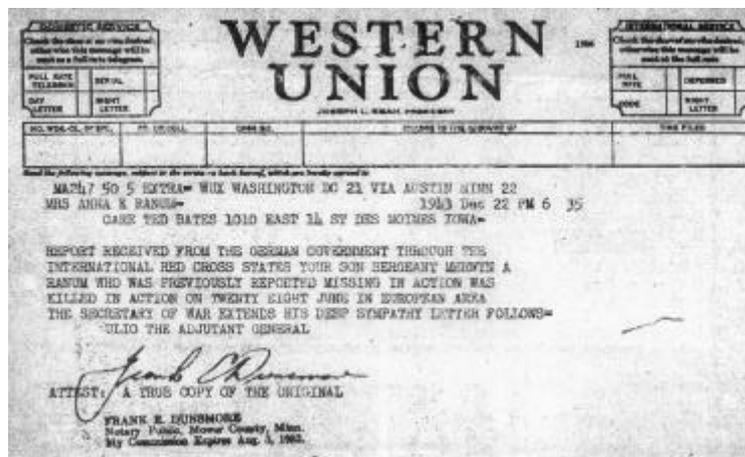


**Tombe d'Edward T. Tuminski
(20 Avril 1920 – 28 Juin 1943)**

DOCUMENTS :



Carte postale expédiée à sa famille par Edward Tuminski montrant son poste initial de mitrailleur de tourelle ventrale



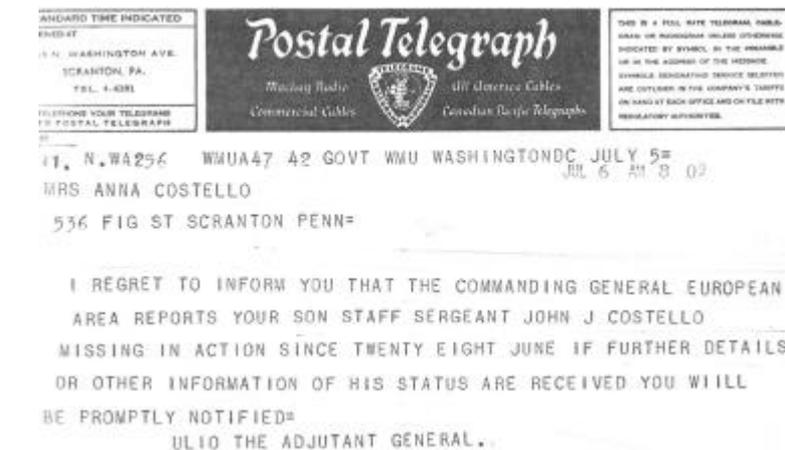
Télégramme reçu le 22 décembre 1943 par la famille de Merwyn Ranum annonçant que leur fils déclaré disparu avait été tué au combat



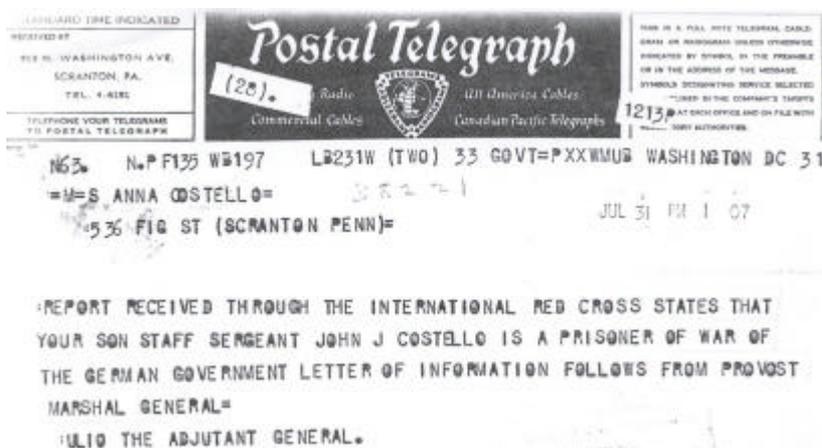
AWARD PRESENTED—An air medal awarded posthumously to Sgt. Merwyn A. Ranum was presented Wednesday night at a Veterans of Foreign Wars gathering here to his father, J. A. Ranum, by Major Collis Roundy, of Rochester. Others in the picture (left to right) including George Wilson, VFW commander, Mrs. Bernice Britt, auxiliary president, and Mrs. J. A. Ranum. The medal was given for "exceptionally meritorious achievement while participating in five separate combat missions over continental Europe" and for "courage, coolness and skill."

Oct. 11-44

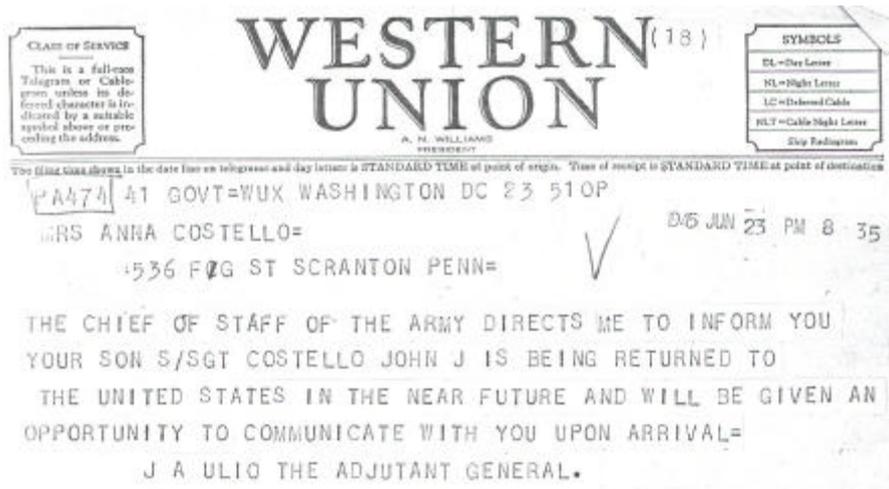
Remise de la Médaille de l'Air à titre posthume aux parents de Merwyn Ranum le mercredi 11 octobre 1944



Télégramme reçu par Mme Anna Costello mère de John Costello le 5 juillet 1943 lui annonçant que son fils avait disparu au combat le 28 juin 1943.



Télégramme reçu par Mme Anna Costello mère de John Costello le 31 juillet 1943 lui annonçant que son fils était prisonnier des allemands.



Télégramme reçu par Mme Anna Costello mère de John Costello le 23 juin 1945 lui annonçant la libération et le retour de son fils.

REMERCIEMENTS :

- Mr Derward Copeland, pilote de Mehitabel, pour avoir répondu à nos questions.
- Dr Dana Copeland fils de Derward pour son aide.
- Mr Thomas Costello, fils de John Costello, mitrailleur de queue, pour avoir collationné tout ce qui concerne Mehitabel, son histoire et nous en avoir fait copie.
- Mr Donald Parker, copilote, Mr Chuck Shanley, bombardier, et Mr Fletcher Cupp, opérateur radio de l'équipage de John Carraway, pour avoir pris le temps d'écrire leurs souvenirs.
- MM. Andrew et Frank Tuminski pour nous avoir envoyé une photo de leur oncle.
- Aux enfants de Robert Wood pour nous avoir communiqué des photos de leur père.
- Mr Lawrence L. Dodd, archiviste au Penrose Memorial Library, comté de Walla Walla (Washington) pour ses recherches concernant FW Hanan.
- Aux bellilois, Mmes Odile A., Odile D. et Anaïs T. ainsi que MM. Louis L., Jean P., Désiré R. et Serge V. pour leurs témoignages.

SOURCES :

- I** Article "*The Short Life of Mehitabel*" par Clarence "Fletcher" Cupp, opérateur radio du premier équipage de Mehitabel, publié dans *The Polebrook Post* en septembre 1987.
- II** Individual Aircraft Record Card 42-29887 – National Air and Space Museum - Archives Division – Room 3100 – Washington, DC 20560-0322
- III** "*One POW's story*" par Clarence "Fletcher" Cupp racontant l'histoire de Chuck. Shanley.
- IV** Récit de ses années de guerre par Derward Copeland.
- V** Récit de Donald Parker, "*For You der Var ist Ovah !*". Donald Parker a fait en 1991 un récit de son évasion à Thomas Costello fils du mitrailleur John Costello.
- VI** Archives départementales du Morbihan : autorisations de transport des corps des aviateurs, cotes M11132 à 11135, 11137, 11278 et 11295, années 1944 à 1951.
- VII** Archives de la Société Historique du Minnesota, 3AM340 roll2. 345, Kellog Bd West – Saint Paul – Minnesota 55102-1906.
- VIII** Walla Walla Union Bulletin du 24 avril 1948 - 112 S. First Ave. Walla Walla - Washington 99362
- IX** Archives du Cimetière National de Long Island – Farmingdale, New York