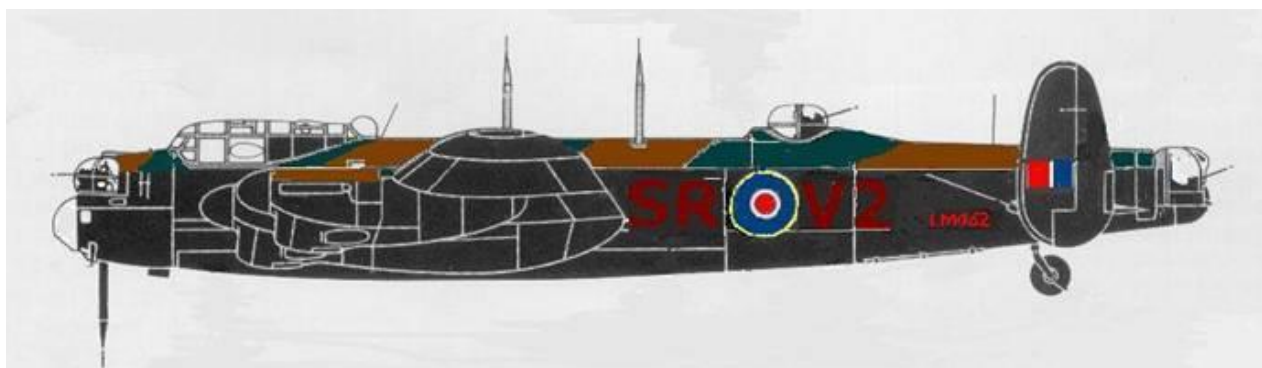


THE CRASH OF THE LANCASTER AT REBRECHIEN

COMMEMORATION OF THE 60th ANNIVERSARY



LE CRASH DU LANCASTER

DE REBRECHIEN

COMMEMORATION DU 60^e ANNIVERSAIRE



CONTENTS

INTRODUCTION

PROLOGUE: LETTER FROM WING COMMANDER JON AGER MA RAF

4

THE LANCASTER OF REBRECHIE

5

Rebréchien, a typical French village

5

The crash of the RAF Lancaster SR-V2 LM462 at Rebréchien

6

The grave of "Liberators of France"

13

BOMBER COMMAND

16

Arthur Harris and Bomber Command

16

The SR-V2 LM462 Lancaster

18

The Avro Anson: "Faithful Annie"

19

The Ludford Magna airfield

20

The German night fighters and their defence against RAF bombers

23

Airborne Cigar and special radio operators

26

The operations on Stuttgart

29

The last days of the SR-V2 LM-462 crew

31

SEARCHING FOR THE FAMILIES

34

Pilot officer Peter Joseph Hyland

38

Flight engineer John Hodgson

39

Sergeant Thomas Crane

40

Sergeant John Thomas Victor Moore

43

Sergeant Clifford Ernest Smith

45

Sergeant Wolf, Herman Engelhardt

45

Sergeant Eric Ronald Brown

51

Sergeant Albert William Tuuri

54



SOMMAIRE

INTRODUCTION

PROLOGUE: LETTRE DU LIEUTENANT-COLONEL JON AGER MA, DE LA RAF

4

LE LANCASTER DE REBRECHIE

6

Rebréchien, un petit village de France

6

Le crash du Lancaster SR-V2 LM 462 de la RAF

7

La tombe des « Libérateurs de la France »

14

LE BOMBER COMMAND

17

Arthur Harris et le Bomber Command

17

Le Lancaster SR-V2 LM462

19

L'Avro Anson : « Annie la Fidèle »

20

La base aérienne de Ludford Magna

22

Les chasseurs de nuit allemands et la défense anti-bombardiers

25

Airborne Cigar et les opérateurs radios spéciaux

27

Les missions sur Stuttgart

29

Les derniers jours de l'équipage du SR-V2 LM462

33

A LA RECHERCHE DES FAMILLES

37

Le Sous-Lieutenant Peter Joseph Hyland

39

Le Sergent John Hodgson

39

Le Sergent Thomas Crane

41

Le Sergent John Thomas Victor Moore

44

Le Sergent Clifford Ernest Smith

45

Le Sergent Wolf, Herman Engelhardt

49

Le Sergent Eric Ronald Brown

53

Le Sergent Albert William Tuuri

57



Le 28 juillet 1944, vers 23 heures 30, un bombardier britannique, de type Lancaster, immatriculé SR-V2, appartenant au 101^e escadron de la Royal Air Force, s'est écrasé à Rebréchien dans le quartier de la Cour, au lieu-dit « Le Mauvais Puits ». Les huit membres d'équipage, âgés de 21 à 30 ans, ont péri dans l'explosion. Sept avaient la nationalité britannique et un était canadien. La composition de l'équipage était la suivante :

- le Sous-Lieutenant Peter Joseph Hyland, pilote, 21 ans, d'Argentine,
- le Sergent John Hodgson, mécanicien de bord, 27 ans, de Leeds dans le Yorkshire,
- le Sergent Thomas Crane, mitrailleur avant et bombardier, 22 ans, de Belfast dans l'Ulster,
- le Sergent John Thomas Victor Moore, opérateur radio, 21 ans, de Hinckley dans le Leistershire,
- le Sergent-Chef Clifford Ernest Smith, navigateur, du Devon,
- le Sergent Wolf Herman Engelhardt, opérateur radio ABC, 24 ans, de Londres,
- le Sergent Eric Ronald Brown, mitrailleur dorsal, 21 ans, de Upper Norwood à Londres,
- le Sergent Albert William Tuuri, mitrailleur arrière, 30 ans, de l'Ontario au Canada.

Ce fascicule se veut un hommage à ces huit héros afin qu'ils ne soient jamais oubliés. Depuis toujours, les habitants de Rebréchien rendent hommage aux aviateurs du Lancaster. Cependant ce 60^e anniversaire restera sans nul doute gravé dans la mémoire de tous comme étant hors du commun. Unique parce qu'après plus de 60 ans des membres des familles des aviateurs se rencontrent pour la première fois, avec l'émotion que l'on imagine. Inoubliable aussi, parce que cette rencontre n'est possible que grâce à une collaboration internationale entre Rebréchien et les membres des familles des aviateurs. Exceptionnelle parce que des personnes se déplacent, pour l'occasion, de Grande Bretagne, mais aussi du Canada, d'Espagne, d'Argentine et des Etats-Unis d'Amérique. Cette cérémonie est aussi une occasion unique et émouvante de nouer des liens avec les anciens du village qui sont la mémoire vivante de notre région. Cette commémoration est pour cela précieuse car elle aura lieu en présence des derniers témoins oculaires, des frères et des sœurs des aviateurs, beaucoup d'entre eux découvrant la tombe pour la première fois. Ce n'est pas seulement par devoir de mémoire que nous avons entrepris cette immense tâche, émouvante et tellement enrichissante, mais aussi parce que, au fur et à mesure de notre progression dans ces recherches, nous n'avons rencontré que des encouragements et de la gratitude. Ce qui devait être au départ un « petit » hommage, avec seulement l'inauguration d'une stèle sur le lieu de la catastrophe, est devenu peu à peu un événement considérable, puisque ont été intégrés au programme

une cérémonie religieuse, un hommage au cimetière, une exposition, et bien entendu la publication de ce fascicule.

Nous tenons à remercier :

- la Société Archéologique et Historique de Loury (S.A.H.L) qui nous a soutenus dans notre démarche et sans qui la publication de cet ouvrage n'aurait pu être possible. Nous pensons en particulier à Christian Prudhomme, Françoise et Maël Guillou, Paul Hummel et Séverine Guillotte,
- Dominique Bosquet, Maire de Rebréchien, et Michel Perdereau, Adjoint au Maire, pour leur aide financière et technique ainsi que pour l'accueil des familles des aviateurs,
- les bénévoles qui ont donné de leur temps et offert l'hospitalité aux invités étrangers,
- les personnes qui ont accepté de livrer leurs témoignages.

La famille de Thomas Crane, la famille de Wolf Engelhardt, la famille de Peter Hyland, la famille d'Albert Tuuri, la famille d'Eric Brown et Remco Immerzeel.

Traductions: R. IMMERZEEL & M-C GUY (à l'exception des témoignages Baratin, Camus, Melon, Ménard traduits par J. POTTER). Cartographie: C. NUTTALL.

Translations: R.IMMERZEEL & M-C GUY (except the Baratin, Camus, Melon and Ménard testimonies translated by J .POTTER and by kind permission of the SAHL). Mapping: C. NUTTALL.

© Société Archéologique et Historique de Loury
Place Antoine Masson 45470 LOURY
02 38 65 42 07
Siret 444.210.025.00011



On July 28th 1944, at around 11.30pm a British Lancaster bomber, call sign SR-V2, from the 101st squadron of the RAF crashed in Rebréchien in the La Cour neighbourhood at a place called "Le Mauvais Puits" (the bad well). None of the eight crew members aged between 21 and 30 survived the resulting explosion. Seven were British, one was Canadian. They were:

- Pilot Officer Peter, Joseph Hyland , the Pilot, 21, from Argentina,
- Sergeant John Hodgson, the Flight Engineer, 27, from Leeds Yorkshire,
- Sergeant Thomas Crane, the Bomb Aimer and the Front Gunner, 22, from Belfast, Ulster,
- Sergeant John, Thomas, Victor Moore, the radio Operator, 21, from Hinckley, Leistershire,
- Flight Sergeant Clifford, Ernest Smith, the Navigator, from Devon
- Sergeant Wolf, Herman Engelhardt, the ABC Radio Operator, 24, from London,
- Sergeant, Eric, Ronald Brown, the Upper Turret Gunner, 21, from Upper Norwood, London,
- Sergeant Albert, William Tuuri, 30, the Rear Gunner, from Ontario, Canada.

This brochure is meant to be a tribute to these eight heroes, for we want them never to be forgotten. Since 1944, the people of Rebréchien have always shown respect to the airmen, but the 60th anniversary shall remain engraved in our memories as having been something special. It is distinctive, for after 60 years the living relatives and descendants of the airmen will have the opportunity to meet for the first time and we can imagine the emotion of such an encounter. Unforgettable because this meeting has been made possible through an international collaboration between Rebréchien and the family members who will come here from as far away as Argentina, Canada, the United States of America, Spain and of course England. The preparation of this commemoration was also a great opportunity to create emotional ties with the elder people from Rebréchien who are our living memory. This event is therefore all the more precious, for some of these eye witnesses, brothers and sisters of the airmen, will be still be among us, many visiting the grave of their loved one for the first time.

We could not have accomplished this enriching and poignant task as a tribute to the fallen without the encouragement, gratitude and support we encountered along the way. What started out to be a small inauguration at the crash site, has turned into quite a formidable event, this with the progressive addition of a religious ceremony, a tribute at the cemetery, an exhibition and of course the compilation and publication of this brochure.

ACKNOWLEDGMENT

Something on the scale of the search for the families of Lancaster SR-V2 has involved scores of people literally across the world, who gave of their time and creative ideas to assist us. This was all channelled into making enquiries and compiling this commemorative brochure. What stands out above all, is that people care, people want to be involved. Even people unconnected with our families, with Rebréchien or the RAF, even people born long after the dark years of the war recognise the sacrifice of the Lancaster crew, and value their flight and fight for freedom. Some of their names

are listed here, but inevitably many others worthy of recognition and our gratitude have been omitted. To them our apologies, to all our most grateful thanks.

The Archaeological and Historical Society of Loury (S.A.H.L), particularly: Christian Prudhomme, Françoise and Maël Guillou, Paul Hummel and Séverine Guillotte,
Dominique Bosquet Mayor of Rebréchien and Michel Perdereau deputy Mayor for their financial help, technical support and the welcoming of the families of the airmen,
The volunteers who have helped us, those who have offered hospitality to the foreign guests,
The persons who have accepted to give their testimonies.

The Commonwealth War Graves Commission, <http://www.cwgc.org/cwgcinternet/search.aspx>
Mr PL Stafford of the RAF Personnel Branch, RAF Innsworth, Gloucester
Wing Commander Jon Ager MA RAF, Officer Commanding 101 Squadron and Gary Weightman, 101 Squadron Liaison Officer, RAF Members and Associate Members of 101 Squadron Association
Mr Jim Edwards and Ms Sole Whitelegg in the British Consulate in Buenos Aires, Argentina
Claudio Gustavo Meunier, author/aviation researcher, Argentina; <http://www.firmesvolamos.com.ar>
Mr David Owen, reporter on the Leicester Mercury.
Mr Gerardo Araya, reporter at the République du Centre.
Mr Gregory Drozd, local historian and archivist of War Memorials, Leicestershire, England
Canadian researchers John Scott and Bob Carswell and Dave Nicholson, volunteer researcher in Thunder Bay, Ontario.
Mr Andrew Robinson reporter on the Yorkshire Post News
Ms Rachel Fletcher reporter on the Jewish Chronicle newspaper, London
Mr Andy Cooper and Andrea Foster of the North Devon Journal & Mid Devon Gazette Series
Reporting staff of the Devon Express and Echo Newspaper
Mr Martin Sugarman, researcher <http://www.us-israel.org/jsource/ww2/sugar1.html> for AJEX, the Association of Jewish Ex-Servicemen, <http://www.ajex.org.uk>, Hendon, London
Research and archive staff at the Friends of War memorials; the UK National Inventory of War Memorials at the Imperial War Museum, London: the Yorkshire Evening Post; the Exeter Local Studies Library; Torquay Reference Library, Torbay; the Hinckley Library, the Royal Horticultural School, Wisley, Surrey.

The Family of Thomas Crane, the Family of
the Family of Albert Tuuri, the family of Eric



Wolf Engelhardt, the Family of Peter Hyland,
Brown and Remco Immerzeel.



As the Commanding Officer of 101 Squadron in its current form, I have been touched deeply by the strong links that bind us with our past. Our ethos and identity is reinforced through a very active Squadron Association and a proactive team of Squadron historians. In recent months, we have been invited to join the relations and colleagues of those who have given their lives during the latter stages of the Second World War, in pursuit of the freedom that we now all enjoy. Set against a backdrop of our own challenging operational commitments, 101 Squadron and I have travelled far and wide to churchyards and memorials within the UK, and to France and Switzerland.

On the 24th, 25th and 28th July 1944 Bomber Command launched devastating raids on Stuttgart, which destroyed the central districts of the city. Over the 3 nights 1367 Lancasters, 291 Halifaxes and 2 Mosquitoes attacked the target. On the final raid, Luftwaffe night fighters intercepted the outward-bound bomber stream over France in bright moonlight and 39 Lancasters were shot down. The raid on 28th July was Pilot Officer P J Hyland's and his crew's 10th Operation, having first flown together with 101 Squadron on 22nd June 1944 on a raid to Reims. Their Lancaster, SR-V2, took off from Ludford Magna at 2145, as one of a flight of 6 aircraft. It was subsequently one of the 39 Lancasters lost to the German night fighters on the way to the target. The loss the Lancasters in such a number and manner is, sadly, reflective of the way in which many crews just simply did not return from their missions.

Yet, the sacrifice made by Pilot Officer Hyland's Crew has not gone unnoticed. Like all the commemorations I have attended, those who were eventually liberated still have the utmost admiration for the men and women who made that supreme sacrifice; the commemoration and dedication of a memorial at Rebréchien is clearly evidence of that respect. Those who currently serve on 101 Squadron keep alive the memory of all who have given their lives and our thoughts and with best wishes are with you on this 60th Anniversary.

Wing Commander Jon Ager MA RAF
Officer Commanding 101 Squadron
14 July 2004



En tant qu'officier dirigeant actuellement le 101^e Escadron de la RAF, je suis très touché par les liens qui nous unissent au passé. Notre philosophie ainsi que notre identité se renforcent grâce à une vie associative au sein de notre escadron et à une équipe d'historiens actifs. Ces derniers mois, nous avons été invités à nous joindre à des familles et à des collègues qui ont donné leur vie, pendant les derniers moments de la Seconde Guerre Mondiale, dans une quête de la liberté dont nous pouvons aujourd'hui profiter. En jonglant avec nos engagements sur de nombreux théâtres d'opérations, le 101^e Escadron et moi-même avons pu voyager bien au-delà des horizons en nous rendant dans de nombreuses églises et sur des lieux de recueillement au Royaume Uni, en France et en Suisse.

Les 24, 25 et 28 juillet 1944, le Bomber Command envoya des raids dévastateurs sur Stuttgart, lesquels détruisent le centre ville. Répartis sur trois nuits, 1367 Lancasters, 291 Halifaxes, et 2 Mosquitoes attaquèrent la cible. Lors du dernier raid, des chasseurs de nuit de la Luftwaffe interceptèrent la vague de bombardiers sur le chemin aller, au dessus de la France, par nuit de pleine lune. 39 Lancasters furent abattus. Le raid du 28 juillet 1944 était la dixième mission de l'équipage du pilote Peter J. Hyland. Leur premier vol ensemble était une mission sur Reims, le 22 juin 1944. Leur Lancaster, SR-V2, décolla de Ludford Magna à 21h45, avec cinq autres appareils. Il fit partie des 39 Lancasters abattus par des chasseurs de nuit allemands lors du vol aller. La perte de Lancasters dans cette proportion et de cette façon eut pour résultat que de nombreux équipages ne soient simplement jamais revenus de leur mission.

Toutefois, le sacrifice accompli par l'équipage du Pilote Peter, J Hyland n'a pas été oublié. Comme à toutes les commémorations où j'ai pu me rendre, j'ai remarqué que ceux qui ont finalement libérés ont toujours gardé une grande admiration pour ceux qui ont accompli le sacrifice suprême. La cérémonie de commémoration et l'inauguration d'une stèle à Rebréchien constituent la preuve évidente de ce respect. Ceux qui servent actuellement dans le 101^e Escadron gardent entière la mémoire de tous ceux qui ont donné leur vie. Nous vous adressons nos pensées et nos vœux les plus chers pour ce 60^e anniversaire.

Le Lieutenant Colonel Jon Ager MA RAF
Officier commandant le 101^e Escadron
14 juillet 2004



THE LANCASTER OF REBRECHIEN



Rebréchien de nos jours (photo Mairie)

Rebréchien nowadays

REBRECHIEN, A TYPICAL FRENCH VILLAGE

Rebréchien is a cosy little village of about 1.200 inhabitants in the Loiret, in central France. It is located 16 km north east of Orleans, not far from the N152 road. It is only ten minutes away from the Loire valley, it is UNESCO heritage territory and it is world famous for its wines. However local wines are no longer to be found in Rebréchien and only a few farmers are left in the area. The name Rebréchien stems from Latin *aera Bacchi*: the wine area, Bacchus being the roman god of wines. Some items dating back to

the roman times have been found in the village. In 1817, an antique pot was found in a place called the Bacchus yard and in 1825, parts of Gallo-roman statues, including a head from Apollo and a medal from Trajan, was discovered.

The church, Notre-Dame de Rebréchien, also dedicated to saint Anne, Saint Nicolas and saint Vincent (saint of the winegrowers) stems back to the 13th century and is quite large for a village, as it may contain up to 600 people.

The local wine was very famous and highly appreciated by French kings. Henry I would drink nothing else. His soldiers tasted the wine before going to battle, whereas Henry IV would enjoy this beverage when he stayed in the Grandes Bosses chateau. This building was demolished in 1860.

Rebréchien had 940 inhabitants in 1755 and 932 in 1869. The population then slowly declined and in 1975 there were only 591 inhabitants. Then things changed and the village had 1.005 inhabitants in 1990, and 1.167 in 1999. Rebréchien is located only 120km south of Paris and many new inhabitants have settled in the area, especially in the ten last years. The strategic location of the village, near large factories of the Orleans suburbs, has made this privileged place quite attractive, as the large protected forest of Orléans acts as a buffer zone between the country and the city, allowing positive aspects of both a nice environment and nearby facilities.

Rebréchien still has a nice central square with old houses and there are several old farms dating back to the 19th century. Some houses are still covered with old vines.



LE LANCASTER DE REBRECHIEN

REBRECHIEN, UN PETIT VILLAGE DE FRANCE

Rebréchien est un joli petit village du Loiret qui compte environ 1200 habitants. Il se situe à 16 km au nord est d'Orléans au bord de la RN152 et à seulement dix minutes de la vallée de la Loire, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco et célèbre pour ses vins. Toutefois, on ne trouve plus de vignes à Rebréchien et il ne reste plus que quelques agriculteurs. Le nom Rébrechien vient du latin *aera Bacchi* : le lieu du vin, Bacchus étant le dieu romain du vin. Certains objets datant de l'époque gallo-romaine ont d'ailleurs été retrouvés au village. En 1817, un pot antique a été mis au jour dans un lieu appelé la Cour de Bacchus et en 1825 on a découvert des morceaux de statues gallo-romaines : une tête d'Apollon et un médaillon de Trajan.

L'église Notre-Dame de Rebréchien, également dédiée à sainte Anne, saint Nicolas et saint Vincent, le patron des vignerons, date du 13^e siècle et est assez grande pour un village puisqu'elle peut contenir 600 personnes.

Le vin local était apprécié en son temps par les rois de France. Henri I^{er}, qui ne jurait que par lui, en a offert à ses soldats avant de les envoyer à la guerre. Quant à Henri IV, il appréciait ce breuvage lors de ses séjours au château des Grandes Bosses, détruit en 1860.

Rebréchien comptait 940 habitants en 1755 et 932 en 1869. La population a décliné lentement par la suite et en 1975 le village n'avait plus que 591 habitants. Cependant les choses ont rapidement changé car, en 1990, on dénombrait 1005 habitants et, en 1999, 1167. Ainsi, de nombreuses familles sont venues s'installer au village, surtout depuis une dizaine d'années. En effet, Rebréchien est situé à seulement 120 km au sud de Paris. La situation stratégique du bourg à quelques encablures du bassin d'emploi orléanais et de la grande forêt d'Orléans fournissent aux habitants de Rebréchien à la fois le confort de la ville toute proche et les bienfaits de la campagne.

Rebréchien dispose d'une place centrale autour de laquelle on trouve de nombreuses maisons anciennes ainsi que des corps de ferme datant du 19^e siècle. Certaines habitations sont encore décorées d'anciennes vignes.



THE CRASH OF THE SR-V2 LM462 AT REBRECHIEN



Le lieu du crash (photo coll. Bichart)

The crash site.

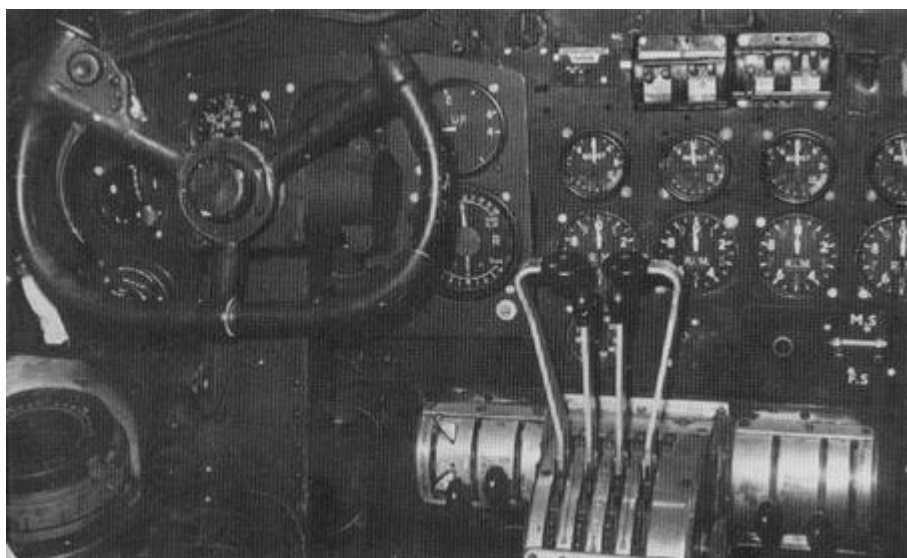


The same site in 2004.
Le même lieu en 2004

In May 1940, the Germans had overrun France and a Nazi leadership presided over northern and central France. Rebréchien was subject to the same curfews and restrictions that applied to occupied France with the flight of allied bombers passing overhead to and from their targets in Germany. German anti-aircraft guns would try to bring down these planes, the British flying at night and the Americans flying in daylight. A German fighter station was based at Bricy that is now home to the French Air Force and this added to the air activity. On January 7th 1944, several American bombers crashed in the area.

In June 1944, the Allies had landed in Normandy and were slowly advancing south. Paris was not going to be liberated for several weeks yet, but there was a feeling of optimism that perhaps the war might be over by Christmas. The evening of 28th July 1944 was a warm, clear summer evening in Rebréchien and there were still people awake late into the night. As on many nights the sounds of aircraft high in the sky were heard, another night-time raid by RAF Bomber Command in support of the Allied liberation armies. No one could have foreseen what was about to happen. As midnight approached people heard the sound of gunfire in the sky. Perhaps the anti-aircraft guns, but more likely it was the feared German Luftwaffe night-fighters seeking out the British bombers.

Out of the sky came a British Lancaster bomber, engulfed in flame. It turned over the village as if trying to return home, but was unable to maintain its height. Eye witnesses then remember it falling just north of the village centre and the most huge explosion and sheet of flame erupted from the sky. The scene that emerged was one of utter destruction. The bomber was on its outward journey and still with most of its fuel and a full load of bombs aboard. It had crashed and then exploded onto farmland at Le Mauvais Puits. It was a miracle that nobody on the ground was killed or even seriously injured. At the point of impact, the explosion of the plane made a crater 12 meters wide and 4 meters deep. Of the plane itself little remained in any recognisable form. The explosion of aviation fuel and bombs had literally blown the Lancaster to pieces. Everywhere were twisted and torn fragments of the plane and its wings were blown out to a distance of hundreds of meters. No parachutes had been seen and it was clear that none of the crew could have survived the crash and explosion.



A gauche : le compteur de vitesse (le badin) du Lancaster retrouvé à Rebréchien. Les chiffres ont été restaurés.
Left: the speed counter which was found at the crash site. The figures have been restored.

A droite : le tableau de bord d'un Lancaster. Le badin est derrière les commandes de direction.
Right : The control panel from a Lancaster. The speed counter is situated behind the yoke.



LE CRASH DU LANCASTER SR-V2 LM462 A REBRECHEN

En mai 1940, les Allemands envahissaient le nord et le centre de la France. Rebréchien devait, par conséquent, se plier aux restrictions et au couvre-feu qui s'appliquaient dans la zone occupée. Ses habitants ont également assisté au ballet de bombardiers qui survolaient régulièrement la commune : ces avions allaient sur leurs cibles en Allemagne puis en revenaient. La défense anti-aérienne allemande tentait de descendre ces appareils, les Anglais survolant la région la nuit et les Américains le jour. Les Allemands occupaient la base aérienne de Bricy, ce qui augmentait les risques. Le 7 janvier 1944, plusieurs bombardiers américains de type Liberator s'écrasèrent dans la région.

En juin 1944, les Alliés venaient de débarquer en Normandie et avançaient lentement vers le sud et vers l'ouest. Paris n'allait pas être libérée avant plusieurs semaines. Cependant il flottait déjà un sentiment d'optimisme et on affirmait que la guerre serait terminée avant Noël.

Le soir du 28 juillet était calme et chaud à Rebréchien. Il faisait beau et des gens étaient encore dehors malgré l'heure avancée. Comme cela était le cas de nombreuses autres nuits, on pouvait entendre le lointain ronflement de bombardiers, un autre raid décidé par le Bomber Command de la RAF désirent soutenir les armées de libération. Personne ne pouvait prédire ce qui allait se passer. A l'approche de minuit, des personnes entendirent le bruit d'une mitrailleuse dans les airs. Peut-être la défense anti-aérienne, mais plus probablement la très redoutée Luftwaffe et ses chasseurs de nuit à la recherche des bombardiers britanniques.

Dans le ciel, apparut alors un bombardier Lancaster en flammes. Il fit une boucle non loin du village comme s'il tentait de rebrousser chemin, mais il fut incapable de maintenir son altitude. Les témoins oculaires se rappellent l'avoir vu tomber au nord du village dans une gigantesque explosion et une mer de flammes. Un paysage de désolation absolue apparut alors. L'appareil s'était écrasé lors de son vol aller avec presque tout son carburant et toutes ses bombes. Après s'être écrasé, il avait explosé au lieu dit « le Mauvais Puits ». C'était un miracle que personne au sol ne fût tué ou même gravement blessé ! A l'endroit de l'impact, l'explosion avait creusé un cratère de douze mètres de largeur et de quatre mètres de profondeur. De l'avion il ne restait pas grand-chose de reconnaissable. L'explosion du carburant et des bombes avait littéralement réduit l'appareil en pièces. Des fragments déchiquetés et tordus furent soufflés à des centaines de mètres. On ne voyait pas de parachutes dans le ciel : il était clair qu'aucun membre d'équipage n'avait survécu au crash et à l'explosion.



Francis Paviot, 17 in 1944, living in Marigny-les-Usages

“On the evening of July 28th 1944, a little bit before 11.30, as usual I could hear the noise of waves of bombers flying over the area from the west to the east. Then I heard two distinct noises. There was one very brief machine gun burst. I then realised that a bomber was being chased by a night fighter. A few moments later, I heard a loud noise just above my head. I thought that the aircraft had lit a little light. I then saw the bomber for the first (and unfortunately the last time). I rapidly understood that it wasn't a little light but the beginning of a fire. The light then turned into flames as the aircraft arrived above a farm called “La Grand Cour” in Marigny and I could easily follow the final route of the bomber going to Vennecy, it then suddenly made a curve towards the north and dived towards Rebréchien. Some parts of the cabin and several objects fell from the fuselage as the plane went down. I heard mention of a big piece of Plexiglas on wood and something which could have been a life jacket. I remember that some parts have been found by the Grand Villiers family.

I have always wondered why the airmen hadn't bailed out, for the descent seemed to have lasted quite long.”



Francis Paviot en 1944



Francis Paviot en 2004, montrant le lieu du mitraillage
Francis Paviot in 2004, showing where the shooting took place



Francis Paviot, 17 ans en 1944, de Marigny-les-Usages

« Le soir du 28 juillet 1944, peu avant 23 heures 30, j'étais encore dehors et comme souvent à cette heure-là j'ai entendu le lointain vrombissement des vagues de bombardiers qui passaient au-dessus de la région d'ouest en est. J'ai ensuite perçu deux bruits d'avion distincts. Il y a eu une seule et très courte rafale de mitrailleuse. Je me suis alors rendu compte qu'un des bombardiers était poursuivi par un chasseur de nuit. Peu après, un bruit assourdissant a retenti juste au-dessus de ma tête. J'ai cru que l'avion avait allumé une petite lumière puis j'ai vu le bombardier pour la première et malheureusement la dernière fois. En fait, j'ai rapidement compris qu'il ne s'agissait pas d'une lumière mais d'un début d'incendie. La petite lueur s'est rapidement transformée en flammes lorsque l'avion est arrivé au-dessus de la ferme du lieu-dit « La Grand Cour » à Marigny. Je pouvais facilement suivre le trajet final du bombardier. Celui-ci a brièvement continué son chemin en direction de Vennecy, puis a soudain effectué une boucle en direction du nord et a piqué tout droit sur Rebréchien. Certains morceaux de carlingue et des objets divers sont tombés du fuselage pendant la descente de l'avion. J'ai entendu parler d'un grand morceau de plexiglas fixé sur un support de bois aggloméré et quelque chose qui ressemblait à un gilet de sauvetage. Je me rappelle que certains de ces objets ont été retrouvés par la famille Grand Villiers.

Je me suis toujours demandé pourquoi les aviateurs n'avaient pas sauté car la descente m'a semblé assez longue. »



Gaston Jahier, 23 in 1944, living in Rebréchien

“On July 28th 1944, between 11 and 11.30, I was outside with Bernard Pousse guarding the tracks. I was standing not far from the level crossing on the embankment when I heard a machine gun burst. After a few seconds I saw a burning aircraft coming from the west. It passed south of the village and carried on its route for several miles. Suddenly it made a curve towards the north and dived straight towards Rebréchien. The explosion scattered parts all around us. As I got to the crash site, I saw the whole area on fire. I can still remember the sheaves of wheat burning in the fields. The next morning, I went back to see the wreckage and found an identification picture 50 metres away from the crash site. It was the photograph of a young brown-haired beardless man, and one could read the name “Smith” written with a pencil on the back.

I kept a spar from the aircraft and donated this to the Loury Museum in 2003, when the nephew of the airman called Engelhardt came to visit me.”



Gaston Jahier, 23 ans en 1944, de Rebréchien

« Le 28 juillet 1944, entre 23 heures et 23 heures 30, j'étais dehors avec Bernard Pousse en tant que garde-voie. Je me trouvais non loin du passage à niveau sur le talus longeant la voie ferrée lorsque j'ai entendu une rafale de mitrailleuse. Peu après, j'ai vu un avion en feu qui venait de l'ouest. Il est passé au sud du village et a continué son chemin sur plusieurs kilomètres. Soudain, il a effectué une boucle vers le nord et a piqué droit sur Rebréchien. L'explosion a fait voler des éclats tout autour de nous. Je me suis alors rendu sur place. Il y avait le feu partout. Je vois encore les mouillettes (gerbes de blé) qui brûlaient dans les champs. Le lendemain, je suis retourné sur les lieux du drame et, à 50 mètres du lieu de l'accident, j'ai trouvé une photo d'identité d'un jeune homme brun, imberbe et en civil sur laquelle on pouvait lire le nom de « Smith » écrit au crayon à papier au verso.

J'ai gardé chez moi un longeron de l'avion que j'ai offert au musée du Loury en présence d'un des neveux de l'aviateur Engelhardt en 2003. »



Gaston Jahier en 2004



**Gaston Jahier & l'abbé Paul Perdereau vers 1946 (coll. G. Jahier)
Gaston Jahier and the priest, Paul Perdereau around 1946**



Marie-Thérèse Gauthier from Trainou, 16 and living in Rebréchien in 1944

"On July 28th 1944, I lived on the central square near the Ripouteau farm. I was awakened by a tremendous blast around 11.30 pm. We went to see what happened and came across someone screaming: it fell on la Cour! We immediately went to see the Menard family who lived there but they were unharmed. Even after the explosion we couldn't get too close as there was a big fire and there were still bullets going off. We also saw the Grégoire's house on fire. We did not see the family right away but we were amazed to hear that Mr Grégoire was able to save both his sister and his father by carrying the old man on his back.

The next day we walked back and noticed a parachute in fairly good condition right in the crater. It hadn't burnt despite the huge explosion and I could still see the ropes on it. I did not dare to get closer to check what was under it."



Marie-Thérèse Gauthier en 2004



Marie-Thérèse Gauthier en 1948



Marie-Thérèse Gauthier de Trainou, 16 ans et habitante de Rebréchien en 1944

« Le 28 juillet 1944, j'habitais sur la place du village à côté de la ferme de Ripouteau. J'ai été réveillée par une grosse explosion vers 23 heures 30. Nous sommes allées voir ce qui s'était passé et nous avons croisé quelqu'un qui criait : « C'est tombé à la Cour ! ». Nous sommes immédiatement allées voir les Ménard qui habitaient là : ils étaient indemnes. Même après l'explosion nous n'avons pas osé nous approcher car il y avait toujours le feu et des balles explosaient encore. Nous avons également vu la

maison des Grégoire qui brûlait. Nous ne les avons pas vus et nous avons été abasourdis quand nous avons entendu qu'ils s'en étaient sortis. Monsieur Grégoire avait sauvé sa sœur et son père en portant le vieil homme sur le dos.

Le lendemain, nous sommes retournées sur place et j'ai alors pu constater qu'un parachute était déplié dans le cratère, en assez bon état. Je pouvais encore voir les cordages. Il n'avait pas brûlé en dépit de l'énorme déflagration. Je n'ai pas osé me rapprocher pour voir s'il y avait quelque chose en dessous. »



Jocelyne David, nee Richard, from Loury, 13 and living in Rebréchien in 1944

“My parents lived at La Prunellière. My father was a P.O.W. so I lived alone with my mother. Around 11.30 we heard a big explosion. When we realised that our house was not too damaged we decided to go and have a look outside. While walking to the crash site, we met people from La Cour who had already seen the site and were on their way back home. Everybody was talking about the accident. Then we saw flames and noticed that the Grégoire house was on fire. We came back the next morning and the ruins were still smoking.”



Jocelyne Richard, épouse David, de Loury, 13 ans et habitante de Rebréchien en 1944

« Mes parents vivaient à la Prunellière. Mon père étant prisonnier, je vivais seule avec ma mère. Le soir du 28 juillet 1944, vers 23 heures 30, nous avons entendu un bruit fracassant. Après avoir constaté que la maison n'était pas trop abîmée, nous nous sommes décidées à aller voir sur place. En chemin nous avons rencontré les habitants de la Cour qui avaient déjà vu le site du crash et qui étaient sur le chemin du retour. Tout le monde parlait de l'accident. Nous avons vu des flammes et constaté qu'il y avait le feu chez les Grégoire. Nous sommes revenues le lendemain et les ruines de la maison fumaient toujours.



Régine Melon, 22 and living in her parents' farmhouse at la Cour just across the road from the crash in 1944

“That night, around 11.30pm, we heard the roar of aircraft flying over and shooting. We all went outside except Guy, my little brother, who was sleeping like a log! We saw an aircraft on fire go east, turn around, come back towards Rebréchien and dive. We all rushed back to the kitchen. An enormous explosion broke the windows and the whole family was injured by flying glass. The electricity had gone out and the fields were on fire. All the roofs at la Cour were blown off and many walls were cracked. The ground was white because of the clay that had been projected and our feet were sticky. No one went to bed that night, we were all so shocked. It wasn't until the next morning that we learnt the full extent of the disaster. Our father was looking at the house and was crying. People were coming from all around us to see what had happened. Grégoire, our neighbour, and his family came out of their house. The house was in ruins, but they were practically unscathed.”



Jocelyne David & Régine Melon



Mr & Mme Melon en 2003 (photo SAHL)

(photo coll. Bichart)



Régine Melon, 22 ans en 1944, habite alors au hameau de la Cour à Rebréchien

« Ce soir-là, vers 23 heures 30, on a entendu de gros ronflements d'avion qui passaient avec des bruits de tir. Nous sommes tous sortis de la maison, sauf Guy, mon petit frère, qui dormait comme un loir ! Nous avons vu un avion en flammes qui est passé d'ouest en est, qui a fait une grande boucle, est revenu sur Rebréchien et a piqué vers le sol. Tout le monde est rentré vite fait dans la cuisine. Une énorme explosion a brisé les fenêtres et toute la famille a été un peu blessée par les éclats de verre. Il n'y avait plus d'électricité et il y avait le feu dans les champs. Toutes les toitures du hameau de la Cour ont été soufflées et de nombreux murs se sont lézardés. Le sol était blanc à cause de l'argile projetée et ça collait sous nos pieds. Personne ne s'est couché de la nuit tellement on était choqué. C'est seulement le lendemain que l'on s'est aperçu du désastre. Papa regardait sa maison : il pleurait. Tous les gens des environs sont venus en curieux. Grégoire, le voisin, et sa famille sont sortis de leur maison en ruines pratiquement sans égratignure. »



Georges and Germaine Ménard, 27 and 28 and living at la Cour in 1944

“ We were sleeping in our room. Gérard, our son, who was 5 was in his bed next to ours. I got up because of the noise and I thought it was Les Aubrais (*near Orleans*) being bombed again. I had just gone back to bed when an enormous explosion broke the window. The glass was projected across the room and broke the mirror on the wardrobe! An indoor wall even fell onto the bed. The next day, no fruit was left in the trees. The plane had crashed in a potato field, and people were picking up the potatoes that had been uprooted. Our house was so badly damaged we were given accommodation in the Rebréchien presbytery”. Emile Allard, the forest keeper and I, volunteered to take the corpses. We gave the crew its first burial. We planted two propeller blades near the grave and placed small stones representing the Union Jack on the tombstone.”



Georges et Germaine Ménard, 27 et 28 ans en 1944, habitent alors à la Cour

« Nous dormions dans notre chambre. Gérard, notre fils de cinq ans, était dans son lit près du nôtre. Je me suis levée à cause du bruit et je me suis dit qu'on bombardait encore Les Aubrais. Je me suis recouchée et, à ce moment-là, une énorme explosion a brisé la fenêtre qui a traversé la pièce et a cassé l'armoire à glace ! Une cloison est même tombée sur le lit. Le lendemain il n'y avait plus un fruit dans les arbres. Comme l'avion était tombé dans un champ de pommes de terre, les gens ramassaient les légumes déterrés. Notre maison était très abîmée donc nous avons été relogés dans le presbytère de Rebréchien. »



George & Germaine Ménard en 1944



Georges et Germaine Ménard en 2004



Raymond Camus, 17 in 1944

“I was living at my uncle's in Rebréchien after the bombing of Beaugency. I still remember the smell of burning petrol and oil. Large clumps of earth had been thrown all around the crater. It was too awful for words! My uncle found a piece of blue RAF uniform with a small pocket that had miraculously remained

intact. He recovered some pictures, a small amount of French and Belgian money, probably in case they had been forced to land. Each year, I put flowers on the grave for the airmen who fell in Rebréchien.”



Raymond Camus en 1948
(photo coll. Camus)



Raymond Camus en 2004



Raymond Camus, 17 ans en 1944

« J’habitais chez mon oncle à Rebréchien après les bombardements de Beaugency. Je me souviens encore de cette odeur d’essence et d’huile brûlées. De très grosses mottes de terre ont été projetées tout autour du cratère. C’était terrible, ça dépassait l’entendement ! Mon oncle a trouvé un morceau d’uniforme en étoffe bleu RAF avec une petite poche miraculeusement intacte. Il y a récupéré quelques photos, de l’argent français et belge en petite quantité, certainement donné en cas d’atterrissage forcé. [...] Je fleuris chaque année la tombe des aviateurs de Rebréchien. »



Robert Baratin, 21 in 1944 and living at la Poëlerie in Rebréchien at the time

“The next day, I went to see the crater. Mr. Danloup, the Cartwright of Rebréchien, had made a single small coffin for the airmen’s remains. It was the mayor Sadi Genté, who organised the funeral with the priest, Paul Perdereau. It was a worthy solemn ceremony.”



Robert Baratin, 21 ans en 1944, habite alors à la Poëlerie à Rebréchien

« Le lendemain, je suis allé sur le cratère. Monsieur Danloup, le charron de Rebréchien, a fabriqué un seul petit cercueil pour recueillir les restes des aviateurs. C’est le maire, Sadi Genté, qui a organisé la cérémonie d’inhumation avec l’abbé Paul Perdereau. Ce fut une cérémonie digne et silencieuse. »



The burial ceremony in the cemetery at Rebréchien was short because of the presence of the Germans. It is not clear whether the people in the village of Rebréchien knew there were 8 men in the crew at the time of the crash, such was the destruction. Later on with the liberation of Orleans by the army of the American General George Patton, information about the crash and the crew on board was exchanged with the RAF. It emerged that the bomber was an RAF Lancaster bomber with a crew of 8 on board, not the usual 7 men. Why this plane carried an extra man, became something of a mystery that was referred to in an article in the Rebréchien newsletter in later years. Information that did reach Rebréchien said that this was a Lancaster mark III known as LM-462. Its call sign was SR-V2 from the RAF 101 Squadron based at Ludford Magna in Lincolnshire.



La cérémonie des obsèques au cimetière de Rebréchien a été courte en raison de la présence des Allemands. Il n’est pas certain que les habitants savaient qu’il y avait huit aviateurs tués au moment du crash, tel été important le degré de destruction de l’appareil. Plus tard, avec la libération d’Orléans par l’armée du Général Patton, des informations sur le crash et l’équipage purent être échangées avec la RAF. Il apparut alors que l’avion était un Lancaster avec un équipage de huit hommes, et non pas sept comme à

l'accoutumée. Pourquoi cet avion transportait-il un homme supplémentaire ? Cela resta un mystère qui fut évoqué dans le bulletin municipal des années plus tard. Les informations qui arrivèrent à Rebréchien permirent d'établir qu'il s'agissait d'un Lancaster de type Mark III immatriculé LM 462. Son code était SR-V2 du 101^e escadron de la RAF de la base de Ludford Magna dans Lincolnshire.



THE GRAVE OF “LIBERATORS OF FRANCE”

Since the war, the village has maintained the grave as an act of solidarity with the 8 men and their families. A memorial stone was placed in the church. These young men, the youngest was 21, the oldest was 30 are regarded as *'Liberators of France'*. The Commonwealth War Graves Commission in England (<http://www.cwgc.gov.uk>) working with the Town Hall in Rebréchien arranges essential maintenance work when necessary, but people in the village undertake much of the general care. Madame Eliane Hubler, now 93 years old, has regularly placed flowers on the grave for many, many years. She has adopted the airmen's grave as if it was her own family. Flowers left by other visitors and well wishers appeared at the grave from time to time, but it seemed that no other close family member was able to make the journey to visit. Some relatives came (we learned in 2004 that the Hylands came to Rebréchien in 1985), but they never made their presence known and left without leaving specific messages or contact details.

This was to change in August 1999 when David Ellis the nephew of Sergeant W. H. Engelhardt brought his young family to visit the grave. Whilst on a trip to Paris, he detoured to Rebréchien and called into the town hall. This was apparently the first relative to make direct contact in 50 years! It was then that the modern story begins. He was able to explain that his uncle was selected as a Special Radio Operator as he spoke German and this was the 8th man on the crew. Sergeant Engelhardt's role was to listen into enemy radio broadcasts and to jam the radio messages flowing between the German night fighters and their ground controllers. By interfering with their messages the Special Radio Operator could protect the streams of British bombers from German night-fighters that would otherwise be directed against them.



La tombe aujourd'hui (coll. Ellis)
The grave nowadays



Eliane Hubler en 2004



Rebréchien en 2004 (coll. Immerzeel)



LA TOMBE DES « LIBERATEURS DE LA FRANCE »

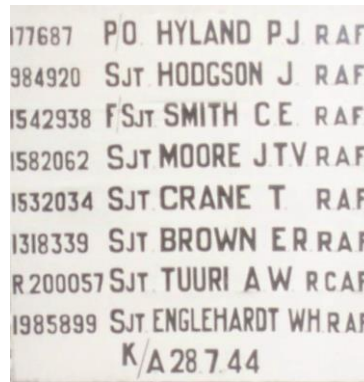
Depuis 1944, le village entretient la tombe en hommage aux huit aviateurs et à leurs familles et une plaque a été placée à l'intérieur de l'église. Ces jeunes hommes, le plus jeune avait 21 ans et le plus âgé 30, étaient considérés comme des libérateurs de la France. La Commission des Tombes du Commonwealth en Angleterre (<http://www.cwgc.gov.uk>), en collaboration avec la Mairie de Rebréchien, se charge des gros travaux de rénovation en cas de besoin, mais les habitants de Rebréchien s'occupent de l'entretien général. Eliane Hubler, aujourd'hui âgée de plus de 93 ans, dépose régulièrement des fleurs sur la sépulture, et ceci depuis de nombreuses années. Elle considère la tombe des aviateurs comme s'il s'agissait de celle de membres de sa famille. Des bouquets déposés par des visiteurs et des personnes bien intentionnées fleurissent de temps à autre les tombes. Des familles sont bien venues (nous avons appris en 2004 que les Hylands étaient venus à Rebréchien en 1985), mais elles n'ont jamais fait connaître leur présence et n'ont jamais laissé de messages ou de coordonnées.

Ceci a changé en août 1999, lorsque David Ellis, neveu du Sergent Engelhardt, a emmené sa petite famille voir la tombe. Alors qu'il était en excursion à Paris, il a fait le détour par Rebréchien et a contacté la Mairie. Apparemment il s'agissait du premier contact direct depuis 50 ans ! C'est ici que débute

l'histoire « moderne ». Davie Ellis a pu expliquer que son oncle avait été sélectionné comme Opérateur Radio en raison de sa maîtrise de la langue allemande. Il était le huitième membre d'équipage. Le rôle du sergent Engelhardt consistait à intercepter les émissions radios des Allemands et à brouiller les communications entre les équipages et les contrôleurs aériens au sol. En piratant leurs messages, l'Opérateur Spécial Radio pouvait protéger les vagues de bombardiers des chasseurs de nuit allemands qui auraient autrement été dirigés droit sur eux.

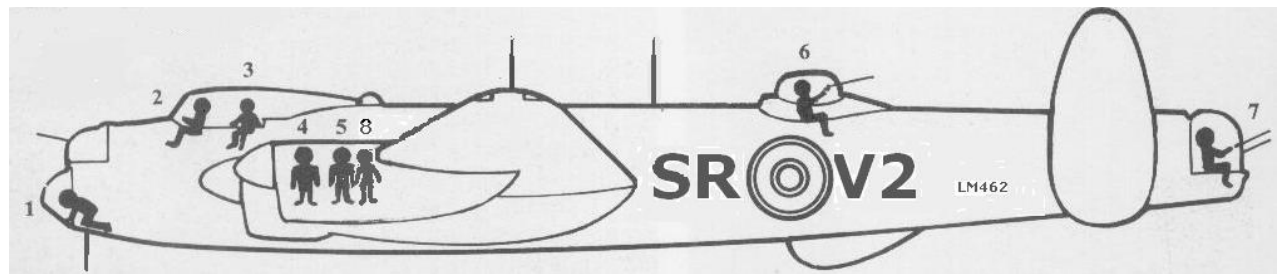
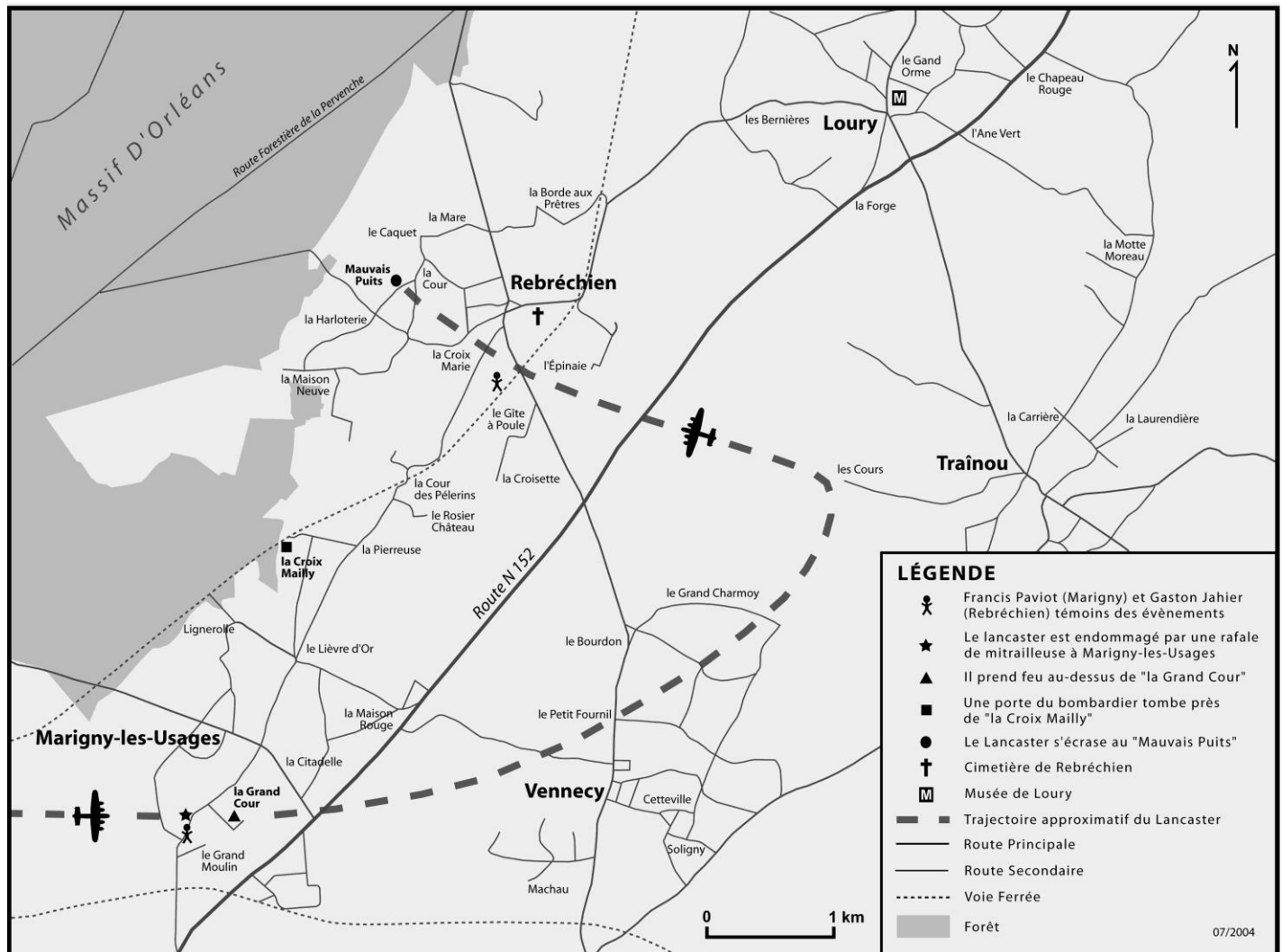


The early version of the grave in the late 1940s (coll. Ellis)



la première version de la tombe vers 1948

LES DERNIERS MOMENTS DU LANCASTER SR-V2 LM462 THE LAST MOMENTS OF THE SR-V2 LM462 LANCASTER



Position of the crew

Position de l'équipage

- | | | | |
|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 1 : Thomas Crane | 2 : Peter Hyland | 3 : John Hodgson | 4 : John Moore |
| 5 : Clifford Smith | 6 : Eric Brown | 7 : Albert Tuuri | 8 : Wolf Engelhard |



BOMBER COMMAND

ARTHUR HARRIS AND BOMBER COMMAND



Sir Arthur Harris, Commander of the RAF Bomber Command
Sir Arthur Harris, Commandant en Chef du Bomber Command



The RAF Bomber Command badge
L'insigne du Bomber Command

The successful defence of the English south coast by RAF Hurricanes and Spitfires in the summer of 1940 showed the combined strength of an integrated radar detection and aircraft command and control system. The price of this success became the bombing of cities as the Blitz targeted London and other major civilian areas. This was the Luftwaffe's attempt to destroy Britain's war effort by attacking manufacturing industry and to break civilian morale. With the bombing of British cities and their civilian population came the opportunity for the RAF to both retaliate and to attempt the progressive destruction of the other's will to fight. The Commander-in-Chief, Bomber leader of the RAF Bomber Command, Sir Arthur Harris said that if Germany "have sown the wind, and so they shall reap the whirlwind". With few opportunities elsewhere to attack Hitler's Europe in 1941-42, Harris's plan to develop the capacity of Bomber Command gained the support of Winston Churchill. They believed that the systematic bombing of German industries and cities would reduce the Nazis physical ability to fight and demoralize the civilian population to the point where this would make the eventual invasion of Europe easier. Thus the plans were laid for an RAF bomber of fearsome capacity, the formidable Lancaster and for what became the awesome destructive power of the 1,000 plane raids against the industrial cities of Germany.

"There are no words with which I can do justice to the air-crew who fought under my command. There is no parallel in warfare to such courage and determination in the face of danger over so prolonged a period, of danger that at times was so great that scarcely one man in three could expect to survive his tour of thirty operations... It was furthermore, the courage of the small hours, of man virtually alone, for at his battle station the airman is virtually alone. It was the courage of men with long-drawn apprehensions of daily "going over the top." Arthur Harris from Bomber Offensive

It became apparent early in the war that Bomber Command could not sustain daylight bombing raids against targets in Germany. The losses to German fighters intercepting the much slower and under armed bombers were both unsustainable in both men and materials and unsupportable in terms of aircrew losses. Instead the RAF switched to night time bombing choosing the relative safety of concealment at night, but also finding it much more difficult to hit their targets accurately. In fact, the majority of bombs were landing up to 15 kilometres from the intended target. The concept of area bombing evolved to obliterate whole areas as allied air forces committed themselves to their targets and aims. The RAF convinced that night time bombing of German cities could destroy the German war machine and the Nazis will to fight began to build a formidable bombing capability. What was once intended to be a precision tool of tactical bombing became a most awesome weapon of strategic area bombing. The RAF found that bombers in small groups were unlikely to find their targets and so assembled larger bombing groups of 50, 100+ and even up to 1000 plane raids. Even if they encountered night fighters or screens of anti-aircraft fire, some would get through to the target and bombing together would increase their destructive power.



ARTHUR HARRIS ET LE BOMBER COMMAND



Lancaster bomber

Bombardier Lancaster

La défense efficace de la côte sud de l'Angleterre, par les Hurricanes et les Spitfires lors de l'été 1940, démontra la pertinence d'une stratégie combinant l'utilisation d'un système de détection radar et d'une logistique de commandement aérien. La rançon de la gloire fut le bombardement des villes après que Londres et d'autres cités aient été victimes du Blitz. Ceci concrétisait la tentative de la Luftwaffe d'anéantir l'effort de guerre de la Grande Bretagne en attaquant ses industries et en affectant le moral des civils. Le bombardement des villes et des populations civiles déclencha la riposte et la volonté de détruire le moral de l'ennemi. Le Commandant en Chef, le Chef du Bomber Command de la RAF, Sir Arthur Harris, déclara que « si l'Allemagne avait semé le vent, elle récolterait la tempête ». Ayant peu d'autres possibilités d'attaquer l'Europe de Hitler en 1941-42, la stratégie de Harris qui consistait à développer les capacités du Bomber Command, gagna les faveurs de Churchill. On prépara donc les plans pour doter la RAF d'un bombardier aux performances redoutables qui ferait preuve d'une puissance destructrice terrifiante lors des raids de 1000 appareils sur les cités industrielles de l'Allemagne.

« Il n'y a pas de mots susceptibles de rendre justice aux équipages des bombardiers qui ont servi sous mon commandement. Aucun équivalent n'existe en temps de guerre où il a fallu faire preuve de tant de courage et de détermination face au danger sur une période aussi longue, un danger qui par moments était tel qu'à peine un homme sur trois pouvait espérer survivre à son contrat de trente opérations. Ce fut, de plus, le courage des petites heures, d'hommes en réalité seuls, car lorsqu'il était à son poste de combat, l'aviateur était seul. Ce fut le courage d'hommes munis d'appréhensions de longue date, dû au fait qu'ils allaient sur la brèche au quotidien ». Arthur Harris : Bomber Offensive.

Il devint évident dès le début de la guerre que le Bomber Command ne pourrait supporter des bombardements diurnes sur des cibles en Allemagne. Les pertes occasionnées à cause des chasseurs allemands qui interceptaient ces bombardiers, beaucoup plus lents et sous armés, étaient intenable en ce qui concerne les pertes humaines et matérielles. Pour cela, la RAF décida de procéder à des bombardements nocturnes et choisit la sécurité toute relative de l'obscurité. Mais cela signifiait aussi beaucoup plus de difficultés à toucher les cibles avec précision. La majorité des bombes tombaient en fait jusqu'à 15km de leurs cibles. Le concept de bombardement par zone évolua donc en conséquence et les forces aériennes alliées se concentrèrent sur leurs cibles et sur la précision. La RAF persuada que les bombardements de nuit pouvaient détruire la machine de guerre allemande, le moral des Nazis et commença donc à développer une force de frappe impressionnante. Ce qui jadis était un outil de précision, devint une arme destructrice de bombardement massif par zones stratégiques. La RAF se rendit compte que des bombardiers par petits groupes avaient peu de chance de trouver leurs cibles et confectionna donc des groupes de bombardiers plus importants de 50 à plusieurs centaines d'appareils et avec des raids qui rassemblaient jusqu'à 1000 bombardiers. Même si ces derniers étaient confrontés à des chasseurs de nuit et à la défense anti-aérienne, certains atteindraient la cible et un bombardement groupé augmenterait la force destructrice.



THE SR-V2 LM462 LANCASTER



Morceaux du Lancaster retrouvés sur le lieu du crash. A gauche : un morceau d'un radiateur et un bout de longeron ; au centre : un empennage de bombe ; à droite une pelle fabriquée avec de la tôle provenant de l'épave (coll. SAHL)

Pieces of the Lancaster which were found at the crash site : a spar and part of an oil cooler on the left, a bomb in the center and on the right, a shovel made with a recycled piece of metal from the wreckage

The SR-V2 was built by Sir W.G. Armstrong Whitworth Aircraft in Whitworth, Coventry and issued to 101 Squadron. The bombers were progressively dispatched to several squadrons depending on their needs and losses. The MK III was a standard aircraft fitted with four Packard built Merlin 12 cylinder liquid cooled engines with two stage superchargers. It was fitted with front, mid upper and rear hydraulically operated gun turrets. The cost of a Lancaster was £4,000 pounds (as a comparison the cost of a lunch was 5 pence).

On June 15th 1943 bomber command opened the brand new Ludford Magna base. It had 3 concrete runways and 7 hangars.



Dessin du SR-V2 muni des 3 antennes ABC.
Drawing of the SR-V2 fitted with 3 ABC antennas

Lancaster LM-462 (a MK III Lancaster) was sent to Ludford Magna with the code SR-V2 and fitted with an additional Airborne jamming radar. It would also carry an additional crew member. As a result its bomb load was slightly altered in order to adapt the total weight of the plane to other aircrafts. This was essential because a heavy aircraft would be slower and would be isolated from other bombers and therefore an easy prey for night fighters. A typical Lancaster III would often carry up to 15 bombs, a 4,000 pound bomb called "cookie" and fourteen 500 lb bombs. Lancasters from 101 squadron often carried 10 bombs (one cookie and nine 500 bombs.) 1,000 pounds were thus taken off and allowed three large antennas, the ABC equipment and an additional crew member. This also took into account the loss of aerodynamicism.

The Cookie was a 4,000 lb explosive bomb filled with amatol and TNT. It was meant to explode as soon as it hit the ground. The nine 500 lb bombs however were incendiary bombs and were the smallest bombs available on Lancasters. The 500 lb bombs were meant to explode slightly after hitting the ground but could also explode upon touching the target.

Le SR-V2 fut construit par l'entreprise de construction aéronautique Sir W.G. Armstrong Whithworth à Whithworth, à Coventry. Les bombardiers étaient progressivement répartis dans les escadrons selon les besoins et les pertes. Le MK III était une version standard munie de 4 moteurs de 12 cylindres Merlin de fabrication Packard avec un refroidissement par liquide, équipés de compresseurs sur deux niveaux. Il était équipé d'une tourelle avant, dorsale et arrière articulées hydrauliquement. Le coût d'un Lancaster était de 40.000 livres (à titre de comparaison, le prix d'un déjeuner était de 5 pence).

Le 15 juin 1943, le Bomber Command inaugura la toute nouvelle base de Ludford Magna. Elle avait trois pistes et sept hangars.



**This is a spar from the Lancaster which was donated to the Loury Museum in 2003 by G. Jahier (coll. SAHL).
Longeron du Lancaster offert par G.Jahier au Musée de Loury en 2003.**

Le Lancaster LM462, un MK III, fut affecté sur la nouvelle base avec le code SR-V2 et un radar intégré de brouillage supplémentaire. Il emmenait de même un membre d'équipage supplémentaire. Son poids total fut légèrement ajusté en conséquence afin d'adapter la charge totale de l'appareil par rapport aux autres avions. Ceci était essentiel car un avion en surcharge pondérale aurait volé moins vite, aurait ensuite été isolé des autres appareils et serait devenu une proie facile pour les chasseurs de nuit. La charge moyenne d'un Lancaster MK III était de 15 bombes : 1 bombe de 1812 kg appelée « Cookie » et 14 bombes de 226 kg. Les Lancasters du 101^e portaient souvent 10 bombes : 1 « Cookie » et 9 bombes de 226 kg. On enlevait donc plus de 1000 kg, ce qui permettait le rajout de 3 grosses antennes, un équipement de brouillage et un homme supplémentaire. Ceci prenait aussi en compte la perte d'aérodynamisme.

Le « Cookie » était une bombe explosive remplie d'amatol et de TNT. Elle était censée exploser en touchant le sol. Les bombes de 226 kg étaient des bombes incendiaires et étaient les plus petites bombes disponibles sur les Lancasters. Elles devaient exploser peu après avoir touché le sol mais pouvaient aussi exploser dès qu'elles atteignaient la cible.



THE AVRO ANSON: "FAITHFUL ANNIE"

The LM-462 crew had not always flown on the most prestigious English bomber, the Lancaster. Airmen were recruited for different qualities, but they all had in common their training sessions on Ansons. Peter Hyland, the LM-462 pilot, had also flown on Wellingtons and been an instructor on Ansons. We also know that Thomas Crane, who was a gunner on the Lancaster, had been a spitfire pilot too. Wolf Engelhardt spoke fluent German.

Before allowing crews on Lancasters they were asked to train on Ansons. An Anson usually took off with three crew members. The 462A version was even fitted with a turret for gunners. This plane was also the first one to be equipped with an airborne radar which could detect ships up to 12 miles away even with terrible weather conditions. However, they carried very few weapons, a 200lb bomb load, which include two anti U-boat bombs. There were also guns in the turret and the cockpit. Crews often ameliorated their plane. The most original idea came from the 500th squadron which took away the toilet and replaced it with a 20mm gun!

The Anson was nicknamed "Faithful Annie", as it was introduced in 1935 and abandoned in 1968. It was a noisy plane, and it was cold inside, but it could fly up to 200 mph. The Anson was initially used to hunt U-boats, but it turned out to be well suited for training exercises. As a result over 11.000 were manufactured. This plane was also the first of its generation to be fitted with retractable landing gear which

caused many accidents with pilots who were not used to this device. The two engine aircraft more or less resembled the far bigger four engine Lancaster. Both were designed by the same engineer.



Peter Hyland on his Avro Anson. (coll. Hyland)
Peter Hyland sur son Avro Anson



An Avro Anson

Un avro Anson



L'AVRO ANSON : « ANNIE LA FIDELE »

L'équipage du LM-462 n'avait pas toujours volé à bord du plus prestigieux des bombardiers anglais, le Lancaster. Les aviateurs étaient recrutés pour diverses qualités. Ainsi, Peter Hyland était pilote du LM-462 mais avait aussi volé sur des Wellingtons et avait été instructeur sur des Ansons, tout comme Thomas Crane qui, bien que bombardier sur le Lancaster, avait fait ses classes sur un Spitfire. Quant à Wolf Engelhardt, il maîtrisait parfaitement l'allemand.

Les aviateurs devaient d'abord se familiariser avec les techniques de vol, de combat et de brouillage à bord d'un Avro Anson polyvalent. Sa version 462A était même surmontée d'une tourelle pour que les mitrailleurs puissent s'exercer. Normalement la version militaire accueillait trois membres d'équipage. Cet avion a été le premier à être équipé d'un radar récepteur et transmetteur capable de détecter un navire à plus de 15 km par mauvais temps. Leur armement demeura modeste : 150 kg de bombes dont 2 anti-sous-marines et des mitrailleuses qui sortaient des fenêtres. Les équipages d'Avro Anson ne manquaient pas d'imagination pour améliorer les performances de leur avion, la palme revenant au 500^e escadron qui a enlevé les toilettes et a percé le sol pour ajouter des canons de 20 mm !

L'Anson, rapidement surnommé « Faithful Annie » (Annie la Fidèle), méritait bien son nom car l'avion est entré en service en 1935 et l'est resté jusqu'en 1968. C'était un appareil bruyant et il faisait froid à bord, mais il était capable de voler à 300km/h. Conçu pour la chasse aux sous-marins, il s'est révélé être bien plus efficace pour les missions d'entraînement et la RAF s'en est donc largement servi. Plus de 11000 exemplaires ont été construits. Cet avion était aussi le premier de sa génération à posséder un train d'atterrissage rétractable, ce qui causait d'ailleurs de nombreux accidents chez les pilotes habitués aux trains fixes ! Ce bimoteur ressemblait à l'Avro Lancaster, son grand frère, conçu par le même ingénieur.



THE AIRFIELD OF LUDFORD MAGNA

The English county of Lincolnshire became so heavily populated by RAF bomber stations during the war that it became known as '*Bomber County*'. It provided large areas of flat open land that could be easily converted into airfields with their concrete runways and hard standings to park the dispersed aircraft between operations. Its location on the east coast of central England was out of enemy fighter range and facing occupied Europe, allowing returning aircraft a straight-in approach. Ludford Magna was one such airfield built in 1942-43 outside the village that very much resembles Rebrechien in size and agriculture.



One of the few wartime pictures of Ludford Magna Une des rares photos de la base de Ludford Magna pendant la guerre

There were three concrete runways between 1,400 and 2,000 metres long with 36 aircraft parking areas adjoining the perimeter track. Several hangars for technical work, living accommodation, eating, briefing and dispersal areas, fuel and bomb storage as well as sick quarters were distributed around the airfield. In total the airfield accommodated over 2000 men and women. During the winters the rain and difficult conditions led to it being known as '*Mudford Magna*'. After the war Ludford Magna gradually returned to agricultural use. However, in 1958 it was selected as one of the sites for Thor missiles with three separate launch pads constructed in the centre of the airfield. Eventually the runways were broken up for road and bridge foundations in the 1960s. The hangars were sold and dismantled, although many buildings survive for small business use

The Squadron's contribution to the war effort flying 6,766 sorties in 512 bombing raids was both impressive and terrible. Its work in disrupting the Luftwaffe night fighter control system set it apart for special praise. The cost for 101 Squadron was 171 aircraft lost in operations (including 113 Lancasters, of which one was the crash at Rebrechien). Out of the 55,000 men of RAF Bomber Command that were killed, the squadron lost a staggering 1,109 men killed or missing, probably the highest of any RAF squadron during the Second World War. Around 10,000 airmen were made prisoners of war. They were relatively lucky, for the chances of getting out of a crashing bomber were slim. The g-forces caused by aircraft spinning earthwards out of control trapped many airmen inside.

Although the bomber airfield at Ludford has gone now, the courage and sacrifice of so many from the squadron is remembered by a stone memorial to the Squadron's dead on the village green unveiled in July 1978. A book of remembrance in St Mary's church at Ludford records the names of all the squadron's aircrew who gave their lives. Once a year the very active Squadron Association and the relatives of former members meet at Ludford for a service of remembrance, tea given by the villagers and weather permitting, a fly-past by the RAF's Battle of Britain Memorial Flight including a wartime Lancaster.



Left : a Lancaster squadron bombload with 4000 lb HE 'cookies' and incendiary cluster bombs.

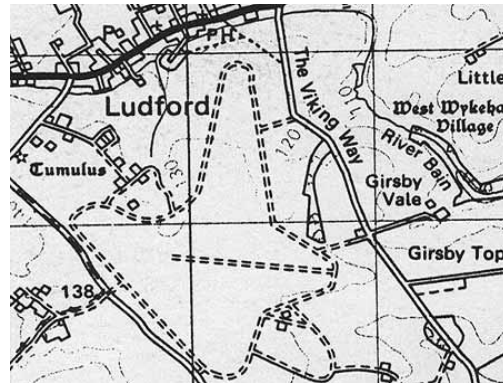
A gauche : une cargaison de bombes d'un Escadron composée de bombes de 1812 kg « Cookies » et de bombes à fragmentation.

Right : Aerial view of Ludford Magna as it appears today with the airfield perimeter still visible in the bottom right.

A droite: vue aérienne de Ludford Magna aujourd'hui. Les vestiges des pistes sont visibles en bas à droite.



LA BASE AERIENNE DE LUDFORD MAGNA



Left: the three former runways from Ludford Magna can still be seen from the air on this 1999 picture
 A gauche : les restes des trois pistes de Ludford Magna sont encore visibles vu d'avion de nos jours
 Right: The Perimeter Track of the Wartime RAF Bomber Airfield at Ludford Magna
 A droite : le périmètre des pistes de Ludford Magna

Pendant la guerre, le comté anglais du Lincolnshire devint tellement recouvert d'aérodromes de la RAF qu'on le surnomma « Bomber County », « le Comté des Bombardiers ». Il disposait de larges parcelles de terres nivelées où l'on pouvait facilement installer des pistes d'envol en béton et des parkings en dur permettant d'accueillir des avions dispersés entre les missions. La situation géographique du comté, sur la côte est de l'Angleterre, mettait les bases hors de portée des chasseurs ennemis et les plaçait face à l'Europe occupée, ce qui permettait aux appareils qui rentraient de faire une approche en ligne droite. Ludford Magna était un des ces aérodromes construits en 1942-43 à la lisière de villages qui ressemblent beaucoup à Rebréchien en terme de superficie et d'activité agricole.

Il y avait trois pistes en béton qui faisaient entre 1400 et 2000 mètres de long avec 36 parkings pour les avions à proximité des pistes. Autour de l'aérodrome, il y avait plusieurs hangars pour l'entretien, l'habitat, l'intendance, le briefing, des espaces ouverts, des lieux de stockage de carburant et de bombes, de même qu'une infirmerie. Au total, la base pouvait accueillir plus de 2000 hommes et de femmes. La base fut surnommée Mudford Magna (mud = boue) à cause de la pluie et du mauvais temps hivernal.

Après la guerre, Ludford Magna fut graduellement rendue à l'agriculture. Cependant en 1958, le lieu fut sélectionné comme site de lancement pour missiles Thor avec 2 rampes indépendantes construites au centre de l'aérodrome. En fin de compte, les pistes furent détruites au cours des années 60 et servirent de remblais pour des autoroutes et des ponts. Les hangars furent vendus et démontés, quoique de nombreux bâtiments existent toujours et ont été convertis pour un usage commercial.



Lincolnshire on the east coast of central England became known as 'Bomber County' with its many RAF airfields.
 Le Lincolnshire sur la côte est de l'Angleterre fut surnommé « le Comté des Bombardiers » à cause de ses nombreux aérodromes de la RAF.

La contribution de l'escadron à l'effort de guerre autant impressionnante que terrible avec 6766 sorties et 512 missions de bombardement. Son œuvre de destabilisation des chasseurs de nuit de la

Luftwaffe lui consacre encore plus de mérite. Le prix à payer pour le 101^e Escadron fut la perte de 171 appareils lors d'opérations (dont 113 Lancasters et parmi ceux-ci celui de Rebréchien). Des 55 000 hommes perdus par le Bomber Command de la RAF, l'Escadron perdit le nombre impressionnant de 1109 hommes perdus ou portés disparus, probablement le taux le plus élevé de tous les escadrons de la RAF pendant la Seconde Guerre Mondiale. A peu près 10 000 hommes furent fait prisonniers. Ils furent relativement chanceux, car la probabilité de sortir vivant d'un bombardier qui chutait était maigre. Les forces de gravité causées par l'avion qui plongeait vers la terre ferme ont piégé de nombreux hommes à l'intérieur.

Bien que l'aérodrome de Ludford Magna n'existe plus, le courage et le sacrifice de tant d'hommes sont rappelés sur la place du village par un monument inauguré en 1978 à la gloire des équipages de l'escadron tués. Un livre d'or se trouve dans l'église Sainte-Marie de Ludford : il mentionne tous les noms des équipages de l'escadron qui ont donné leur vie. Une fois par an, une Association de l'escadron très active et les membres des familles se rencontrent à Ludford pour une Cérémonie du Souvenir. Le thé est offert par les villageois et, si la météo le permet, un Lancaster, datant de la guerre et appartenant à l'Escadrille du Souvenir de la Bataille d'Angleterre de la RAF, survole le village.



Left: the Church of St. Mary and St. Peter Ludford Magna consecrated in 1864, with the 101 Squadron book of remembrance. Gauche : l'église Sainte-Marie et Saint-Pierre consacrée en 1864, contenant le livre d'or du 101^e Escadron. Right: the Memorial to 101 Squadron erected in the village at Ludford Magna, in 1978, "To serve was their highest aim" Droite : le Mémorial du 101^e Escadron érigé à Ludford Magna en 1978. « Servir était leur visée suprême »



GERMAN NIGHT FIGHTERS AND THEIR DEFENCE AGAINST RAF BOMBERS

Increasing numbers of RAF bombers were falling victim to German night fighters, guided to their targets by ground controllers who could see the raids developing on their radar screens. Bomber losses varied from raid to raid, averaging about 2-3%, but sometimes reaching levels of 15% or more. Half of all Lancaster crews would not complete 15 operations. There was already a well developed screen of integrated searchlights and anti-aircraft guns (Flak) along the coast of occupied Europe as well as the defences of individual German cities. The ratio of losses for RAF and the Americans bombing by day was about two-thirds falling to German fighters and about one third to Flak.

In charge of German night fighters was Major-General Josef Kammhuber who organised the available Messerschmitt Bf-110 twin-engined two seater fighters (*Zerstörer*), the Heinkel HE219 and the newer Junkers-88 night fighters. The *Freya* ground based radar had a range of 75 miles and was used for general air warning. The higher frequency, shorter range *Würzburg* radar was used as the bombers approached for guiding the searchlight and Flak batteries. Kammhuber organized these German defences into what became known as the '*Kammhuber Line*' working the three aspects; lights, guns and fighters together. This stretched in a continuous line across Holland, Belgium and France to cover the approach of bombers. The night fighters themselves were further organized into defensive cells, boxes known as *Himmelbett* (*Four-Poster Bed*), each about 43 by 34 kilometres (about 27 by 21 miles) with a fighter patrol within each one. Ground controllers could direct the so-called '*Zahme Sau*' (*Tame Sow*) to enter within the bomber stream.

Meanwhile the *'Wilde Sau'* (*Wild Sow*) were German fighters free to roam in the hunt for bombers unless ordered to a particular intercept. All the German defences of Kammhuber were linked by radio to a ground based Control Centre. If a prediction could be made of where the bombers were heading, more Luftwaffe night-fighters could be directed to intercept them. Information about the developing Allied raids would be gathered from a variety of sources including reports from the searchlight and Flak batteries, ground observers and from the night fighters. Attempts to confuse the German early warning radar included dropping huge quantities of metal foil strips code named *'Window'*. This created false echoes, simulating a large bomber force.



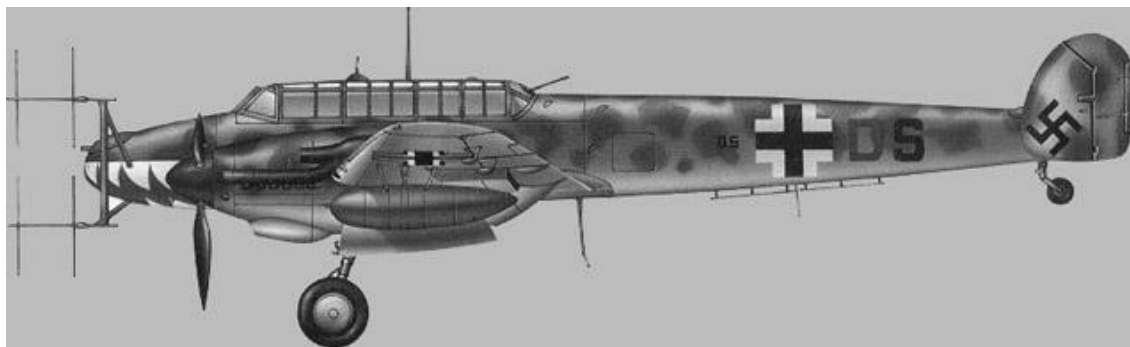
Major-General Josef Kammhuber



German night fighter with Lichtenstein Interception Radar
Chasseur de nuit allemand avec radar d'interception Lichtenstein

Techniques and equipment were continually refined on both sides with *Würzburg* becoming *Würzburg Riese* or *Giant Würzburg*, a parabolic radar dish twenty-five feet in diameter with a narrower beam and a range of 40 miles. German radar searching for the approach of allied bombers could be jammed by *Mandrel* an allied airborne set sent with each bombing force. By the time the Lancaster was in operation with the RAF, *Freya* had been developed into the giant thirty-five foot high, ninety foot wide *Mammut* radar with a range of two hundred miles. Within the night-fighters, Telefunken had installed *Lichtenstein* radar sets with a range of two miles. Externally this was the 'Christmas tree' or 'reindeer antlers' seen on the nose of the German fighters.

The Lichtenstein radar could be used to close the final distance, even in cloud. The RAF bombers could be seen particularly if there was moonlight or from their engine vapour trails, or seen from above when silhouetted against the clouds or over the target lit from below by the fires of falling bombs. German night fighters were also able to track the increasing electronic noise coming from the allied bombers including their radio transmissions and the signals emitted by the Lancaster's H₂S ground radar and *'Monica'* a radar intended to protect against attack from the rear. *'Schrage Musik'* (strangely termed *Slanting Music*) was an upward firing gun carried by Luftwaffe night fighters from late 1943 onwards. The canon would be angled up between 60 and 80 degrees allowing RAF bombers to be attacked from below. From this approach the bombers could not see approaching fighters and moreover, did not have guns to ward off their attackers. The Lancaster crew would usually have no warning of such a fatal attack. The first they knew of the threat, would be the spraying of machine gun fire under the body and wings of their Lancaster and a consequent fire.



The Messerschmitt Bf110G-G German Night Fighter

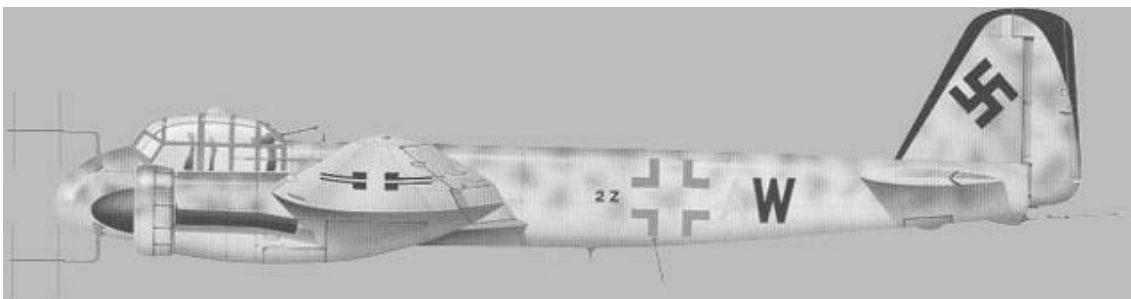
Chasseur de nuit allemand Messerschmitt Bf110-G



LES CHASSEURS DE NUIT ALLEMANDS ET LA DEFENSE ANTI-BOMBARDIERS

De plus en plus de bombardiers de la RAF se faisaient descendre par les chasseurs de nuit allemands guidés par les contrôleurs au sol, pouvant voir l'évolution de la nuée de bombardiers sur leurs écrans. Les pertes de bombardiers variaient selon les raids, atteignant en moyenne 2 ou 3 %, mais ce chiffre pouvait atteindre 15% ou même plus. La moitié des équipages de Lancasters n'atteignaient pas les 15 missions. Ils rencontraient systématiquement un rideau de projecteurs et de batteries antiaériennes (FLAK) le long des côtes de l'Europe occupée et autour des villes industrielles. La proportion de pertes était d'environ deux tiers à cause des chasseurs allemands et un tiers à cause de la Flak.

L'homme qui commandait les chasseurs de nuits allemands était le Major-General Josef Kammhuber, et répartissait les avions disponibles, à savoir le bimoteur, Messerschmitt Bf-110 (*Zerstörer*) biplace, le Heinkel HE219 et les chasseurs de nuit plus récents, le Junkers-88. Le radar au sol appelé *Freya* avait une portée de 100km et était utilisé pour les alertes générales. Le radar à haute fréquence, et à courte portée, le Würzburg était utilisé lorsque les bombardiers approchaient de la cible pour guider les projecteurs et les batteries antiaériennes. Kammhuber organisa une défense qui sera appelée ligne *Kammhuber*, basée sur 3 concepts qui fonctionnent ensemble, les chasseurs, les batteries et les projecteurs. Ceci traça une ligne ininterrompue qui allait de la Hollande à la France en passant par la Belgique et couvrait la zone d'approche des bombardiers. Les chasseurs de nuit étaient de plus répartis en cellules défensives appelées *Himmelbett* (lit à baldaquin), qui faisaient environ 43 km sur 34 et comprenaient chacune une escadrille de chasseurs. Les contrôleurs au sol pouvaient diriger vers les bombardiers la '*Zahme Sau*' (la Truie Apprivoisée)



The Junkers Ju 88G-7a German Night Fighter

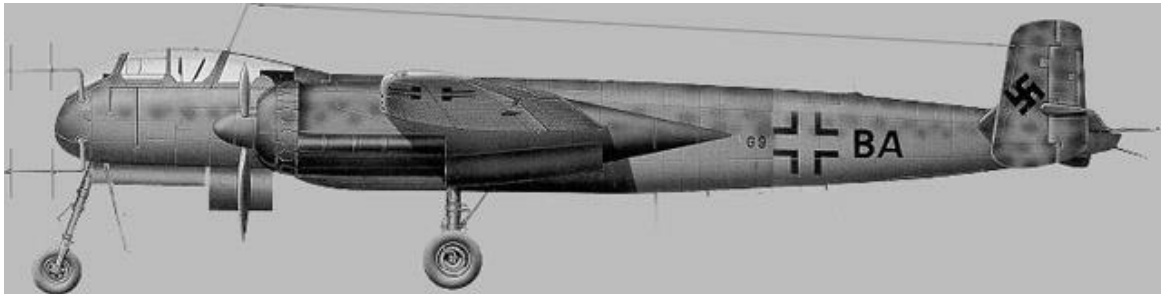
Le chasseur de nuit allemand Ju 88G-7a

Pendant ce temps, la '*Wilde Sau*' (la Truie Sauvage) était composée de chasseurs allemands qui patrouillaient en liberté, à la recherche de proies, à moins qu'on ne leur donne des ordres spécifiques. Tout le système défensif de *Kammhuber* était relié par radio à un Centre de Contrôle au sol. Si ce centre pouvait prévoir le trajet des bombardiers, plus de chasseurs pouvaient être envoyés contre eux pour les intercepter. Les informations provenaient de plusieurs sources différentes, allant des projecteurs aux batteries antiaériennes en passant par des observateurs au sol et des chasseurs de nuit. Une des façons de brouiller le radar avertisseur consistait à faire tomber de grosses quantités de bandelettes en aluminium appelées « *Window* ». Ceci créait de faux échos et simulait une vaste formation de bombardiers.

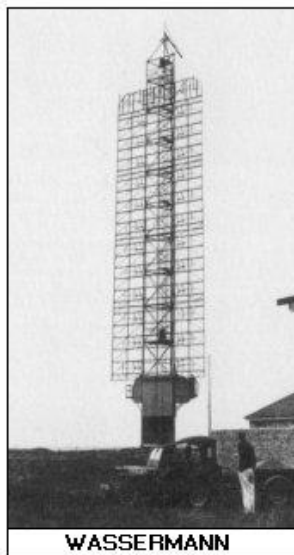
Les techniques et le matériel étaient constamment améliorés des deux côtés. Ainsi *Würzburg* devint *Würzburg Riese* ou *Würzburg* géant, un radar parabolique de 8 mètres de diamètre, muni d'un arc plus étroit et d'une portée de 60 km. Le système incorporé des Alliés Mandrel, emporté lors de chaque bombardement, pouvait brouiller les radars allemands qui tentaient de débusquer les bombardiers. Au moment où les Lancasters furent mis en service, *Freya* avait été amélioré et était devenu un géant de 12 mètres de haut et de 30 mètres de large appelé radar *Mammut* avec une portée de 300 km. Les chasseurs furent munis de radars de type Lichtenstein, avec une portée de 3 km, de marque Telefunken. Il s'agissait du « sapin de Noël » ou des « bois de rennes » juchés sur le nez des chasseurs allemands.

Le radar Lichtenstein pouvait être utilisé même par temps de brouillard, lorsque la vague approchait de la cible. Les bombardiers de la RAF pouvaient être distingués particulièrement par pleine lune, à cause du sillage de vapeur que dégageaient leurs moteurs, vus d'en haut quand on apercevait leurs silhouettes qui se dessinaient sur un nuage, ou encore au-dessus de la cible, éclairés par les incendies. Les chasseurs de nuit allemands étaient également capables de repérer le bruit électronique de plus en plus fort, y compris les transmissions radios émises par les bombardiers, ainsi que les signaux émis par les radars au sol « H2S » et « Monica », un radar censé prévenir des attaques sur l'arrière. '*Schräge Musik*' (Musique en Echarpe) était une mitrailleuse dirigée vers le ciel emportée par les chasseurs de nuit à partir

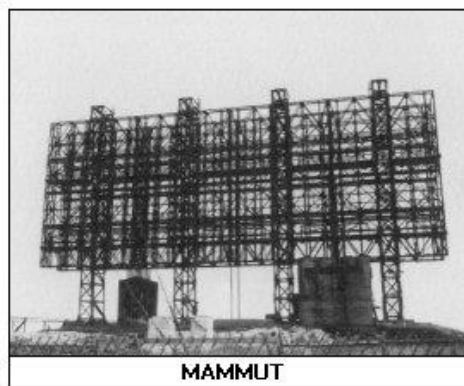
de 1943. Le canon était orienté entre 60 et 80 degrés, de façon à pouvoir attaquer les bombardiers par le dessous. De cette façon, les bombardiers ne pouvaient pas voir les chasseurs approcher et de plus n'avaient pas de mitrailleuses pour se défendre. Les équipages des Lancasters ne pouvaient pas prévoir une attaque de ce genre. Le premier indice qui les prévenait de la menace était les projectiles de mitrailleuses qui crépitaient sous le fuselage, les ailes de leur Lancaster ainsi que du feu qui suivait.



The Heinkel HE219A-7 Uhu (Owl) German Night Fighter Le chasseur de nuit HEINKEL HE219A-7 uhu (le Hibou)



WASSERMANN



MAMMUT

ADVANCED GERMAN RADARS
(US NATIONAL ARCHIVES)

Radars perfectionnés allemands



AIRBORNE CIGAR (ABC) AND THE SPECIAL RADIO OPERATORS

An answer to this was developed at the Telecommunications Research Establishment at Malvern in Gloucestershire. 101 Squadron was selected to carry this equipment code named *ABC 'Airborne Cigar'*. ABC was devised to jam the VHF frequencies used by the German night fighter controllers. The equipment consisted of a panoramic receiver and three transmitters set to the wavebands of 30-33 MHz, 38.3-42.5 MHz and 48-52 MHz used by German radio. The roaring sound of the Lancaster's Merlin engine was collected by a microphone and broadcast with a range of up to 50 miles. Airborne Cigar was operated by the 'Special Duty Operator' flying as the eighth crew member of specially equipped Lancasters. The Special Operators could understand German, but sometimes only to 'schoolboy level'! The role of the Special Operator was to search amongst the many radio messages filling the skies of wartime Europe for specific Luftwaffe transmissions. When he was sure that he was listening to the German night fighter master controller, the Special Operator jammed that frequency, hopefully before they could alert their night fighters to the position. If the Germans changed frequency he had to find the new frequency and jam that within seconds using one of the ABC transmitters. The only external manifestations of ABC were two large aerials fitted on top of the Lancaster's fuselage and another under the bomb aimer's window.

Trials with an ABC-equipped Lancaster were made on 4 September 1943 and on the 22nd October, 101 Squadron flew its first operation using the equipment during a raid on Hanover. The system worked immediately and more aircraft were modified. By the end of October most of the squadron's aircraft had been fitted with ABC. The ABC equipment weighed about 1,000 lb and with the extra crew member, ABC aircraft still retained their bombing role, but with a reduced capacity. From October 1943 all main force attacks on German targets were accompanied by a number of 101's ABC aircraft ranging from 6 to 27 on occasions. The Squadron's losses soon began to mount and, for a short while at least, were disproportionately higher than the rest of Bomber Command. Suspicions began to be aroused as to whether the German night fighters were homing onto the ABC aircraft's transmissions.

There was no direct evidence that this was happening. The heavy losses were more likely due to the increased number of major raids the Squadron was flying. On the night of 5/6 June 1944, the squadron took part in an elaborate deception plan in advance of the D-Day landings. Twenty four ABC Lancasters flew back and forth in the area of the Pas de Calais, simulating a large raid there. Not only diverting attention away from the intended landing beaches in Normandy, this also created an ABC barrier to protect the unarmed transport planes bringing the airborne paratroopers. Many stories about ABC have circulated after the war, including the incorrect story that they gave false instructions in German. Later on in the war more powerful ground transmitters became available, '*Ground Cigar*' that could be based in England. With this came the opportunity to broadcast misleading information in German code named '*Corona*'. As tactics and counter-tactics were used, women were brought in by the Germans. The RAF responded accordingly, and one story even describes the use of German opera singers to sing out instruction to try and keep their controllers in contact with the fighters.

This operation was a great success protecting the Allied forces in the first stage of the liberation of France and Europe. The risks to the Special Operators who came down in Germany could be acute, especially as some of them were Jewish and may also have had German family connections. One such crew member is recorded as having taken his own life while in a German hospital. The importance of Airborne Cigar to protect Lancaster forces is illustrated by the equipping of 101 Squadron's base at Ludford Magna with *FIDO* a fog dispersal system. *FIDO* (Fog, Intensive Dispersal of) was able to disperse dense fog by burning vaporized petrol alongside the runway. High-octane petrol was pumped along a system of pipes erected by the side of the airfield runway. The petrol in two pipes was heated and vaporised. Another pipe was perforated and the escaping petrol vapour was lit so that the petrol flames extended beside the runway like two walls of flame. The heat produced lifted the fog. Consuming huge quantities of precious wartime fuel, is an indication of the importance attached to the squadron's role in electronic countermeasures.



AIRBORNE CIGAR (ABC) ET LES OPERATEURS RADIO SPECIAUX

La réponse fut le développement du Centre de Recherches en Télécommunications à Malvern, dans le Gloucestershire. Le 101^e Escadron fut sélectionné pour équiper ses appareils avec un équipement du nom de code ABC « AIRBORNE CIGAR ». Le système ABC avait été conçu pour brouiller les fréquences VHF utilisées par les contrôleurs aériens Allemands. Cet équipement était constitué d'un récepteur panoramique et de trois transmetteurs réglés sur les fréquences de 30 à 33Mhz, de 38,3 à 42.5Mhz et de 48 à 52MHZ utilisés par la radio allemande. Le ronflement des moteurs Merlin des Lancasters était enregistré par un microphone et émis dans un rayon de 50km. Airborne Cigar était utilisé par un Opérateur Radio Spécial, le huitième membre d'équipage des Lancasters équipés. Les Opérateur Radios spéciaux comprenaient l'allemand, mais parfois, un niveau « scolaire » seulement ! Le rôle de l'opérateur Radio Spécial était de sélectionner parmi les nombreux messages qui encombraient le ciel pendant la guerre, ceux qui émanaient de la Luftwaffe et qui les concernaient spécifiquement. Une fois qu'il avait repéré avec certitude l'aiguilleur du ciel qui transmettait aux chasseurs de nuit, l'Opérateur Spécial brouillait cette fréquence, si possible avant que la tour ait eu le temps de signaler la position des bombardiers. Si les Allemands changeaient de fréquence, il devait en faire autant et brouiller cette nouvelle fréquence en quelques secondes, en utilisant un des transmetteurs ABC. La seule manifestation extérieure du système ABC était les deux grandes antennes fixées sur le dessus du fuselage et une autre sous la coupole du bombardier.



Photomontage of the SR-V2 Lancaster (coll. Immerzeel) Photo montage du Lancaster SR-V2

Des essais avec des Lancasters équipés du système ABC furent réalisés dès le 4 septembre 1943. Le 22 octobre, l'escadron fit sa première opération en utilisant cet équipement lors d'un raid sur Hanovre. Le système fonctionna et immédiatement d'autres appareils furent modifiés. Vers la fin octobre, la plupart des avions de l'escadron avaient été équipés du système ABC. Il pesait environ 400 kg et avait un membre d'équipage supplémentaire. Les appareils ABC gardaient leur rôle de bombardier, mais avec une capacité réduite. A partir d'octobre 1943, toutes les attaques importantes sur des cibles allemandes se firent sous escorte d'appareils ABC du 101^e escadron, allant de 6 à 27 selon les occasions. Les pertes de l'escadron commencèrent à grimper et, pendant un bref moment au moins, dépassèrent de façon disproportionnée les pertes des autres escadrons. On soupçonna les chasseurs de nuit allemands de s'acharner sur les transmissions des avions ABC. Il n'y avait cependant aucune preuve directe pour confirmer cette hypothèse. Les pertes sévères étaient plus certainement dues au fait du nombre croissant de missions qu'effectuait le 101^e escadron. Pendant la nuit du 5 au 6 juin 1944, l'escadron prit part au plan de diversion en prévision du Débarquement. 24 Lancasters firent des allers-retours dans le Pas de Calais pour faire croire à un raid important dans la région. Non seulement cette mission attira l'attention des allemands, mais protégea les avions de transport désarmés, convoyant les parachutistes, avec une barrière ABC. De nombreuses histoires à propos d'ABC ont circulé après la guerre, y compris la fausse idée que les opérateurs donnaient des informations erronées en allemand. A la fin de la guerre des transmetteurs plus puissants firent leur apparition. « GROUND CIGAR » pouvait être basé en Angleterre. Ceci permit d'envoyer des fausses informations en utilisant le code allemand « Corona ». Comme on utilisait de plus en plus de tactiques en guise de contre mesures, les allemands utilisèrent des femmes. La RAF réagit en conséquence et on parle même que les allemands utilisèrent ensuite des chanteurs d'opéra pour chanter des instructions et qui tentaient ainsi de garder le contact avec les chasseurs.

L'opération fut un succès considérable et protégea les forces alliées au début de la libération de la France et de l'Europe. Le risque des Opérateurs originaires d'Allemagne était considérable, d'autant plus que certains étaient Juifs et avaient probablement de la famille en Allemagne. Un de ces hommes est mentionné comme ayant mis fin à sa vie alors qu'il était hospitalisé en Allemagne. L'ampleur de la protection des Lancasters par le système AIRBORNE CIGAR est illustré par le fait que le 101^{ème} escadron à Ludford Magna fut équipé du système FIDO, (Fog, Intensive, dispersal of : dispersion intensive du brouillard) capable de disperser des brouillards très denses par le fait de brûler du pétrole vaporisé le long des pistes. Du pétrole avec un indice d'octane élevé était pompé à travers deux tuyaux qui couraient le long des pistes. Le pétrole était ensuite chauffé et vaporisé. Un autre tuyau était perforé et l'essence qui s'échappait s'embrasait de façon à ce que les flammes créaient deux murs de feu le long des pistes. La chaleur ainsi créée dispersa le brouillard. Le fait de consommer d'énormes quantités de carburant si précieux en temps de guerre, vous donne un idée de l'importance du rôle de l'escadron dans le domaine de la riposte électronique.



THE OPERATIONS ON STUTTART

Stuttgart had already been bombed in 1943 and in March 1944. However it had been relatively spared compared to other cities due to its protected location in the middle of valleys and the fact that major targets in the Ruhr were very close and of more strategic importance. Nevertheless there were many major factories and municipal and cultural buildings which had to be destroyed and the morale of the population would also suffer from these bombings. Moreover there hadn't been major raids to Germany for over two months and it was time for a major strike. As a result three waves were planned on July 24th-25th with 461 Lancaster and 153 Halifax bombers. The Germans realised the target was Stuttgart about half an hour before the target was hit and the surprise effect caused much damage to the city 17 Lancasters were lost as well as 4 Halifaxes. On July 25th-26th, 412 Lancaster and 144 Halifaxes were sent to Stuttgart. This was the most successful bombing and only 8 Lancasters and 4 Halifaxes were lost.

On July 28th-29th, 494 Lancaster flew towards Stuttgart as well as 2 Mosquitos whose mission was to pin point the target. Peter Hyland who had flown to Stuttgart knew the way, as well as his Navigator Clifford Smith. There was a bright moon that night and bombers were easier to distinguish by night fighters who suddenly appeared as the aircraft were on the outward leg and shot down 39 bombers within a few hours. This was almost 20% of the aircraft which had been sent on operation! The LM462 was one of the first ones to be intercepted in the south west of Orleans less than an hour after take off. It might have been chosen as a target because of its strategic importance and betrayed by the three Airborne Cigar antennas. Although antennas were difficult to spot in the darkness, bombers were flying in formation and ABC bombers could be located in the middle of it. On the Operation Report from the RAF, we can clearly distinguish a cross near Orleans with the legend: "bomber support attack". Peter Hyland must have thrown the aircraft into a "corkscrew" dive, dropping thousands of feet in a few seconds to get rid of a night fighter and then turn starboard as he was taught during trainings. This was of course a desperate, endless and nerve racking attempt and the crew could do nothing else than pray that the fighter would have given up the chase. This is probably the reason why the LM462 was isolated when it got finally shot down. Other crews have mentioned in their reports that it had been attacked, but none has apparently seen the last moments. The SR-V2 had logged in 248 flying hours. Many other Lancasters were shot down minutes later, east of Paris, near Reims. The majority of the Lancasters managed however to get through and accomplished their mission.

There was no room for crew members to wear their parachutes, especially in the turrets, so they had to keep it with them and try to grasp it in case the plane was considered lost. When it occurred, it was often too late. Airmen had to locate their parachutes, wear it within seconds, in absolute darkness. While they were searching for the emergency exit, the plane was plunging, almost vertically, towards the ground. Besides, some of them might have been wounded. No wonder in these circumstances that only one aircrew out of five had time to bale out from a falling plane.

Aircrews knew the risks. They enlisted because they were young and more or less unaware of the terrible conditions. Had they known that 48% of bomber crews would not survive the war and that the life expectancy of a Lancaster on operation was three weeks on average, they would have thought twice! For instance, Wolf Engelhardt was assigned to Ludford Magna in June 1944, only one month before he was shot down.

The airmen would be given a six days leave after every six operations. Had they survived thirty missions, they would have a six months leave. Then they would have the choice between going on another fifteen missions or become ground crew! The crew were on their 10th mission when they were shot down. Their first mission was the bombing of Reims on June 22nd.



LES MISSIONS SUR STUTTART

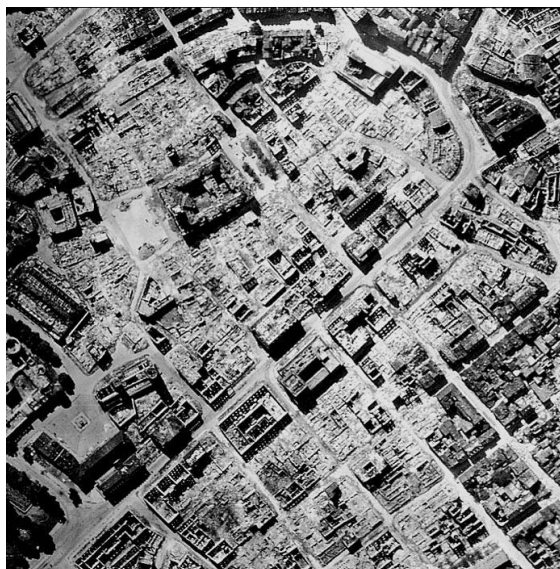
Stuttgart avait déjà été bombardé en 1943 et en mars 1944. Cependant la ville avait été relativement épargnée comparée à d'autres, grâce à sa situation protégée entre plusieurs vallées encaissées et le fait que d'autres villes d'importance stratégique supérieure se trouvaient dans la Ruhr toute proche. Toutefois il y avait de nombreuses usines importantes et des bâtiments municipaux ou culturels à détruire, afin d'affecter le moral de la population. De plus il n'y avait pas eu de raids importants sur l'Allemagne depuis plus de deux mois et il était temps de frapper un grand coup. Ceci étant, trois vagues successives furent planifiées. La nuit du 24 au 25 juillet, 461 Lancasters et 153 Halifaxes décollèrent. Les Allemands se rendirent compte que la cible était Stuttgart une demi heure avant l'impact et

l'effet de surprise causa beaucoup de dégâts à la ville. 17 Lancasters furent néanmoins abattus, de même que 4 Halifax. La nuit du 25 au 26, 412 Lancasters et 144 Halifaxes prirent part au bombardement. Ceci fut le bombardement le plus concluant et seulement 8 Lancasters et 4 Halifaxes furent perdus.

La nuit du 28 au 29 juillet, 494 Lancasters escortés par 2 Mosquitoes qui devaient leur montrer la cible prirent le chemin de Stuttgart. Peter Hyland, qui avait déjà accompli sa mission le 25 connaissait bien le chemin, de même que son navigateur Clifford Smith. La lune était pleine cette nuit-là et il était plus facile pour les chasseurs de nuit de distinguer les bombardiers. Soudain ils apparurent lors du chemin aller et, aidés par les batteries antiaériennes, descendirent 39 appareils en quelques heures. Ceci représente presque 20% des avions engagés dans cette opération ! Le LM462 fut un des premiers à être intercepté au sud ouest d'Orléans moins d'une heure après son décollage. Il se peut que l'appareil ait été choisi comme cible en raison de son importance stratégique et fut trahi par ses trois antennes Airborne Cigar. Bien que ces antennes étaient difficiles à repérer dans l'obscurité, les bombardiers volaient en formation et il n'était pas trop dur de localiser un bombardier ABC au centre. Sur le rapport d'opérations de la RAF, on peut clairement lire la mention « attaque sur bombardier de soutien ». Peter Hyland a alors dû faire partir son avion en vrille, en plongeant de plusieurs centaines de mètres en quelques secondes, afin de tenter de se débarrasser du chasseur de nuit et tourna ensuite vers bâbord comme préconisé à l'entraînement. Ceci était bien entendu une manoeuvre désespérée, usante pour les nerfs et interminable pour l'ensemble de l'équipage qui ne pouvait rien faire d'autre que de prier que le chasseur ait abandonné la chasse. Ceci est probablement la raison pour laquelle le LM462 fut isolé et finalement abattu. D'autres équipages ont mentionné dans leur rapport que l'appareil avait été attaqué mais personne parmi eux n'a été témoin des derniers moments. Le SR-V2 totalisait 248 heures de vol. Beaucoup d'autres Lancasters furent abattus quelques minutes plus tard, à l'est de Paris du côté de Reims. La majorité des Lancasters put cependant passer en force et accomplirent leur mission. L'équipage avait effectué dix missions. Leur première mission, qui était le bombardement de Reims, datait du 22 juin.



Bomber Command recruiting poster with Lancasters
Affiche publicitaire du Bomber Command avec Lancasters



Vue de Stuttgart après les bombardements de 1944
view of Stuttgart after the 1944 bombings

Il n'y avait pas assez de place pour que les aviateurs puissent porter leurs parachutes, en particulier dans les tourelles, aussi ils les gardaient à portée de main et devaient essayer de s'en saisir si l'avion était considéré comme étant perdu. Lorsque cela arriva, il était souvent déjà trop tard. Les aviateurs devaient localiser leur parachute, l'enfiler en quelques secondes, dans l'obscurité totale tout, tout en tâtonnant, en essayant de trouver la sortie de secours, tandis que l'avion plongeait presque à la verticale vers la terre ferme. De plus certains d'entre eux pouvaient être blessés. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que seulement un équipage sur cinq arrivait à s'extirper d'un avion qui chutait.

Les bombardiers étaient conscients des risques. Ils s'engageaient parce qu'ils étaient jeunes et plus ou moins insouciant des conditions terribles qu'ils allaient vivre. S'ils avaient su que 48% des équipages de bombardiers ne survivraient pas et que la durée de vie d'un Lancaster en mission ne

dépassait pas trois semaines en moyenne, ils y auraient réfléchi à deux fois ! Par exemple, Wolf Engelhardt avait été affecté à la base de Ludford Magna en juin 1944, un mois seulement avant d'être abattu.

Les aviateurs recevaient une permission de six jours après six missions. S'ils avaient survécu à trente missions, ils avaient droit à une permission de six mois. Ensuite ils avaient le choix entre signer pour quinze autres missions ou rester au sol.



THE LAST DAYS OF THE SR-V2 LM462 CREW

We know from operation reports from Ludford Magna what the LM-462 crew has been doing before the ill fated mission to Stuttgart. It took three night operations to destroy the Stuttgart target. We know that the LM462 crew participated in at least two of those missions: On July 25th, the report mentions: operations successful with the name Peter Hyland among the pilots. On July 28th, it mentions: "missing, no news since take off".

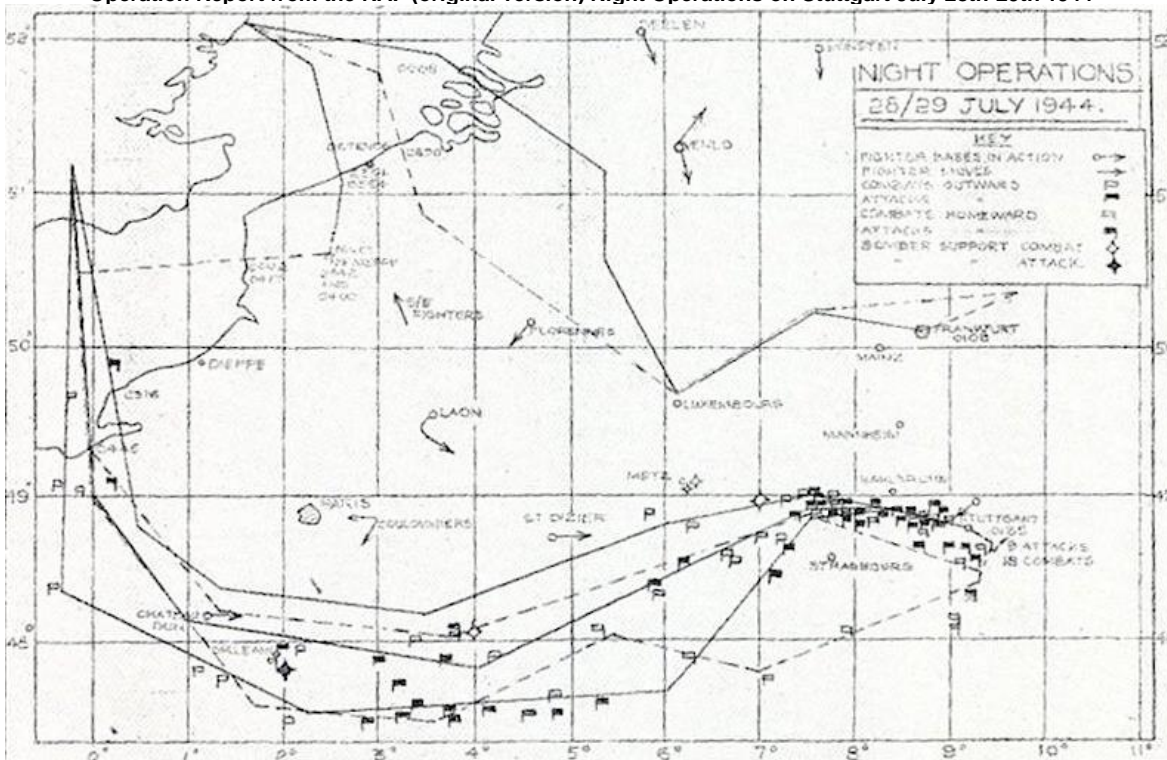
The following are some of the official activities performed by 101 squadron members between July 16th and July 28th 1944: (the airmen did not complete every single task each time, as some were group and specialised activities.)

- July 16th: Crews performed an air test, 2 rose turret trainings, a cross country, another cross country and a high level bombing.
- July 17th: Air firing, 2 high level bombings, 2 rose turrets trainings. 5 aircrafts were recalled from operations.
- July 18th: 2 air firings, 4 high level bombing practises. 49 crews were on day operations or night operations.
- July 19th: 1 air test, 1 air firing, 1 rose turret training, 2 high level bombing practises.
- July 20th: Fighter affiliation. 24 crews on operation, 3 crews missing. 1 crew abortive. Operation on the Nieppe Forest.
- July 21st: 2 rose turret training no other flying. 1 airman decorated. Operation on Joigny Laroche.
- July 22nd: 5 cross countries.
- July 23rd: 1 an air test, 1 rose turret training. 19 crews went on operation.
- July 24th: 2 rose turret trainings, 1 cross country. 14 crews went on operation.
- July 25th: 1 air firing test, 1 a rose turret training, 1 cross country, 1 high level bombing. 16 crews went on operation (Stuttgart), including the LM-462.
- July 26th: 2 rose turret trainings, 2 cross countries, 1 high level bombing.
- July 27th: 2 rose turret trainings, 1 cross country.
- July 28th: 1 rose turret training, 4 cross countries (3 recalled). 21 crews on – operation (Stuttgart and Hamburg). The SR-V2 LM462 was reported missing.



Formation de Halifaxes (photo droits réservés)
Flying Halifaxes

Operation Report from the RAF (original version) Night Operations on Stuttgart July 28th-29th 1944



FIGHTER BASES IN ACTION

FIGHTER MOVES

COMBATS OUTWARDS

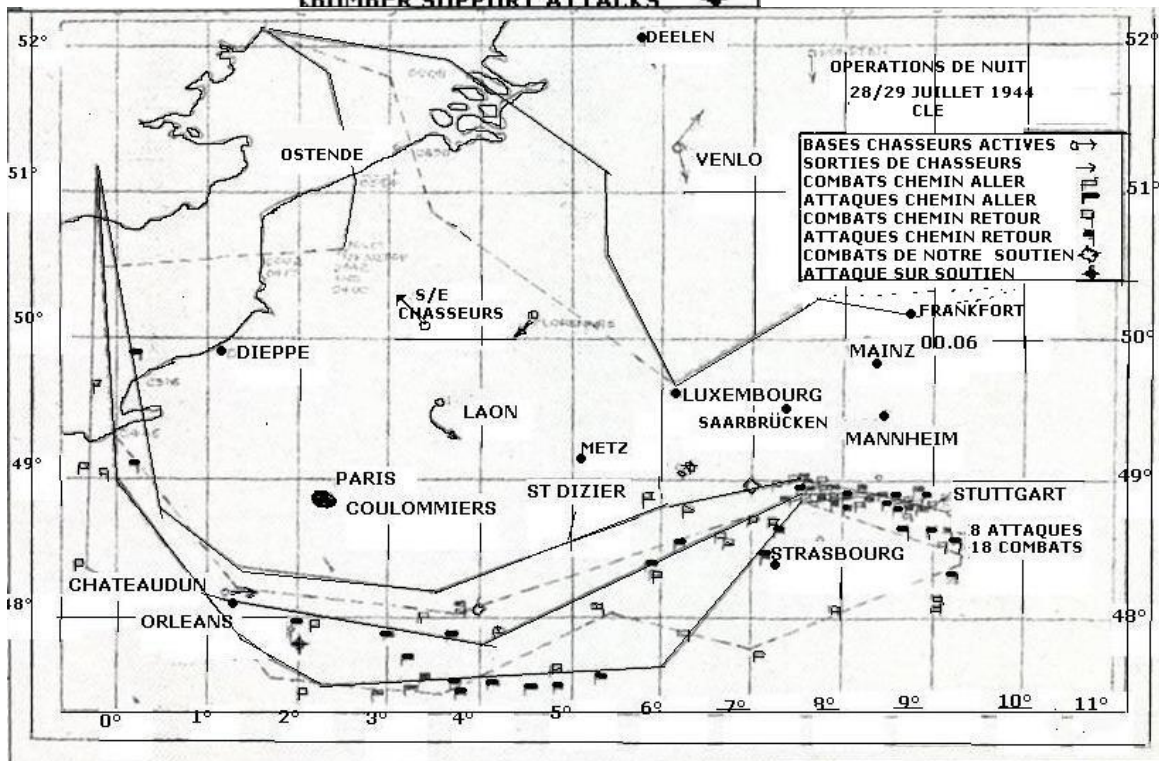
ATTACKS OUTWARDS

COMBATS HOMEWARDS

ATTACKS HOMEWARDS

BOMBER SUPPORT COMBATS

BOMBER SUPPORT ATTACKS



Rapport d'opérations de la RAF (version restaurée française). Opérations de nuit sur Stuttgart 28/29 juillet 1944



LES DERNIERS JOURS DU SR-V2 LM462

Grâce à des rapports de missions, nous connaissons l'emploi du temps de l'équipage du Lancaster LM-462 avant la mission du 28 juillet. Il a fallu trois passages pour détruire la cible de Stuttgart, répartis sur trois nuits. L'équipage de Peter Hyland a participé au moins à deux de ces missions : le 25 juillet, où le rapport mentionne « mission accomplie » derrière le nom de Peter Hyland, et le 28 juillet, où le rapport mentionne « portés disparus, pas de nouvelles depuis le décollage ».

Les éléments suivants constituent les activités proposées dans l'emploi du temps des hommes du 101^e escadron entre le 16 et le 28 juillet 1944 (les aviateurs n'ont pas fait toutes les activités mentionnées car il y avait des activités de groupe et des activités spécialisées) :

- 16 juillet : Vol d'entraînement, 2 entraînements « tourelle », un cross, un autre cross et un bombardement de précision.
- 17 juillet : Exercice de tir en vol, 2 bombardements de précision, 2 entraînements « tourelle ». 5 appareils ont été rappelés de mission.
- 18 juillet : 2 exercices de tir en vol, 4 bombardements de précision. 49 équipages en mission de jour ou de nuit.
- 19 juillet : 1 vol d'entraînement, 1 exercice de tir en vol, 1 entraînement « tourelle », 2 bombardements de précision.
- 20 juillet : répartition des chasseurs. 24 équipages en mission, 3 équipages portés disparus, 1 équipage a annulé la mission, mission sur la Forêt de Nieppe.
- 21 juillet : 2 entraînements « tourelle », pas d'autres vols. 1 aviateur décoré, mission sur Joigny Laroche.
- 22 juillet : 5 cross.
- 23 juillet : 1 entraînement en vol, 1 entraînement « tourelle ». 19 équipages en mission.
- 24 juillet : 2 entraînements « tourelle », 1 cross. 14 équipages en mission.
- 25 juillet : 1 exercice de tir en vol, un entraînement « tourelle », 1 cross, un bombardement de précision. 16 équipages en mission dont le LM-462 (Stuttgart).
- 26 juillet : 2 entraînements « tourelle », 2 cross, 1 bombardement de précision.
- 27 juillet : 2 entraînements « tourelle », 1 cross.
- 28 juillet : 1 entraînement « tourelle », 4 cross (dont 3 annulés). 21 équipages en mission (Stuttgart et Hambourg) dont celui du LM-462 qui sera porté disparu.
-



Les médailles d'Albert Tuuri (coll. A. Nuttall)
Albert Tuuri's medals.



SEARCHING FOR THE FAMILIES

In March 2004, the Town Hall at Rebréchien announced their intention to establish a memorial stone at the site of the crash of Lancaster LM-462, SR-V2. It would be unveiled on July 28th 2004, the 60th anniversary of the crash, with the relatives of eight crew members invited to attend. A request came to Remco Immerzeel, a local teacher, to find as many families as possible. Circumstances had somehow brought these eight young men from the United Kingdom, Canada and Argentina together on that ill fated mission. Together with Ian Ellis, Wolf's Engelhardt's nephew, the quest started. Rebréchien had only knowingly had contact with the family of Sergeant Engelhardt over the years. No one otherwise had any information about any of the relatives.

The records of the Commonwealth War Graves Commission can be easily accessed over the Internet (<http://www.cwgc.gov.uk>) and allowed us to establish the full names and ages of the seven missing crew members. For all but one we also learnt their parents' names and where they were from (Leeds, Belfast in northern Ireland, Hinckley in Leicestershire, upper Norwood in London, etc.). One man was married and we had the name of his wife. Two of the crew were abroad, one from somewhere in Canada and the pilot from Entre Rios in Argentina wherever that was! The RAF Personnel Branch still maintain their wartime records with details of the next of kin, but this information is now 60 years old. The parents of the young aircrew would have died by now. As only one of the crew was married, they probably had few if any children. We would be looking for the crew's surviving brothers and sisters who would now be in their 70s or 80s. They might have moved away and changed their names, particularly any sisters who married. We would probably be looking for the crew's nieces and nephews who would have been very young in the 1940s, or like many of us probably not even born then. The information held by the RAF is confidential and will only be released to the next of kin on payment of a small fee. This had to be the place to start and they were most helpful when we explained the reasons for our enquiry. Particularly that we wanted to tell surviving families and relatives of the memorial commemoration in July and that the loss of their family is both remembered in Rebréchien and valued even after 60 years. They agreed to send one of our letters asking for information, to the last known contact address for each of the men. It was like sending out seven scouts not knowing where they would be directed and what they would bring back!



En haut, premier à gauche : A. Tuuri avant-dernier à droite : J. Moore. Dernier ; à droite : C. Smith (coll. Nuttall)
Above. First left : A. Tuuri. Second on the right : J. Moore. right: C. Smith

Those who were not from the United Kingdom in fact were the first ones to be found! An E-mail to the British Consulate in Buenos Aires, Argentina brought a reply within a few hours that they knew of a local

property company, Hyland Property. They 'phoned for us, and found Harold Hyland the brother of Peter Hyland the pilot, it was that easy! Pretty soon we were in E-Mail contact with them and they were pleased to hear from us. We then learned from the Hyland family that a niece, Moira, lived in Barcelona, Spain and would be happy to represent her uncle with her husband and family. A niece from Argentina would also come.

A few days later, the third family was found in Canada. Tuuri the rear gunner is a Finnish name. At the turn of the 20th century families facing economic hardship in Finland settled in the Ontario areas of Port Arthur and Fort William, now known as Thunder Bay. We were put in touch with researchers in Canada, but an initial 'phone around of Tuuri names by John Scott was unsuccessful. A local historian in the Thunder Bay area, Dave Nicholson was interested in Finnish-Canadian immigrants. He had an extensive database of indexed names taken from newspaper announcements, obituaries, marriage and birth announcements. He found the announcement that Albert Tuuri's plane was missing from early August 1944 and a year later confirming that he was killed in action. Included in the articles was mention of Albert's sister, Ina Nuttall, other family names that were not known to us and tragically that a second brother Harold Tuuri had been killed in early 1945 fighting with the Canadian army in Belgium. Working through more newspaper records he was able to track the Tuuri and Nuttall family into the 1980s and 1990s identifying contemporary names and addresses. Letters were posted to Garfield Nuttall in Thunder Bay, Ontario and his brother Albert Nuttall living in Montreal responded a few days later by E mail including many photographs of the crew and personal letters that included mention of contact with the other men of the Lancaster. For the first time we began to see the faces of the airmen, although for several more weeks we would not be able to identify some of the men individually. Another nephew, Gerald Hartley announced that he would also be coming.

For a long time after this, we did not receive any new information about the missing airmen or their family. Letters sent to Hinckley in Leicestershire tracing Sergeant Moore, to Belfast tracing Sergeant Crane and to Upper Norwood in south London trying to locate Sergeant Brown came back without finding the families. Either they were no longer known at that address or they had moved away, or the house itself no longer existed. We had to step up the search a gear and involve local newspapers. The Leicestershire Mercury reporter David Owen involved a local historian, Gregory Drodz who found information about John Thomas Victor Moore the plane's radio operator recorded on a local war memorial in Argents Mead in Hinckley. With their help, newspaper archives were traced at the local library giving a precious account of Sergeant Moore's life, and significantly a picture of him. Another crew member had become more alive, and another face had been identified. Enquires were made along the Lawns, the street in Hinckley where they lived remembering the family perhaps in the antiques business and a sister who married many years later, but may not have had children. Two articles have appeared in the local paper about Sergeant Moore and the planned commemoration in Rebréchien, but have not brought any more information. The Moore family has not been found yet, but Gregory Drodz together with representatives of the local RAF Association will be attending the commemoration with a wreath. An inscription has been added to the gravestone in Rebréchien at some point, "*Until the day break and the shadows flee away, Dad and Sarah*". But, who is Sarah?, perhaps this is the name of Sergeant Moore's sister, or a step-mother or a friend – we do not know, but we do have more searching still to do.

So with four of the crew accounted for we were half way there by early May, but the encouragement coming from the group was to keep looking and widen the search. Information about the Lancaster and the planned commemoration was posted on several Internet websites. By a series of incredible coincidences, we found a message left on the *BBC Peoples War Website* (<http://www.bbc.co.uk/dna/ww2/U713878>) by David Guyett, the nephew of Thomas Crane the Belfast born bomb aimer. David was also researching the crew and circumstances of the crash. David had already planned to visit Rebréchien and was very surprised to hear what was planned to happen there on July 28th 2004! He immediately joined in and offered his help, pictures and valuable information. With now five out of eight families traced, we could never have expected to have been this successful. Perhaps this made it even more important to find information about the other three. On July 8th 2004 and quite unexpectedly, we received an E mail from Andrew White and his wife Julie from Melbourne, Australia. Andrew's mother is Valerie White, (nee Brown) the sister of Eric Brown the mid-upper gunner. This is the same Valerie mentioned in several letters held by the Tuuri / Nuttall family and confirmed the information and links we already had. Andrew had found us when he too was searching to know more about his uncle's plane and looked at an RAF Bomber Command website with a message posted about our search, <http://www.bomber-command.info/sitemap.htm> and .What was most remarkable was Valerie's vivid memories of her brother Eric Brown and some of his fellow crew members who came down to visit them in London when on leave. In particular Australia held the final clues – the names of the previously unidentified crew scribbled on the backs of the photographs they held and that Cliff(ord) was from Devon in England.

The first clue we had had about him. As the brochure nears completion we have articles appearing in local newspapers in Leeds, Yorkshire to try and trace Sergeant John Hodgson the Flight Engineer and in Devon newspapers to find Sergeant Clifford Smith, the navigator. Newspaper articles will continue to appear in local and national newspapers in England and France, especially following the unveiling of the Lancaster memorial on 28th July. There is still a lot of searching to be done through local libraries, the archives of RAF training schools for navigators and flight engineers, registers of birth, marriage and death, housing lists and British census records. Perhaps a missing piece of information will come to light on the 28th July in Rebréchien itself? Whatever luck and good fortune we have had so far, we will carry on looking to bring the families of the crew of Lancaster SR-V2 back together. This is our commitment to remember and not to forget. Even if families are not here, this search has been about the care, the concern and the compassion that you have shown to all eight men and now to our families who are visiting. Our brothers and uncles although fallen, are not forgotten. We have gained the knowledge of friendship and of shared values with you.

If we were hesitant at the start about what we might find and what memories and feelings we might stir up after 60 years, the clear message is that there is something very strong bringing our families and our communities together. The message from all the families has been entirely positive and heartfelt. For our families this has been a much valued chance to gain more precious memories and photographs. This is not remote history, but a personal memory for all of us to here today to pass on to our children. Typically there is a pause of one or two days after a new family first made contact with us, as the enormity of the impact of bridging 60 years and a worldwide search sinks in. The tremendous success that we have had may be due to the power of the Internet and the speed of E mail contact with literally thousands of messages exchanged. But there is something, more to this. Families after 60 years are only found if they want to be found, they only search the Internet or respond to messages if they want to gain contact. Whether this is something heavenly, whether you choose to believe in something divine in the spirit of the eight crew that is drawing our families together?, we do not know. But after so long, the story of the search of 2004 for families and their support for events in Rebréchien is truly remarkable. Let us hope that all eight families will soon be in touch and will maintain contact with our friends in Rebréchien.



De gauche à droite: ? ? ? A.Tuuri ? C.Smith ? J.Moore P.Hyland (coll. Nuttall)
From left ot right :



A LA RECHERCHE DES FAMILLES

En mars 2004, la Mairie de Rebréchien annonça son intention d'installer une stèle commémorative à l'endroit du crash du Lancaster SR-V2 LM462. Elle serait inaugurée le 28 juillet 2004, le jour du 60^e anniversaire de la catastrophe, en présence de la famille des huit aviateurs invités pour la circonstance. Une requête parvint à Remco Immerzeel, un enseignant de la région, de trouver le plus de familles possible. Le destin avait en quelque sorte réuni ces hommes, originaires du Royaume Uni, du Canada et d'Argentine, lors de cette mission malheureuse. Ils étaient tous célibataires, à l'exception d'un seul, et aucun à notre connaissance n'avait eu des enfants susceptibles d'être en vie aujourd'hui. En concertation avec Ian Ellis, le neveu du Sergent Wolf Engelhardt, la quête commença. Nous étions à la recherche de frères ou de sœurs qui auraient aujourd'hui dans les soixante-dix, quatre-vingt ans, ou leurs nièces ou neveux, si ces derniers pouvaient encore être retrouvés après 60 ans. Rebréchien n'avait apparemment eu un contact qu'avec la famille du Sergent Engelhardt au cours des années. Personne à part cela ne disposait d'informations sur les membres des familles, sans compter que celles-ci puissent avoir déménagées depuis toutes ces années et que les sœurs auraient nécessairement changé de nom en se mariant.

D'après les archives de la Commission des Tombes du Commonwealth, d'accès facile sur Internet (<http://www.cwgc.gov.uk>), nous construisîmes un premier profil des sept familles manquantes. Avec ces éléments, nous établîrent leur identité complète, leurs âges, leurs parents, à l'exception d'un seul, et d'où ils venaient (Leeds, Belfast en Irlande du Nord, Hinckley dans le Leicestershire, Upper Norwood à Londres etc.) Un homme était marié et nous connaissions le nom de sa femme. Deux des membres d'équipage n'étaient pas du Royaume Uni, un venait de quelque part au Canada et le pilote était originaire d'Entre Rios en Argentine, lieu dont personne n'avait entendu parler. Le bureau du personnel de la RAF conserve des archives remontant à la guerre et mentionnant les coordonnées des proches pendant les années quarante, pour tous les membres d'équipages. Cependant ces informations datent aujourd'hui de soixante ans, les parents des jeunes aviateurs sont certainement morts et le reste de la famille a probablement changé d'adresse et de nom. Les gens que nous recherchions étaient par conséquent très jeunes au moment de la guerre, peut-être même pas nés à ce moment là. De plus, les archives tenues par la RAF sont confidentielles et ne sont dévoilées qu'à la famille proche, moyennant une petite contribution financière. Il fallait pour autant que le départ de nos recherches débute à cet endroit et le personnel fut très aimable lorsque nous expliquâmes la raison de notre enquête. Ils furent particulièrement sensibles par ce que nous voulions apprendre aux familles à propos de la commémoration, de la stèle en juillet et qu'on se souvenait toujours à Rebréchien de la perte de leurs proches, soixante ans plus tard. Ils donnèrent leur accord pour transmettre une lettre d'information aux familles, écrite par nos soins, et envoyée à la dernière adresse connue. Cela équivalait à envoyer sept éclaireurs, en ne sachant n'y où ces courriers atterrieraient, ni où ils seraient redirigés et encore moins ce qui reviendrait.



Mosquitoes (cliché droits réservés)

Ceux qui n'étaient pas originaires du Royaume Uni furent les premiers retrouvés! L' Ambassade de Grande Bretagne à Buenos Aires connaissait la famille Hyland et bientôt nous furent en mesure de les contacter. Ils étaient contents de recevoir des informations de notre part. Nous apprirent alors des Hylands qu'une nièce, Moira, vivait à Barcelone en Espagne, et serait heureuse de représenter sa famille à Rebréchien en compagnie de son mari et de ses enfants. Une nièce d'Argentine viendrait également.

Quelques jours plus tard une autre famille fut retrouvée au Canada. Nous avions eu de la chance car notre lettre avait été redirigée à la bonne adresse. Nous furent ainsi contactés par Albert Nuttall, le neveu d'Albert Tuuri, qui à notre grande surprise venait de réserver deux billets d'avions pour lui et sa sœur afin de venir se recueillir sur la tombe de son oncle à Rebréchien. Encore plus surprenant, ce projet avait été décidé sans qu'il soit au courant de la cérémonie commémorative à Rebréchien. Pendant ce temps, son frère Garfield nous envoya de nombreuses photos de groupe, de même que d'autres documents. Pour la première fois nous purent voir le visage des aviateurs. Même si nous n'étions pas en mesure de tous les identifier, ceci était un bon début. Ensuite la fille d'Albert, Carole de la Californie, Etats-Unis, décida de nous rejoindre et proposa de concevoir des cartes pour la brochure. Finalement, un autre neveu, Gerald Hartley, annonça qu'il ferait également le déplacement à Rebréchien et a proposé de capturer l'événement sur vidéo pour en faire un film par la suite.

Pendant un long moment nous n'eûmes pas de renseignements sur d'autres aviateurs, en dépit du fait que nous avions laissés des messages sur de nombreux sites Internet. Par un concours de circonstances incroyables, Ian Ellis trouva un message laissé par David Guyett, le neveu de Thomas Crane, sur un site de la BBC (<http://www.bbc.co.uk/dna/ww2/U713878>). Il s'agissait de David Guyett, le neveu de Thomas Crane. David avait déjà fait des plans, voulait venir à Rebréchien et fût très surpris lorsqu'il apprit ce qui allait se passer là-bas le 28 juillet 2004. Il décida immédiatement de se joindre à nous et proposa son aide, des photos ainsi que des informations très utiles.

Nous savions que John Moore était de Hinckley. Grâce à un historien local, Grégory Drodz, nous reçûmes deux articles nécrologiques sur Moore, comprenant une photo de lui. Malheureusement la famille de Moore n'a pas encore été retrouvée. De plus Grégory qui est originaire de la même ville que John, représentera la famille Moore à Rebréchien. Il y a toujours un espoir de retrouver la famille Moore car des articles de presse ont paru récemment, et quelqu'un est susceptible de répondre après avoir lu ceux ci.

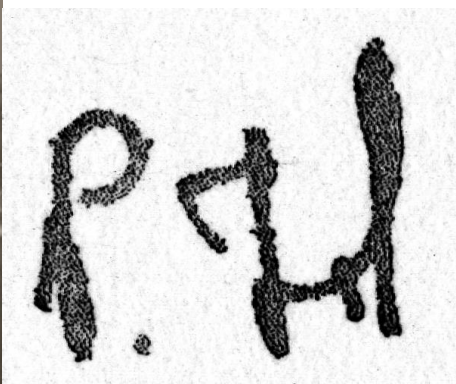
Le 8 juillet 2004, nous reçûmes un email de la part d'Andrew White, d'Australie. Andrew est le neveu d'Eric Brown. Sa mère, Valérie Brown, épouse White, n'est autre que la sœur d'Eric ! A présent nous avons donc retrouvé cinq familles. Les recherches continuent et nous espérons trouver les trois familles manquantes avant le 28 juillet, ou du moins pendant les mois qui suivront la cérémonie de Rebréchien. Espérons que les huit familles seront bientôt réunies.



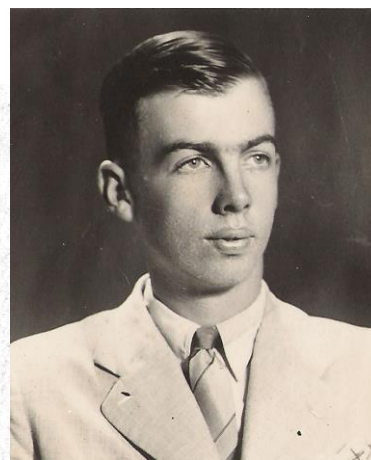
PILOT OFFICER PETER, JOSEPH HYLAND: THE PILOT



Peter Hyland (Coll. Hyland)



P. Hyland's initials les initiales de P. Hyland



Peter Hyland (coll. Hyland)

Born September 24, 1923, he was educated in the Buenos Aires English High School. Upon completion he went to work at a British auditing firm. In March 1941 he volunteered for the RAF, leaving Argentina for the United Kingdom, by boat.

Following his initial training, he left for the United States, training in Florida where he graduated as a pilot. He then returned to the U.K. where he was an instructor for navigators on Avro Anson Aircraft. Afterwards he flew Wellingtons and finally Lancaster Bombers up until his death on July 28th 1944. To be noted: it is mentioned everywhere that Peter Hyland was 21, in fact he would have only reached that age on September 23rd 1944.

Valerie White, nee Brown, Eric Brown's sister, remembers: "when Peter Hyland was commissioned as an Officer, he was reluctant to have to leave his mates in the mess and move to the officer's mess. He enjoyed the camaraderie of his group! My mother, Eric and I accompanied him to collect his Officer's uniform in London and when he came out into the street wearing it, somebody saluted him. She said he turned crimson with embarrassment! They teased him all the way down the street, saying: here comes another one. Get ready; they're going to salute you! She remembers the higher rank didn't change him at all".



LE SOUS-LIEUTENANT PETER, JOSEPH HYLAND: LE PILOTE

Né le 23 septembre 1923, il a fréquenté le lycée anglais de Buenos Aires. Après avoir terminé sa scolarité, il a travaillé pour une société anglaise de vérification de comptes. En mars 1941, il s'est porté volontaire pour rejoindre la RAF et a quitté l'Argentine pour l'Angleterre par bateau.

Après avoir fait ses classes, il s'est rendu aux Etats-Unis et a été nommé pilote en Floride. Il est alors rentré au Royaume-Uni où il est devenu instructeur pour navigateurs sur des Avro Anson. Il a ensuite piloté des Wellington et finalement des bombardiers Lancaster jusqu'à sa mort le 28 juillet 1944. Notons que dans tous les documents retrouvés, il est mentionné qu'il avait 21 ans lors du crash, en fait, il ne les aurait eu que le 23 septembre 1944...

Valerie Brown, épouse White, la Sœur d'Eric Brown, se rappelle: Quand Peter fut promu officier, il était contrarié de devoir quitter ses camarades et de devoir rejoindre le Mess des officiers. Il appréciait tellement la camaraderie de son groupe ! Ma mère, Eric et moi-même l'accompagnâmes lorsqu'il alla chercher son uniforme à Londres. Quand il sortit dans la rue vêtu de son uniforme, quelqu'un le salua et il devint cramoisi tellement il était gêné ! Ils le taquinèrent tout le long du chemin, en disant : « attention, en voilà un autre, il va te saluer ! ». Elle se rappelle que son grade plus élevé ne le transforma pas du tout.



SERGEANT JOHN HODGSON: THE FLIGHT ENGINEER

We have not found the Hodgson family yet. We however believe this could be just a matter of time, for we have some serious factual elements about John.

John Hodgson was aged 27 when he died in the crash. He was the son of George and Ivy Hodgson of Leeds, Yorkshire.

We also know that he was the only crew member to be married. He wedded Constance Emily Hodgson.

Valerie White, nee brown, Eric Brown's sister, remembers about John:

"John Hodgson was the only member of the crew who was married. His wife, Constance was also in the Air force and had requested a transfer to the same base as John at Ludford Magna. They had arrangements to stay with a family whose house backed on to the airfield. The crew's plane was parked within sight of the yard. The day John's wife arrived at the house, having gained her transfer; the family already knew something was amiss as John's plane had not returned from the night before. They took her straight to Air Command, where she was told the plane and crew were missing. I don't know what happened to her, except that she re-married".



LE SERGENT JOHN HODGSON : LE MECANICIEN DE BORD

Nous n'avons pas encore réussi à localiser la famille Hodgson. Toutefois nous pensons qu'il s'agit maintenant d'une question de temps, car nous sommes en possession d'éléments non négligeables sur

John. John Hodgson était âgé de 27 ans au moment du crash. Il était le fils de George et d'Ivy Hodgson, qui habitaient à Leeds, dans le Yorkshire. Il était le seul membre d'équipage marié. Il épousa Constance Emily Hodgson.

Valerie Brown, épouse White, la sœur d'Eric Brown, se rappelle de John :

« John Hodgson était le seul membre d'équipage marié. Sa femme Constance faisait également parti de la RAF et avait fait une demande de mutation afin de pouvoir rejoindre son mari à Ludford Magna. Ils s'étaient arrangés pour pouvoir vivre avec une famille dont la maison était adossée à l'aérodrome. L'avion de l'équipage de John était garé juste à côté et pouvait être vu du jardin. Le jour où sa femme obtint sa mutation et arriva dans la maison, la famille savait déjà que quelque chose s'était passé, car l'avion de John n'était pas rentré la nuit précédente. Ils l'ont emmené immédiatement au Commandement pour s'entendre dire que l'avion était porté manquant. Je ne sais pas ce qui lui est arrivé excepté qu'elle s'est remariée ».



John Hodgson



SERGEANT THOMAS CRANE "SMILER": THE BOMB AIMER AND THE FRONT GUNNER

A Tribute to our brother

Thomas was the second child of our parents Thomas and Maud Crane. He was born on 8th July 1922 in Cookstown, County Tyrone, Northern Ireland. Thomas and Maud had thirteen children of whom John was the eldest and although unable to visit on this occasion he visited the grave some years ago and spoke to a local farmer who kindly gave John some small pieces of the aircraft that he had stored in his barn. The other children born after Tom were James (deceased), Richard "Dickie" (deceased), Madge, Ethel, Violet, Marina, Elizabeth, George, Maureen, Doreen Patricia (Deceased aged three months) and Noel. Today Ethel, Marina and Noel are visiting the grave for the first time.



Thomas was educated at the local school, regularly coming first in class. His sister Marina has his prizes of books and other awards. When Thomas was fourteen the whole family moved to Belfast and along with our father he joined the Harland and Wolf shipyard as an apprentice plater.

At nineteen Thomas became the youngest foreman plater ever known at the ship yard. Our father was very proud of Thomas for achieving this at such a young age but it was probably more to do with the fact that so many men had volunteered for the armed services.

Thomas was always very interested in flying and aircraft. We remember that he made a wooden model aircraft and decorated it with the RAF roundel and pinned it to the shed at the bottom of the garden.

Shortly after his promotion, and unknown to our parents, Thomas volunteered for the Royal Air Force and was accepted. Not being twenty one, he forged his fathers' signature on the papers. When our parents found out they were horrified as they had hoped to keep Thomas out of the forces. Being a shipyard plater was a reserved occupation (exempt from the armed forces due to its importance to the war effort). After a lot of argument our father relented and let Thomas join the RAF. He eventually passed out as a spitfire pilot but at this time the need was for bomber crew and soon he went to Canada to train as a Navigator and bombardier coming home to resume his service at Ludford Magna. The family memory of this time is hazy but we do know that the intensity of training and sorties increased through 1943 and 1944 and Thomas' home leave became more infrequent.



Thomas Crane (coll. Guyett)



Thomas Crane + John Hodgson + Clifford Smith (coll. Nuttall)

We remember the dreaded day our parents received the telegram to say Thomas was missing. We prayed and prayed for his safe return. But it was not to be. Almost one year later news came to our mother that the Red Cross had found his grave in the Loiret, France. Our parents who had never given up hope were devastated. Our mother instilled in us younger ones never to forget our brother. We would hold a two minutes silence in his memory each anniversary of his death on 28th July for many years afterwards.

Our father died on the twentieth anniversary of Thomas' death in 1964 and our mother grieved for Thomas until she died one year later in 1965.

Was the sacrifice that Thomas, the rest of the crew of LM-462 and many thousands of other young men worth it? Only they can answer that. We, those who have lived full lives in freedom can only give thanks for their sacrifice and treasure their memory.

Our family would like to send our sincere thanks and heartfelt gratitude to the people of Rebréchien who buried our brother and the crew who will now be together forever. We would also like to thank those who have tended the grave and kept the memory alive for so long. We must ensure our children and our children's children never forget, for if someone remembers you, you will never die

Thomas has not grown old like we have. We often wonder what might have become of him had he not been killed that night sixty years ago today.

Thomas will never be forgotten in our family as five children have been named Thomas in his memory.

We who knew him remember our brother being six feet two inches tall and very handsome with a wonderful smile, known to all who knew him as 'smiler'.



LE SERGENT THOMAS CRANE, DIT « LE SOURIEUR » : LE BOMBARDIER ET LE MITRAILLER AVANT

En hommage à notre frère

Thomas était le deuxième fils de Thomas et de Maud Crane. Il est né le 8 juillet 1922 à Cookstown, dans le comté de Tyrone en Irlande du Nord. Thomas et Maud ont eu 13 enfants dont John était l'aîné. Il est venu se recueillir sur la tombe il y a quelques années et a parlé avec un agriculteur local qui lui a gentiment offert des morceaux de la carlingue qu'il avait gardés dans sa grange. Les autres enfants nés après Thomas étaient James (décédé), Richard « Dickie » (décédé), Madge, Ethel, Violet, Marina, Elisabeth, George, Maureen, Doreen, Patricia (décédée à l'âge de 3 mois) et Noel. Aujourd'hui Ethel, Marina et Noel se recueillent sur la tombe pour la première fois.

Thomas a fréquenté l'école communale et était régulièrement le premier de la classe. Sa sœur, Marina, a gardé les livres qu'il a reçus en guise de prix ainsi que ses autres récompenses. Quand Thomas eut 14 ans, toute la famille déménagea à Belfast. Là-bas, il travailla pour les chantiers navals de Harland & Wolf, avec notre père, comme apprenti plaqueur.

A l'âge de 19 ans, il devint le plus jeune contremaître plaqueur du chantier. Notre père était très fier que son fils ait atteint ce niveau si jeune. Mais, en réalité, cela était certainement dû au fait que beaucoup d'hommes s'étaient engagés dans l'armée.

Thomas avait toujours été attiré par l'aviation et les avions. Nous nous rappelons qu'il avait fabriqué lui-même un avion en bois, l'avait décoré avec la cocarde de la RAF et accroché sur la cabane au fond du jardin.



**Thomas Crane, John Hodgson and Peter Hyland in front of a Wellington bomber (coll. Nuttall)
Thomas Crane, John Hodgson et Peter Hyland devant un bombardier Wellington**

Peu après sa promotion et sans que ses parents le sachent, Thomas s'est porté volontaire dans la Royal Air Force. Il y a été accepté. Comme il n'avait pas les 22 ans requis, il a falsifié la signature de son père. Quand mes parents s'en sont rendu compte, ils ont été horrifiés car ils avaient espéré pouvoir le tenir à l'écart de l'armée. Le métier de plaqueur dans un chantier naval était en effet un emploi prioritaire. Thomas était donc officiellement exempté du service militaire grâce à son important rôle dans l'effort de guerre.

Après de nombreuses disputes, notre père a cédé et a laissé Thomas rejoindre la RAF. Il a fait ses classes avec succès en tant que pilote de Spitfire. Mais, à l'époque, on recherchait surtout des équipages de bombardiers, donc très vite il s'est rendu au Canada afin de suivre un entraînement de navigateur et de bombardier. Il est ensuite revenu à la maison et a été affecté sur la base de Ludford Magna. La mémoire de la famille en ce qui concerne cette période est vague, mais nous nous rappelons que l'intensité des missions et des entraînements allaient en s'accroissant en 1943 et 1944 et que les permissions de Thomas devenaient plus rares.

Nous nous rappelons le sinistre jour où mes parents ont reçu le télégramme mentionnant que Thomas était porté disparu. Nous avons prié et prié encore pour qu'il revienne, mais il n'en fut rien. Presque un an plus tard, ma mère a reçu la nouvelle selon laquelle la Croix Rouge avait trouvé sa tombe dans le Loiret, en France. Nos parents, qui avaient toujours gardé espoir, ont été anéantis. Ma mère nous a fait promettre, à nous les cadets, de ne jamais oublier notre frère. Nous avons fait deux minutes de silence à sa mémoire à chaque anniversaire de sa mort le 28 juillet pendant de nombreuses années.

Notre père est mort le jour du vingtième anniversaire de la mort de Thomas, en 1964. Notre mère a pleuré la mort de son fils jusqu'à sa propre mort, un an plus tard en 1965.

Est-ce que le sacrifice de l'équipage du LM-462 et de tant de milliers d'autres en valait la peine ? Ils seraient les seuls à pouvoir répondre à cette question. Nous, qui avons vécu une vie entière de liberté, ne pouvons qu'éprouver de la gratitude pour leur sacrifice et honorer leur mémoire. Notre famille voudrait adresser ses remerciements du fond du cœur à la population de Rebréchien qui a enterré notre frère et les autres membres d'équipage qui sont ensemble à tout jamais. Nous voudrions aussi remercier ceux qui ont entretenu la tombe et conservé la mémoire de ces événements pendant toutes ces années. Nous devons tout faire pour que nos enfants et les enfants de nos enfants n'oublient jamais, car si quelqu'un se souvient de vous, vous ne mourrez jamais



Peter Hyland John Hodgson Thomas Crane Clifford Smith (coll. Nuttall)

Thomas n'a pas eu le temps de vieillir comme nous. Nous nous sommes souvent demandé ce qu'il serait devenu s'il n'avait pas été tué ce jour-là, il y a soixante ans.

Thomas ne sera jamais oublié dans notre famille, car 5 enfants ont reçu le nom de Thomas en sa mémoire.

Ceux qui l'ont connu se souviennent de notre frère comme étant un homme d'1m86 au physique agréable avec un merveilleux sourire, d'où son surnom de « sourieur ».



SERGEANT JOHN, THOMAS, VICTOR MOORE: THE RADIO OPERATOR



John Moore Albert Tuuri Eric Brown Thomas Crane John Hodgson (coll. Nuttall)

John Moore originated from Hinckley, Leicestershire. He was the Radio Operator on the LM-462. Two articles dating from 1945 and 1946 will describe this man:

Sergeant John Thomas Victor Moore, RAF, son of MR P.W. Moore and the late Mrs Moore, of the Lawns*, Hinckley, who was reported missing from operations over Stuttgart last July, is now presumed killed. The official news was received by his father last week.

Sergeant Moore, who was 21 was an old boy of Hinckley Grammar School and before joining the RAF was employed by Messrs F.W. Woolworth and Co Ltd. He was a member of the Air Training Corps and also of the local Home Guard. Before he was reported missing, he had a very considerable number of operations to his credit.

His commanding officer wrote of him: "He will be greatly missed in the squadron for not only has he become popular but also carried out his duties with a splendid courage and efficiency".
Hinckley Times, July 27TH 1945

*The lawns was razed to the ground at the end of the 1960s

He attended the Grammar School from 1935 to 1939. We greatly regret the death of Sergeant Thomas Moore, who was missing over operations on Stuttgart on July 28th 1944 and who must now be presumed killed. Sergeant Moore was one of the first members of the Air Training Corps and was also a member of the Home Guard. He had a quiet, retiring disposition and was well liked by his colleagues. He got on well with everyone. At school he played for the rugby teams and attended the school camps. On leaving school Sergeant Moore was employed by Messrs Woolworth and CO until he joined the forces. Our sympathy is extended to his parents.

Hinckley Grammar School Magazine, spring term 1946



SERGEANT JOHN, THOMAS, VICTOR MOORE : L'OPERATEUR RADIO

John Moore était originaire de la ville de Hinckley, dans le Leicestershire. Il était opérateur radio sur le LM-462. Deux extraits d'articles d'époque nous dressent le portrait de cet homme :

« John Moore, fils unique de Percy Wilfred et de feu Madame Moore du quartier des Lawns* porté disparu lors d'une mission sur Stuttgart est à présent considéré comme mort au combat. La nouvelle officielle de sa mort a été transmise à son père cette semaine. Le Sergent Moore, âgé de 21 ans, était un ancien élève du collège de Hinckley et, avant de s'engager dans la RAF, il avait été employé par la Société Woolworth & Co Ltd. Il était membre du corps d'entraînement des aviateurs et de la garde nationale. Avant d'être porté disparu, il avait un nombre considérable de missions à son actif.

Son supérieur a dit de lui qu'il leur manquerait beaucoup, car non seulement il était très apprécié mais il avait en plus accompli son devoir avec un courage et une efficacité remarquables. »
Hinckley Times du 27 juillet 1945.



John Moore

Hinckley Airman Presumed Killed

Sgt. J. T. V. Moore
Sgt. John Thomas Victor Moore, R.A.F., only son of Mr. P. W. Moore and the late Mrs. Moore, of The Lawns, Hinckley, who was reported missing from operations over Stuttgart last July, is now presumed killed. The official news was received by his father this week.

Sgt. Moore, who was 21, was an old boy of Hinckley Grammar School and before joining the R.A.F. was employed by Messrs. F. W. Woolworth and Co., Ltd. He was a member of the Air Training Corps, and also of the local Home Guard.

Before he was reported missing he had a very considerable number of operations to his credit.

His Commanding Officer wrote of him: "He will be greatly missed in the Squadron for he had not only become popular; he also carried out his duties with a splendid courage and efficiency."

The Hinckley Times article

*Le quartier des Lawns a été rasé à la fin des années 60.

« Elève au collège de Hinkley de 1935 à 1939, nous regrettons grandement le décès du Sergent Moore, porté disparu lors d'une mission sur Stuttgart le 28 juillet 1944. Le Sergent Moore était un des premiers membres du corps d'entraînement des aviateurs et également membre de la garde nationale. C'était un homme taciturne, discret et apprécié par ses collègues. Il s'entendait bien avec tout le monde. A l'école, il faisait partie des équipes de rugby et participait aux voyages scolaires. Après avoir quitté l'école, le Sergent Moore a travaillé pour Woolworth & Co jusqu'au moment où il s'engagea. Nos condoléances vont à ses parents ».

Hinckley Grammar School Magazine, printemps 1946.



FLIGHT SERGEANT CLIFFORD ERNEST SMITH: THE NAVIGATOR

We know very little about Clifford Smith. Not even the RAF seems to know how old he was. As a matter of fact he is the only airman out of eight not to have his age mentioned on his grave. His name, moreover, is the most common one in the United Kingdom and this will make his identification all the more difficult. Eric Brown was Clifford's friend and Eric's mother mentions that the navigator came and visited them when on his leave. Valerie White, Eric's sister, remembers that Clifford was from Devon and that they went to visit Mrs Smith when they went on holiday after the plane had gone missing. She recalls being in a room of the house with a beautiful view of the sea. When she commented about it, Mrs Smith said that when the boys returned, she must come back to stay with them. She would sleep in that room. Mrs Smith may have been a widow and Clifford an only child.



Clifford Smith



LE SERGENT CHEF CLIFFORD, ERNEST SMITH : LE NAVIGATEUR

Nous savons très peu de choses sur Clifford Smith. Même la RAF ne semble pas disposer de documents indiquant son âge. Smith est d'ailleurs le seul des 8 aviateurs à ne pas avoir de mention d'âge sur la tombe de Rebréchien. Son nom est, de plus, le nom de famille le plus commun du Royaume-Uni. Ceci rend son identification encore plus difficile. Clifford était ami avec Eric Brown car la mère de ce dernier mentionne dans une lettre à la famille Tuuri que le navigateur venait leur rendre visite lorsqu'il était en permission.

Valerie White, la sœur d'Eric Brown, se souvient que Clifford était du Devon et qu'elle à rendu visite à Madame Smith avec sa mère après que l'avion soit porté manquant. Elle se rappelle d'une pièce d'où elle avait une vue magnifique sur la mer. Lorsqu'elle en fit le commentaire à Madame Smith, celle-ci répondit qu'après le retour des garçons elle pourrait venir les voir et qu'elle pourrait dormir dans cette pièce. Madame Smith devait être veuve et Clifford était probablement fils unique.



SERGEANT WOLF, HERMAN ENGELHARDT: THE SPECIAL (ABC) RADIO OPERATOR

Our uncle Wolf was born on the 9th November 1920 in Leipzig in Germany and was two years older than our father. They were forced to leave school because of the Nazi persecution of Jewish people in the mid-1930s. The family wanted to make a new life in Palestine, but the numbers of immigration visas were severely limited. They were made homeless and stateless. Eventually the two brothers obtained the necessary papers and permits and were able to flee to England in 1939 travelling on Polish passports, their father's nationality. They left behind their parents, Leo and Sophie Engelhardt who had a clothing shop in Erfurt in eastern Germany and their younger brother Issy who was then 12 years old. As the situation worsened in Germany, many Jewish families were deported to Poland. The family was sent to Nowy Sacz in Poland in 1938 where they managed to send some letters to England telling their sons about the terrible conditions in the ghetto there. The letters stopped in 1941 when the Jews in the area including many members of our family were killed in the Holocaust. We have no information about what actually happened or where they met their deaths.



The Engelhardt Family, Germany 1936 **La famille Engelhardt en Allemagne en 1936**
Left to right - Leo, Wolf, Issy, our father Siegfried and their mother Sophie
De gauche à droite: Leo, Wolf, notre père Siegfried et notre mère Sophie (coll. Ellis)

In England, our father Siegfried Engelhardt (he later changed his name to Stephen Ellis) and Wolf found jobs as farm workers. They were regarded as friendly aliens because of their birth in Germany and their father's Polish nationality. Eventually Wolf was able to start a course in gardening and cultivation at the Royal Horticultural School at Wisley in Surrey where his name is recorded in their Roll of Honour. Wolf wanted to emigrate to Israel after the war and grow flowers. In the meantime our father was able to begin working as an engineering apprentice making aircraft parts.



Wolf & Siegfried (Stephen), 1943 (coll. Ellis)

In June 1943 they volunteered for the RAF at Lords cricket ground in London. Wolf was accepted and initially directed toward training as a radio operator / air gunner at a radio training school. Our father was already involved in essential aircraft production and was asked to continue this as a reserved essential occupation. He went onto develop aircraft parts for Barnes Wallis, the famous aircraft designer.

Our father knew nothing of his brother's training, only that Wolf would ask him for help with his technical problems as he moved between training schools. With bomber losses increasing and the development of Airborne Cigar (ABC) as an airborne form of electronic countermeasures, there was a need to recruit German speaking radio operators for 'special duties'. Personnel records held by the RAF indicate that Wolf was made a Sergeant in April 1944; he moved to 11 Base in May and was assigned to 101 Squadron on the 13th June 1944. Interestingly his records contain a note that he was fined 12/6d (several days pay) on the 19th November 1943. We have no idea why, but we hope that he and his friends enjoyed themselves!

When LM-462 failed to return on the 29th July 1944 from their raid on Stuttgart, the dreaded telegram "we regret to inform you that your brother has failed to return" was received. A year after the plane went missing came confirmation that all the crew had been killed. From research undertaken recently on RAF papers kept secret for 50 years, the story has now begun to emerge. Our father spoke very little about the family he lost. As a family growing up in England without aunts or uncles or grandparents, we just knew that our parents had been forced to leave their homes and family. It was

difficult for both our parents to describe their life in Germany and all that they had lost. We knew very little about our uncle as we grew up, it was just so hard to bring the subject up and perhaps even as children we also knew not to ask.

It was only when we began to have family of our own that questions were asked and more details began to come. Some information about Wolf needing to be able to speak German in his role as a radio operator was known by our father after the war, but he cannot remember how he had come to know this. He visited Rebréchien after the war in 1948, in 1954 and again in 1977, but did not make contact with people in the village. He has one early photograph of the grave with members of the Allard family. Otherwise all that had happened and Rebréchien seemed a very long way away from our family until the 1990s. It seemed so unfair that someone who had escaped the Holocaust had not then survived the war. The grave in France became so much more important and the more we could find out, came to mean so much to our family who had lost so many relatives.



**A picture of Wolf recovered from the crash. (coll. Ellis)
Une photo de Wolf retrouvée sur le lieu du crash**

In 1999, Stephen's son David visited Rebréchien during a family holiday to Disneyland Paris. They made contact with the Townhall and met Madame Hubler who conveyed the deep respect and continuing interest of the village in the 8 crewmen. An article about the Lancaster had appeared in the Rebréchien yearbook the previous year and David responded with an account about our uncle. One thing led to another, particularly the release of information about 101 Squadron and their role in jamming enemy night fighter radio transmissions. The ease of access to this material on the internet and the use of E mail allowed the build up of very detailed information amongst the family and researchers who were interested in related topics. In 2000, our father was contacted by Martin Sugarman Archivist for the British Association of Jewish Ex-Servicemen and Women – AJEX - Jewish Military Museum, London who was researching the role of many Jewish Special Radio (ABC) Operators who flew with 101 Squadron in this role during the war. Wolf featured in this work that was delivered as a lecture to the Jewish Historical Society in London in 2001 and subsequently published by the Jewish Historical Society of England as a paper in their Studies, Volume 37, p189-224. The text (Confounding the enemy: Jewish RAF Special Operators in radio counter measures with 101 Squadron, (September 1943–May 1945) is available at: <http://www.us-israel.org/jsource/ww2/sugar1.html> .

**The memorial plaque in the Library at the Royal Horticultural School, Wisley, commemorating, including Wolf Engelhardt
La stèle dans la Bibliothèque de l'Ecole Royale d'Horticulture de Wisley, où figure le nom de Wolf Engelhardt**



UN PEU D'HISTOIRE - UN PEU DE MYSTERE -

Souvenir :

Il y a un peu plus de 54 ans, au mois de juillet 1944, le commandement des forces alliées décide de porter un coup décisif à la ville de Stuttgart en Allemagne où étaient concentrées de nombreuses usines produisant du matériel de guerre.

Le 22 juillet, à 22 heures, la R.A.F., avec une véritable armada composée de 494 Lancasters et 2 Mosquitos marqueurs, qui décollèrent de plusieurs bases d'Angleterre, avait pour objectif, de détruire la ville, et ses environs.

Durant l'aller, vers minuit, les bombardiers furent interceptés par des chasseurs allemands au-dessus de Bricy (Loiret).
Le Lancaster LM 462 (*) du 101^{ème} escadron basé à Ludford Magna (Comté de Lincoln), fut très gravement touché et vint s'écraser à Rebréchien avec ses huit membres d'équipages (**).
L'avion qui contenait six tonnes de bombes explosives et incendiaires, fut complètement pulvérisé ainsi que les malheureux aviateurs.
Ces jeunes héros qui avaient entre 20 et 30 ans, participaient à la libération des pays occupés. Ils furent, après une brève cérémonie en raison de la présence de l'armée allemande à proximité du village, enterrés au cimetière de Rebréchien.
Au total, au cours de cette mission, 39 avions furent perdus.

(*) - Cet avion avait participé au bombardement de la gare de triage de Vierzon dans la nuit du 30 juin au 1^{er} juillet 1944.

(**) - Exceptionnellement, les équipages du 101^{ème} escadron étaient composés de 8 hommes au lieu de 7 normalement.

En effet, il y avait toujours en plus un membre d'équipage maîtrisant parfaitement la langue allemande, et cela, pour brouiller les messages.



Bombardier Lancaster - Echelle 1/28^{ème}. Maquette réalisée par Monsieur Jacques Valette. Réplique de l'avion qui s'est écrasé à Rebréchien dans la nuit du 28 au 29 juillet 1944. Archives personnelles de Monsieur Jacques Valette - Ancien combattant 1939 - 1945.

Two articles about the crashed Lancaster in the Rebréchien yearbook.
Left from 1998 and right from David Ellis in 1999

Deux articles parus dans le bulletin municipal de Rebrechien en 1998 (gauche) et 1999 par David Ellis (droite)



The 101 squadron badge
L'insigne du 101^{ème} escadron

UN PEU D'HISTOIRE... UN PEU DE MYSTERE...

Rappelez-vous... :

Dans le bulletin municipal 1998, nous avions relaté l'histoire de ce bombardier Lancaster de la R.A.F., qui s'est écrasé à REBRECHIEEN, dans la nuit du 22 au 23 juillet 1944. Il avait été gravement touché par un chasseur allemand au-dessus de Bricy.
Les 8 membres d'équipage furent tués et enterrés au cimetière de notre village.

Dans le bulletin de cette année, nous avons souhaité y ajouter le témoignage émouvant de Mr David L. Ellis, neveu du sergent Wolfgang Engelhardt, opérateur radio du Lancaster :

"L'été dernier, avec ma famille, nous avons fait une visite à Rebréchien pour nous rendre sur la tombe de mon oncle, un des aviateurs de la Royal Air Force, qui se sont écrasés près du village en juillet 1944.

Après une semaine passée à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, nous sommes remontés par la vallée de la Loire, nous arrêtant à Beaugency, Orléans, pour arriver à Rebréchien. Nous y avons fait connaissance de deux femmes charmantes Mme Odile Jacquinet à la Mairie et Mme Hubler, Place de l'Eglise. Elles nous ont envoyé des articles et des lettres sur l'avion et les aviateurs en question et en particulier un article intitulé "Un peu d'histoire... Un peu de mystère" paru dans le magazine de Rebréchien en 1998.

Nous leur en sommes reconnaissants ainsi que pour le soin apporté à la tombe des aviateurs tous les ans par Mme Hubler.

Un des aviateurs, Sergent Wolfgang Engelhardt était mon oncle. Il est mort treize ans avant ma naissance. Wolfgang était l'aîné de trois garçons, mon père le cadet. Ils étaient juifs et avant la seconde guerre mondiale, ils habitaient l'Allemagne.

Wolfgang était deux ans plus âgé que mon père et ils ont fui l'Allemagne nazie pour l'Angleterre en 1938. Leurs parents avec leur petit frère ont été envoyés en Pologne où ils sont morts persécutés.

En Angleterre, mon père et son frère Wolfgang ont travaillé comme ouvriers agricoles. Après avoir appris l'anglais, mon père a commencé à travailler à la construction des avions "Spitfire" et son frère est devenu professeur d'horticulture à Wisley.

En 1944, Wolfgang a rejoint la RAF. Comme il parlait allemand couramment, il est devenu opérateur radio et produisait des rapports mensongers pour les Allemands.

Les oncles et grands-parents, que je n'ai pas connus me manqueraient toujours. Mon père a deux garçons : mon frère travaille comme docteur à l'hôpital pour enfants de Liverpool et il a un garçon et une fille, quant à moi je travaille au développement de produits financiers dans la City à Londres, où j'habite avec ma femme et nos trois garçons.

Nous vous envoyons nos meilleurs sentiments et de nouveaux tous nos remerciements,"
David L. Ellis - Londres, le 10 novembre 1999



Le Sergent Wolfgang Engelhardt
Opérateur radio de l'avion Lancaster
abattu à Rebréchien en juillet 1944

David's brother Ian, the younger son of Stephen Ellis and nephew of Wolf continued this research on behalf of the family making contact with Remco Immerzeel. Ian found Remco's webpage looking for people to swap stamps and noted his address in Rebréchien. The E mail conversation developed into a regular correspondence about the village and the events of July 1944. In July 2003, Ian visited Rebréchien whilst on a business trip to Paris meeting Christian Prudhomme, Mme Hubler and several of the eye witnesses to the tragic events of 60 years before. Much information was exchanged including small pieces of wreckage from the Lancaster and fragments of the old concrete runway that Ian had brought from Ludford Magna where the bomber had taken off from.

Stephen Ellis, (brother), married to Rose Ellis, London
Retired engineer

David Ellis, (nephew) London
Lawyer and sons Jonathan, Daniel and Adam

Ian Ellis, (nephew), Manchester
ianellis@onetel.net.uk
Doctor (genetics), married to Amanda Lurie and children Sophia and Joshua

LE SERGENT WOLF, HERMAN ENGELHARDT: L'OPERATEUR RADIO SPECIAL (ABC)

Notre oncle Wolf est né le 9 novembre 1920 à Leipzig en Allemagne et était âgé de deux ans de plus que notre père. Ils furent obligés de quitter leur école à cause de la persécution que faisaient subir les Nazis aux Juifs au milieu des années trente. La famille voulait commencer une nouvelle vie en Palestine, mais les visas étaient attribués avec parcimonie. Tous furent déclarés sans domicile et apatrides. En fin de compte les deux frères obtinrent les papiers et les visas nécessaires et purent se réfugier en Angleterre en 1939 en voyageant avec des passeports polonais, la nationalité de leur père. Ils durent laisser derrière eux leurs parents, Leo et Sophie Engelhardt ainsi que leur petit frère Issy, qui à l'époque avait douze ans. Ils possédaient un petit magasin de vêtements à Erfurt, dans l'est de l'Allemagne. Alors que la situation en Allemagne s'aggravait, beaucoup de Juifs furent déportés. La famille fut envoyée à Nova Sacz en Pologne en 1938 d'où ils purent envoyer quelques lettres à leurs deux fils en Angleterre dans lesquelles ils décrivaient les conditions épouvantables du ghetto. Les lettres cessèrent d'être envoyées en 1941 lorsque les Juifs de cette région, y compris de nombreuses personnes de notre famille, furent assassinées pendant l'Holocauste. Nous n'avons pas d'information sur ce qui s'est passé et à quel endroit ils ont trouvé la mort.



Wolf Cadet Wolf as a Cadet
(coll. Ellis)



Sergent Wolf Engelhardt, Special Radio Operator (coll. Ellis)
Le Sergent Wolf Engelhardt, Opérateur Radio Spécial

En Angleterre, notre père Siegfried Engelhardt (plus tard il changea son nom en Stephen Ellis) et Wolf trouvèrent chacun un emploi de saisonnier. Ils étaient des étrangers acceptés car nés en Allemagne et leur père était de nationalité polonaise. Plus tard, Wolf fut en mesure de suivre des cours d'horticulture et de jardinage à l'Ecole d'Horticulture de Wisley, dans le Surrey, où son nom est inscrit sur la liste des membres d'honneur. Wolf voulait émigrer en Israël après la guerre et voulait créer une entreprise d'horticulture. Pendant ce temps notre père trouva du travail en tant qu'apprenti ingénieur et fabriquait des pièces détachées d'avions.

En juin 1943 ils se portèrent volontaires à la RAF, à Londres. Wolf fut accepté et reçut dans un premier temps un entraînement d'opérateur radio et de mitrailleur dans un centre de formation. Notre père contribuait déjà à la fabrication de pièces aéronautiques essentielles et on lui demanda de ne pas quitter son emploi réservé. Il continua donc de développer des pièces pour avions pour Barnes Wallis, le célèbre concepteur aéronautique.

Notre père ne savait rien de l'entraînement de son frère, si ce n'est que de temps à autre Wolf lui demandait un coup de main pour résoudre un problème technique alors qu'il allait de centre de formation en centre de formation. Avec les pertes des bombardiers qui augmentaient et le développement de la technologie Airborne Cigar (ABC) qui servait à contrecarrer l'électronique ennemie, le besoin d'Opérateurs Radios qui maîtrisaient l'allemand grandissait pour des « missions spéciales ». Les annales de la RAF mentionnent que Wolf fut promu Sergent en avril 1944, en mai il fut dirigé vers la base 11 et il reçut son affectation pour le 101^e escadron le 13 juin 1944. Il est à noter que son dossier contenait une contravention de 12/6d (l'équivalent de plusieurs jours de solde) le 19 novembre 1943. Nous ne savons pas pour quelle raison, mais nous espérons que lui et ses amis se sont bien amusés !

Lorsque le 29 juin 1944, le LM462 ne rentra pas du raid sur Stuttgart, le télégramme tant redouté qui vous annonçait : « nous avons le regret de vous informer que votre frère n'est pas rentré... » arriva. Un an après la disparition de l'avion vint la confirmation que tout l'équipage avait été tué. Le secret commence tout juste à être percé car la RAF a gardé ces dossiers secrets pendant cinquante ans. Notre père a parlé très peu de la famille qu'il a perdue. En tant que famille vivant en Angleterre sans oncles, sans tantes ou grands-parents, nous savions juste que nos parents durent quitter leur maison et leur famille. Il était difficile pour nos deux parents de décrire leur vie en Allemagne et tout ce qu'ils avaient dû abandonner. Nous savions si peu de choses et quand nous étions jeunes il était très difficile de soulever le sujet et peut-être même, qu'en tant qu'enfants, nous savions qu'il y avait des choses qu'il ne fallait pas évoquer.

Ce n'est que lorsque nous eûmes notre propre famille que des questions furent posées et que certains détails se dévoilèrent. Des informations, comme quoi Wolf devait maîtriser l'allemand dans son travail d'Opérateur Radio, étaient connues de mon père, mais il ne savait plus d'où il les tenait. Il se rendit à Rebréchien en 1948, en 1954, puis en 1977 mais ne se fit pas connaître au village. Il possède cependant une photo ancienne de la famille Allard. De toute façon c'était du passé et Rebréchien semblait bien loin de notre famille, jusqu'au aux années 90. Il était tellement injuste que quelqu'un qui avait pu survivre à l'Holocauste ne survive pas à la guerre. La tombe de Rebréchien prit d'autant plus d'importance que nous trouvions des renseignements et elle prit de plus en plus de signification pour notre famille qui avait tant perdu des siens.



**Wolf training as a Special Radio Operator and in his Flying Suit.
Wolf, Opérateur Radio Spécial en tenue de vol (coll. Ellis)**

En 1999, le fils de Stephen, David, visita Rebréchien et contacta la Mairie. Une chose en entraîna une autre, particulièrement la publication d'informations sur le 101^{ème} escadron et leur rôle en tant que brouilleurs des transmissions des chasseurs de nuit. La facilité d'accès et l'utilisation de courrier électronique facilitèrent grandement l'amas de documentation très détaillée par les familles et les chercheurs qui étaient intéressés par le sujet. En 2000, mon père fut contacté par Martin Sugarman, un

archiviste de l'Association des Anciens Combattants Juifs, l'AJEX, du Musée Militaire Juif de Londres qui faisait des recherches sur le rôle des nombreux opérateurs spéciaux de religion juive qui firent parti du 101^{ème} escadron pendant la guerre. Wolf fut mentionné dans son œuvre par la Société Historique Juive de Londres en 2001 lors d'un exposé qui fut ensuite publié par cette association en tant qu'essai. Volume 37, p189 à 224. Le texte, (Déconcerter l'ennemi. Les Juifs Opérateurs Radios spéciaux de la RAF et leur contre mesures au sein du 101^{ème} escadron, (septembre 1943, mai 1945)), est disponible sur le site <http://www.us-israel.org/jsource/ww2/sugar1.html>.

Le frère de David, Ian, le fils Cadet de Stephen et neveu de Wolf continua les recherches au nom de la famille et contacta Remco Immerzeel. Ian avait trouvé la page Web de Remco sur Internet où il cherchait des contacts pour échanger des timbres et avait alors noté ses coordonnées. Une correspondance par email s'instaura au sujet des événements de 1944. En juillet 2003 Ian se rendit à Rebréchien lors d'un voyage d'affaires à Paris et rencontra alors Christian Prud'homme de la Société Archéologique et Historique de Loury, ainsi que certains témoins visuels du tragique accident qui eut lieu soixante ans auparavant. On échangea de nombreuses informations ainsi que des petits fragments de l'épave du Lancaster et un morceau de la piste d'envol en béton de la base de Ludford Magna d'où le bombardier avait décollé.

Stephen Ellis (frère), Londres, Ingénieur en retraite, marié à Rose Ellis.
David Ellis (neveu), Avocat, Londres et ses fils, Jonathan, Daniel et Adam.

Ian Ellis (neveu), Docteur en Génétique, Manchester, ianellis@onetel.net.uk et Amanda Lurie et leurs enfants Sophia et Joshua.



SERGEANT ERIC RONALD BROWN: THE MID-UPPER TURRET GUNNER

The family of Eric Brown has just been traced in Victoria, Australia. Valerie White, nee Brown, and her son Andrew White won't be able to attend the commemoration but send us their "thoughts and best wishes". Eric was a person who forged strong bonds with people around him. In the case of his unit at Ludford Magna, he made it a point to regularly invite colleagues on leave to the family flat in Surrey.



Eric Brown



Eric Brown (coll. White)

Valerie White, nee Brown, Eric's sister, remembers him: "My brother was working as a clerk for a solicitor's office and then a publishing house before enlisting in the Airforce as a volunteer when he was 18. I was four years younger, and was on holiday with my grandparents in Nottingham, near Bright, in Sussex when the war broke out. It had been decided initially that all children should leave London and go to the coastal areas if possible, so I remained with my grandparents. Later it was decided that it may not be safe in coastal areas and children were moved inland. I was 13 at the time, and was sent to live with a family in a country area. I returned to my family when I was 15 as I was able to obtain a job in London. My mother was dubious about me returning, as the Blitz had not ended, but it was explained that there were so

many children in the school where I was that I wasn't really obtaining a good education anyway, so my mother relented".

I was absent from my family for about two years before moving back to London. These were formative years for her brother, as he was about 17 when I left, and was in the Air force by the time I returned. I really remember him as a 'boy' when she left, who was allowed to do all the things I couldn't, like staying up late! When I returned he was a young man, full of the excitement of life. I said he was a quiet person, with a good sense of humour

Eric's log shows that he qualified as a Gunner with effect from 6 November 1943. Valerie's husband commented on his proficiency assessment in March 1944 that lists him as 'average', prompting Valerie to say, "But you know, that's just what he was: an average guy! He didn't plan to be a hero or anything special in the war. He was there to do a job, just like many of the young men who signed up." Further remarks on proficiency in his log book in May 1944 read, "A capable gunner who should prove a good crew member."

Valerie remembers, "Eric and the pilot, Peter Hyland, always came to London to stay with my mother and I when they had leave. They were always having a good laugh and the war then was a very exciting 'occupation' for young men. I remember Eric and Peter being enthusiastic to experience an air raid over London, as they had heard of the 'flying bombs', but had no experience of them. "Do you think we'll see a flying bomb? » I remember them asking, and they'd hang out of the windows to watch the planes flying over. When they finally did experience a bombing raid they were shocked and told my mother and I that we should be moving away!"

Valerie recalls, "There were many stories about the crew, and how we used to laugh when Eric and Peter recalled these on leave. I remember how Paddy (Thomas Crane) would go to the pub when allowed to go into town, and how, upon leaving, would 'borrow' one of the many bicycles lined up outside the pub and ride it back to the base. He would leave it there, outside the fence, so it could be retrieved. They were always up to some lark or other!"

She did say though, that despite all the laughing and joking when the two young men returned on leave, she sensed a 'fear' about them after they had been on operations. Nothing of course was ever said.

From his log entries, the actual operations involving combat probably didn't begin until May 1944. In an entry on 6 July 1944, after being involved in combat two nights before, Eric describes that night's flight (eight and a half hours to Dijon) as a "quiet, but boring trip". If only all his flights could have been so "boring". On the fourth flight after this night their plane came down".

This is what Eric's Mother wrote to Albert Tuuri's sister:

October 1st, 1944

From : Mrs. Eileen A. Brown, London, England

To : Mrs. R. P. Nuttall (sister of Albert Tuuri), Port Arthur, Ontario, Canada

Dear Mrs. Nuttall

I am the mother of Eric Brown, the other gunner in your brother's crew, and I am writing to offer you my deep and heartfelt sympathy in this anxiety which we share. Your brother visited us once when on leave and we had a pleasant time. The pilot used to stay with us when on leave and the navigator has also visited us. We often wished we could meet the other boys in the crew for we heard so much about them, and I can assure you that it would have been hard to find a crew who were so happy together - they seemed to be in complete harmony. We must keep hoping and praying that they are safe and that we shall be re-united before long.

I am wondering if you have had any news of your brother and, if so, if you will be kind enough let me know? I will, of course, write you if I have any news of Eric, and if there is anything I can do, such as making enquiries about Al, please tell me and I will do all I can. It must be very hard for you not having seen your brother for so long. I at least was fortunate in being able to have Eric during his leaves.

What a blessing it will be when this long and ghastly war is over. It is dreadful that all these young lives should be endangered, but at last, the news is so good that it really looks as if the end is in sight.

Again I offer my sincere sympathy and let us hope that we shall all have good news of our boys soon.

With kind regards,
Yours very sincerely,
Eileen A. Brown

August 1945 / Letter from Albert Tuuri's younger brother Walter

Walter visited Mrs. Brown and her daughter Valerie at their flat in Surrey, England. Walter admitted to being a little apprehensive at first, putting it down to the fact that he had never met them. His reticence surely had more to do with the inevitable discussion that would take place on the loss of his brother and his friend. When they parted, Walter vowed to visit again before returning to Canada. He was quite taken up with the Browns and pleased that he had gone out of his way to say hello on behalf of the Tuuri family.

December 1945 / Christmas Card

There is no record of any further contact with Mrs. Brown except for this one last card to Canada. With all hope dashed, it contained no mention of the great loss both families had suffered.

Finally, other relatives from the crew have visited Eileen and Valerie in Upper Norwood. We know that at least Peter Hyland's brother, Harold has met them too.



LE SERGENT ERIC RONALD BROWN : LE MITRAILLEUR DORSAL

Nous venons tout juste de retrouver la famille d'Eric Brown dans la province du Victoria, en Australie. Valérie Brown, épouse White, et son fils Andrew White, ne pourront malheureusement pas assister à la commémoration, mais nous adressent leurs « pensées et leurs vœux les plus sincères ».

Eric était une personne qui liait des liens très solides avec les gens qu'il côtoyait. Au sein de son unité, à Ludford, il se faisait un point d'honneur d'inviter ses compagnons en permission au domicile familial, dans le Surrey.

Valérie, Brown, épouse White, la sœur d'Eric, se souvient : « Mon frère travaillait comme employé dans un cabinet d'avocats, puis pour une maison d'édition avant de s'engager quand il eût 18 ans (je pense). J'étais de quatre ans sa cadette et j'étais en vacances avec mes grands parents à Nottingham, à côté de Bright, dans le Sussex, quand la guerre fut déclarée. Au début, il avait été prévu que tous les enfants quittent Londres et se dirigent vers la côte, aussi je restais chez mes grands-parents. Puis, il fut décidé que la côte n'était pas sûre et on dirigea les enfants à l'intérieur des terres. J'avais 13 ans à l'époque et on m'envoya chez une famille à la campagne. Je suis retourné auprès de ma famille à l'âge de 15 ans car j'avais trouvé du travail à la capitale. Ma mère était dubitative, car le Blitz n'était pas terminé et elle estimait que j'étais plus en sécurité à la campagne, mais on lui raconta que, là où elle était, les classes étaient tellement surchargées que les enfants n'auraient pas de bons résultats scolaires de toute façon, aussi ma mère se laissa convaincre. Je fus absente de chez moi pendant deux ans et ces années furent formatrices pour mon frère, car à mon départ il avait 17 ans, et était dans la RAF à mon retour. Je me rappelle de lui comme d'un « gamin » à mon départ, qui avait le droit de faire tout ce que je n'avais pas le droit de faire, comme rester éveillé tard. A mon retour c'était un jeune homme plein de vie. C'était quelqu'un de taciturne avec un bon sens de l'humour. Le dossier d'Eric montre qu'il fut reçu en tant que Mitrailleur à compter du 6 novembre 1943. Le mari de Valerie fit la remarque que sur son rapport confirmant ses résultats en mars 1944, mentionnait des résultats « moyens ». Ceci fit réagir Valerie « mais tu sais, c'est justement ce qu'il est : un gars moyen! » Il n'avait pas l'intention de devenir un héros, ou quelque chose de ce genre pendant la guerre. Il était là pour faire un boulot, tout comme tant d'autres qui avaient également signés. Elle me dit aussi qu'en dépit de toutes les rigolades et les blagues que se racontaient les deux hommes quand ils étaient en permission, elle ressentait une sensation de « crainte » en eux quand ils rentraient de mission. Bien entendu, personne n'en parlait. En mai 1944, le rapport disait : « un Mitrailleur capable qui devrait faire un bon membre d'équipage ».

Eric et Peter venaient toujours à la maison et restaient chez ma mère quand ils étaient en permission. Ils étaient toujours en train de rigoler et la guerre était alors un « divertissement » excitant pour des jeunes gens. Je me rappelle d'Eric et de Peter étant très enthousiastes quand ils furent témoins d'un raid aérien sur Londres. Je les entends encore dire : « Tu crois qu'on verra une bombe volante » et ils se penchaient par les fenêtres afin de voir les avions qui les survolaient. Quand ils firent finalement l'expérience d'un bombardement, ils furent choqués et nous demandèrent de déménager ! »

Les lettres et résumés de lettres qui suivent donnent quelques indications sur la personnalité d'Eric Brown.

Le 1^{er} octobre 1944

Expéditrice : Madame Eileen A. Brown, Londres, Angleterre

Destinataire : Madame R. P. Nuttall (sœur d'Albert Tuuri), Port Arthur (Ontario) Canada

Chère Madame Nuttall,

Je suis la mère d'Eric Brown, un mitrailleur, compagnon d'armes de votre frère. Si je vous écris aujourd'hui, c'est pour vous transmettre ma vive sympathie en cette période difficile. J'ai eu l'occasion de rencontrer votre frère lors de sa visite chez nous alors qu'il était en permission. Ce fut un très agréable moment. Le pilote de l'équipage avait l'habitude de séjourner chez nous lorsqu'il était en permission, et nous avons également accueilli le co-pilote. Nous avons souvent exprimé le souhait de rencontrer les autres membres de l'équipage, car nous entendions parler d'eux régulièrement. Je puis vous assurer que ces garçons avaient un grand plaisir à travailler ensemble, ils semblaient s'entendre à merveille. Nous devons continuer de prier et d'espérer qu'ils soient sains et saufs et que nous serons à nouveau réunis dans un proche avenir.

Je ne sais si vous avez eu des nouvelles de votre frère. Si oui, je vous saurais gré de me les communiquer. Bien entendu, je vous écrirai si j'ai des nouvelles d'Eric. Si je peux faire quoi que ce soit, par exemple essayer d'obtenir des nouvelles d'Al, n'hésitez pas à communiquer avec moi. Il doit être difficile pour vous d'être séparée de votre frère depuis si longtemps. Pour ma part, j'ai au moins eu l'occasion de voir Eric lors de ses permissions.

Nous serons assurément tous extrêmement soulagés lorsque cette guerre prendra fin. C'est atroce de penser que la vie de tous ces jeunes gens est ainsi mise en danger. Nous pouvons au moins nous réjouir à l'idée que la fin est bientôt proche.

Je vous transmets à nouveau ma plus grande sympathie et j'espère vivement que nous aurons très bientôt d'excellentes nouvelles au sujet des garçons.

Bien à vous,

Eileen A. Brown

Août 1945 / lettre de Walter, jeune frère d'Albert Tuuri

Walter a rendu visite à Madame Brown et à sa fille, Valerie, dans leur appartement de Surrey, en Angleterre. Selon ses dires, il était quelque peu réticent au début, sous prétexte qu'il ne les avait jamais rencontrées. Or, sa réticence tenait probablement plus au fait qu'on parlerait assurément de la disparition de son frère et de son ami. Avant de partir, Walter a promis de leur rendre visite à nouveau avant de rentrer au Canada. Il avait noué des liens d'amitié avec la famille Brown et se félicitait de leur avoir transmis les amitiés de la famille Tuuri.

Décembre 1945 / carte de Noël

On ne dispose malheureusement d'aucun document attestant d'une correspondance avec Madame Brown après l'envoi de cette carte au Canada. Les espoirs étant dès lors anéantis, la carte de vœux ne fait aucune mention de l'irréparable perte subie par les deux familles.

Enfin, d'autres familles des aviateurs ont rendu visite à Eileen et Valerie à Upper Norwood. Nous savons que Harold Hyland, le frère de Peter, les a rencontrées.



SERGEANT ALBERT , WILLIAM TUURI: THE REAR GUNNER

Born October 10, 1913, together with twin brother Wilbert Hector, to immigrant Finnish parents Esaias Emil and Maria Eleonora Tuuri in the rural community of Intola, about 13 km (8 miles) west of Port Arthur (now Thunder Bay), Ontario, Canada.

One of a family of 9 (7 boys, 2 girls), he was raised on the small Tuuri farm. During his pre-school years he suffered infantile paralysis and his mother massaged his limbs until he recovered. Tutored by her during his illness, he was regarded as a bright child and was elevated to grade 2 on entry to public school. He and his siblings attended SS no. 4, the one-room school at Intola.

By the late 1930s the Tuuri children had grown to adulthood (3 married with families, 6 helping on the farm and, at times, employed elsewhere). With the early death of their mother, Maria, in May 1938, only the father, Emil, and one of the sons, Albert, lived on the farm. Then on July 1, 1940, while felling timber in

his woodlot, Emil was struck by the limb of a falling tree and fatally injured. Afterwards no one remained on the farm.



Albert William Tuuri (coll. Nuttall)

Albert soon became employed at Crighton Mine in Sudbury, Ontario. His youngest brothers, Harold and Walter worked at Canada Car, a manufacturer of Hawker Hurricane fighter aircraft, and lived in Thunder Bay. His twin brother Wilbert meanwhile was employed in the mines at Geraldton, Ontario.

On April 6, 1942 Albert enlisted in the RCAF. Siblings Wilbert, Harold and Walter joined the Canadian Army. In early November of 1943, following a one month stint at the RCAF's bombing & air gunnery school in Mont Joli, Quebec, Albert went overseas. Once there he was assigned to no. 101 Squadron of the RAF based at Ludford Magna, England. Albert and his fellow crew-members were declared missing when they failed to return from an air operation to Stuttgart, Germany July 28, 1944. Years later, when we gained possession of Albert's personal flying log, we noted that he and his crew had flown numerous missions starting in February of that year and that our uncle had been the tail gunner.

Memories of our uncle Albert Tuuri Thunder Bay / May 2004

Albert Tuuri was my uncle and my father's younger brother. He was one of nine children (2 girls, 7 boys). His twin brother, Wilbert served in the army in the campaign in Italy. They had two younger brothers, Harold and Walter, who again were twins and they too were in the army and fought in the European campaign. Harold was killed in a forest in Belgium 7 months after Albert lost his life. Wilbert and Walter survived the war but have now passed away. Aunt Laura, the youngest sibling, is the only one still living.

I was about 10 years old the last time I saw Albert. He came to visit us before going overseas. I remember how handsome he looked in his blue uniform. He had an old Essex car and took us up to the village store where he bought my brother and I a candy bar and ice cream cone. I was very upset when we received word that he was missing in action. Albert was loved by us all and we will never forget him.

I am 73 years old, have raised 5 children and my wife and myself have been married for 53 years.
Ralph Turrie, nephew.

Thunder Bay /May 2004

In the 1940s, I was a young boy, turning 10 years old on July 29, 1943. My parents, Roy and Ina Nuttall, owned our four-bedroom home at 214 Van Horne Street, Port Arthur (now Thunder Bay), Ontario. One room was for my parents, one for my two sisters, one for my brother and me, and one for my uncles. On occasion each of my uncles Albert, Harold, and Walter occupied the spare bedroom.

Here are a few of my childhood memories of my uncle Albert. I first remember Albert staying with us, having just returned from Sudbury, Ontario. He was a handsome black-haired man . How I admired his black hair.

He parked his black Essex motor car beside our house and it stayed there for what seemed a very long time. Each time I walked by it, my curiosity was perked by the small rubber-bladed propeller fan mounted inside on the windshield, the first I had seen. I don't remember whether I ever got to ride in the car. Later I learned that Albert was going to sell it and I yearned to get its small metal tool box.

I did not see Albert again, but at Christmas 1941 I received his gift of a child's toy doctor's case. Perhaps out of his childhood experience with polio he was suggesting a medical profession for me.

Finally, I remember coming home on a grey day to find my mother seated at the kitchen table, a piece of paper in front of her, quietly crying. I said nothing, I could think of nothing to say. I still don't know for which uncle she was crying. Perhaps both.

Garfield A. Nuttall, nephew

Four Tuuri Brothers Go To War (2 return)

The following passages are intended to provide glimpses of the involvement of the other Tuuri siblings in the war effort. The story of Albert Tuuri is incomplete without at least a mention of the interplay with his brothers.

Twins Harold and Walter only met once while overseas. It was a chance encounter somewhere in a war-ravaged region of Holland. Harold had just recovered from a wound and was put right back into action. They spent a short while together on a Saturday afternoon and a good part of the next day, talking about happier times back in Canada. When they parted company, Harold was to report back to the battle front.

The following week - ominously on the very day that Harold passed away (Feb 28, 1945) - Walter sat down to write a letter to the folks back home about their impromptu reunion. At that point he was completely unaware of his twin brother's fate. It was not until three weeks later that he received the devastating news in a letter from the family. In a poignant response he talked about the loss of his twin, and friend, whom he respected so highly. While on leave in August from his post-war duties he travelled to Holland to visit the grave-site of his twin brother Harold.

Wilbert too most certainly grieved the loss of his twin brother Albert but he was not one to reveal his inner-most thoughts in correspondence. When he was first informed that his twin brother and fellow crew-members had been reported missing in action, he expressed hope that they would be found safe. Alas this was not to be. According to our best information, uncle Wilbert served both in Italy and the Netherlands as a combat soldier.



**From left to right - twins Albert (died WW2) & Wilbert and twins Harold (died WW2) & Walter
De gauche à droite – les jumeaux Albert (mort pendant la Seconde Guerre Mondiale) et Wilbert et les jumeaux
Harold (mort pendant la Seconde Guerre mondiale) et Walter (coll. Nuttall)**

The tragic deaths of Albert and Harold weighed very heavily on all members of the Tuuri family. They mostly suffered in silence as they did not want to stifle the lives and aspirations of the younger generation who at least could now look forward to peaceful times.

The following passages, taken from a letter written in March 1945 by older brother, Waldemar, pretty much sum up the sentiments of the other siblings back in Canada. Uncle Wally had settled out in Alberta and shared his grief and sense of helplessness with his sister Ina :

« I just don't know what to say as it was quite a shock to hear about Albert and now Harold, except to send you my deepest and sincere sympathy, as I realise those boys were closer to you than anyone else in the family. As for myself, I regret that I didn't get to see and know them before this war started. then to realise that some of the boys over there are wounded and have to go back into action before they have hardly had time to recover ! Let us hope and pray that Wilbert and Walter come through it all. All we can do is to wish them both the best of luck and courage. »

Elmer, another brother, cabled money to « the boys » on two occasions. The first set of transactions was for payments to all four brothers while the second carried only three names, Albert having since been reported missing in action.

At the end of the war, Wilbert and Walter returned to the place of their birth, Port Arthur (now Thunder Bay), Ontario, Canada. It wasn't long though before they succumbed to the lure of the west coast and eventually settled in Vancouver. Both worked in the construction trades and moved from place to place depending on where work was to be had. Walter suffered a serious setback in 1953 when he had a bad fall on a project in Kitimat in northern British Columbia.

This left him paralyzed from the shoulders down. He was no stranger to adversity as he had already experienced a brush with death in the war. At one point he was asked to deliver an urgent message by motorcycle at night. He could not risk turning on his headlight and, while traveling at high speed on an unlit road, he failed to negotiate a bend. He awoke the following day in a hospital at Horsham, England where he was under intensive care. While there he received a surprise visit from his brother Albert.

This latest challenge, however, was almost more than he could handle and for a time he lost the will to live. Gradually he came to accept his fate and then arranged for the purchase of a car equipped with hand controls. It would take him the longest while to maneuver himself into the driver's seat but once there he was again master of his own destiny. It was truly a sight to behold, something like a teenager behind the wheel of his very first car!

Wilbert went on to marry and become the father of 2 children. He passed away in 1993 at 79 years of age while Walter died in 1998 at 81.

Valerie White, nee, White, Eric Brown's sister, remembers Albert very well: Eric and Thomas used to comment on how quiet and unruffled Albert Tuuri was. Al hadn't seen his brother for about two years, when he walked in as they were playing cards. Albert just looked up and calmly said, "Hi", as if he'd seen him every day, and apparently resumed the game. If, in the plane, Al said, 'You'd better weave a little skipper', it really meant "You'd better get the hell out of here!"

Overview of Tuuri family and offspring

Father, Esaias Emil Tuuri

Mother, Maria Eleonora Kinnunen

- 1) Edward Turrie (Alma Maki) - 5 boys, 5 girls
- 2) Ina Tuuri (Roy Nuttall) - 2 boys, 2 girls
- 3) Waldemar Terry (Ada Fisher) - 2 boys, 2 girls
- 4) Elmer Tuuri (Martha Pajamaki) - 1 boy, 1 girl
- 5) Albert Tuuri - never married, died WW2
- 6) Wilbert Tuuri (Jessie Philips) - 2 boys, served WW2
- 7) Harold Tuuri - never married, died WW2
- 8) Walter Turrie - never married, served WW2
- 9) Laura Tuuri (Nels Johnson), 1 girl



LE SERGENT ALBERT, WILLIAM TUURI : LE MITRAILLEUR ARRIERE

Albert et son frère jumeau Wilbert Hector sont nés le 10 octobre 1913 à Intola, petite localité rurale située à quelque 13 kilomètres à l'ouest de Port Arthur (aujourd'hui Thunder Bay), en Ontario, au Canada. Leurs parents, Esaias Emis et Maria Eleonora Tuuri, étaient des immigrants finlandais.

Albert a été élevé dans la petite ferme familiale, avec ses 7 frères et ses 2 sœurs. Très jeune, il a contracté la polio. Sa mère s'est occupée de lui, lui massant les membres jusqu'à ce qu'il guérisse complètement. Pendant sa maladie, c'était également sa mère qui se chargeait de sa scolarité. Brillant élève, il est passé en deuxième année dès son entrée à l'école publique. Tous les enfants Tuuri fréquentaient l'école rurale SS n° 4, à Intola.

À la fin des années 1930, 3 des enfants Tuuri étaient mariés et avaient des enfants, et 6 travaillaient dans la ferme familiale et, à l'occasion, à l'extérieur. Après le décès prématuré de leur mère Maria en 1938, seul le père, Emil, et un des fils, Albert, sont restés à la ferme. Le 1^{er} juillet 1940, Emil, qui s'affairait à couper des arbres sur sa propriété, a été frappé mortellement par une branche d'arbre. Après cet événement, la ferme familiale a été désertée.

Peu de temps après, Albert a trouvé un emploi à la mine Crighton de Sudbury, en Ontario. Ses frères cadets, Harold et Walter, sont restés à Thunder Bay et ont travaillé chez Canada Car, fabricant d'avions de chasse Hawker Hurricane. Wilbert, le frère jumeau d'Albert, était mineur à Geraldton, en Ontario.

Le 6 avril 1942, Albert s'est enrôlé dans l'ARC. Ses frères Wilbert, Harold et Walter ont rejoint, eux, les rangs de l'Armée canadienne. Au début du mois de novembre 1943, après un séjour d'un mois à l'école de tir aérien et de bombardement de l'ARC à Mont-Joli, au Québec, Albert a été envoyé à l'étranger. Il a été affecté dans le 101^e escadron de la RAF, basé à Ludford Magna, en Angleterre.

Albert et ses compagnons d'armes ont été portés disparus le 28 juillet 1944 à la suite d'une opération aérienne sur Stuttgart, en Allemagne. De nombreuses années plus tard, lorsque nous avons retrouvé le journal de bord personnel d'Albert, nous avons appris que lui et les autres membres de son équipage avaient exécuté de nombreuses missions aériennes dès le mois de février 1944 et que notre oncle était mitrailleur de queue.

Souvenirs de notre oncle, Albert Tuuri / Thunder Bay, mai 2004

Albert Tuuri était le frère cadet de mon père. La famille Tuuri comptait 9 enfants : 2 filles et 7 garçons. Wilbert, le frère jumeau d'Albert, a servi dans l'armée lors des opérations menées en Italie. Albert et Wilbert avaient deux jeunes frères jumeaux, Harold et Walter, qui ont également combattu en Europe. Harold a été tué dans une forêt de Belgique 7 mois après le décès de son frère Albert. Wilbert et Walter ont survécu à la guerre, mais sont aujourd'hui décédés. Seule tante Laura, la plus jeune des enfants Tuuri, vit encore.

J'avais une dizaine d'années lorsque j'ai vu Albert pour la dernière fois. Il était venu nous rendre visite avant de s'embarquer pour l'Europe. Je me rappelle encore comme il était élégant dans son uniforme bleu. Il conduisait une vieille Essex et nous avait emmenés, mon frère et moi, au magasin du village où il nous avait acheté une tablette de chocolat et un cornet de crème glacée. J'ai été très bouleversé par l'annonce de sa disparition. Nous aimions profondément notre oncle Albert et nous ne l'oublierons jamais.

J'ai 73 ans, je suis marié depuis 53 ans et j'ai 5 enfants.

Ralph Turrie, neveu



Albert Tuuri
Albert Tuuri (coll. Nuttall)



Albert Tuuri's Memorial bar.
La barre du Mémorial d'Albert Tuuri

Thunder Bay, mai 2004

Dans les années 1940, j'étais un jeune garçon ; en fait, j'ai eu 10 ans le 29 juillet 1943. Nous vivions, avec mes parents, Roy et Ina Nuttall, au 214 Van Horne Street, à Port Arthur (aujourd'hui Thunder Bay), en Ontario. Je partageais une chambre avec mon frère, mes sœurs en utilisaient une autre et nous avions une chambre d'invités qui était occupée par mes oncles Albert, Harold et Walter, lorsqu'ils nous rendaient visite.

Voici quelques souvenirs d'enfance que je garde de mon oncle Albert. Je me rappelle qu'à son retour de Sudbury, en Ontario, Albert est venu habiter avec nous. C'était un bel homme, il avait de beaux cheveux noirs que j'admirais.

Son automobile, une Essex noire, était garée près de la maison et il me semble qu'elle y est restée pendant une longue période. Chaque fois que je m'en approchais, je ne pouvais m'empêcher de regarder avec curiosité le petit ventilateur fixé sur le pare-brise, à l'intérieur, avec ses hélices en caoutchouc. Je n'avais jamais rien vu de tel. Je n'ai pas de souvenirs d'une promenade dans la voiture de mon oncle. Plus tard, quand j'ai appris qu'Albert voulait vendre sa voiture, j'espérais bien mettre la main sur la petite boîte d'outils en métal.

Je n'ai jamais revu Albert, mais à Noël 1941, j'ai reçu une trousse de médecin en cadeau. C'est peut-être parce qu'il avait eu la polio lorsqu'il était enfant, qu'il me suggérait subtilement de me diriger vers une profession médicale.

Je me rappelle enfin ce jour gris où, à mon retour à la maison, j'ai aperçu ma mère assise dans la cuisine qui pleurait doucement en regardant une feuille de papier posée sur la table. Je n'ai rien dit ; en fait, je ne savais pas quoi dire. À ce jour, je ne sais toujours pas lequel de mes oncles elle pleurait. Peut-être les deux.

Garfield A. Nuttall, neveu

Quatre frères Tuuri sont envoyés à la guerre (deux en reviennent)

Les passages suivants donnent un aperçu de la contribution des autres frères Tuuri à l'effort de guerre. En décrivant les liens qui l'unissaient à ses frères, nous voulons brosser un portrait le plus complet possible d'Albert.

Lorsqu'ils étaient au front, les jumeaux Harold et Walter ne se sont vus qu'une seule fois, par hasard, quelque part dans une région de Hollande dévastée par la guerre. Harold se remettait à peine de ses blessures au bras droit causées par des tirs de mitrailleuse. Cela dit, il est aussitôt retourné dans le feu de l'action. Les deux frères ont passé un peu de temps ensemble le samedi après-midi et une bonne partie du dimanche, se remémorant l'époque plus joyeuse où ils étaient au Canada. Lorsqu'ils se sont séparés, Harold a du retourner au front.

La semaine suivante – le jour même du décès d'Harold, soit le 28 février 1945 – Walter a écrit à sa famille au Canada pour lui raconter la rencontre fortuite avec son frère. Il ne savait alors rien du triste destin de son frère jumeau. Ce n'est que trois semaines plus tard, lorsqu'il a reçu une lettre de sa famille, qu'il a appris la terrible nouvelle. Dans une réponse des plus touchantes, il a parlé de la perte de son frère qu'il considérait comme un ami et pour qui il avait le plus grand respect. Au mois d'août, bénéficiant d'une permission, il s'est rendu en Hollande pour se recueillir sur la tombe de son frère jumeau.

Wilbert a également été très attristé par la mort de son frère jumeau Albert, mais il ne faisait jamais état de ses sentiments dans ses lettres. Lorsqu'il a appris que son frère et les autres membres de l'équipage étaient portés disparus au combat, il a dit qu'il avait bon espoir qu'on les retrouve sains et saufs. Malheureusement, ce n'a pas été le cas. Selon les informations que nous avons obtenues, Oncle Wilbert aurait servi comme fantassin en Italie et en Hollande.

Les décès tragiques d'Albert et d'Harold ont énormément affecté tous les membres de la famille Tuuri. La majorité d'entre eux ont souffert en silence pour ne pas anéantir les espoirs de la jeune génération qui pouvait, elle, aspirer à des jours plus pacifiques.

Les passages qui suivent sont tirés d'une lettre écrite en mars 1945 par Waldemar, un des frères aînés des jeunes combattants. Cette lettre traduit bien les sentiments qu'éprouvaient les autres membres de la famille restés au Canada. Ainsi Oncle Wally, qui vivait en Alberta, a fait part de sa tristesse et de son sentiment d'impuissance à sa sœur Ina : « je ne sais pas quoi dire, j'ai eu un grand choc lorsque j'ai appris ce qui est arrivé à Albert et à Harold. Je te transmets ma plus vive sympathie. Je sais que, de tous les membres de la famille, c'est toi qui étais le plus proche des garçons. Je regrette amèrement de ne pas avoir eu l'occasion de les voir, de les connaître avant le début de la guerre. [...] et maintenant, j'apprends que des soldats sont blessés et doivent retourner au front alors qu'ils ne sont pas complètement rétablis ! Nous ne pouvons que prier et espérer que Wilbert et Walter reviennent sains et saufs. Souhaitons-leur beaucoup de chance et de courage. »

Elmer, un autre frère, a envoyé de l'argent aux « garçons » à 2 reprises. La première fois, l'argent était destiné aux 4 frères, tandis que la seconde fois, seuls 3 noms figuraient sur le document ; celui d'Albert n'y était pas, celui-ci étant porté disparu au combat.

Lorsque la guerre a pris fin, Wilbert et Walter sont rentrés à Port Arthur (aujourd'hui Thunder Bay), en Ontario. Peu de temps après leur retour, ils n'ont pu résister à l'attrait de la Côte Ouest et se sont établis à Vancouver. Les 2 frères ont travaillé dans le secteur de la construction, ce qui les a amenés à vivre en divers endroits. En 1953, Walter s'est blessé à la suite d'une vilaine chute sur un chantier de construction à Kitimat, dans le nord de la Colombie britannique. À la suite de cet accident, il est resté paralysé.

Il n'en était cependant pas à sa première épreuve ; il avait déjà vu la mort de près pendant la guerre. De nombreuses années plus tard, Walter relate un autre incident : un soir, vers la fin de 1943, il devait aller porter un message urgent. Il a enfourché sa moto, a dû parcourir plus de 100 kilomètres en 60 minutes. Il a raté un virage et s'est réveillé à l'hôpital, aux soins intensifs. Pendant son séjour à l'hôpital, il a reçu une visite surprise de son frère Albert.

Cette fois, l'épreuve l'a anéanti et, pendant une brève période, il a perdu le goût de vivre. Avec le temps, il a accepté sa situation et s'est acheté une voiture équipée de contrôles manuels. Il lui fallait énormément de temps pour s'installer dans le siège du conducteur, mais lorsqu'il y parvenait enfin, il se sentait à nouveau maître de sa destinée. A voir son air réjoui, on aurait dit un adolescent qui prenait le volant de sa toute première voiture !

Wilbert s'est marié et a eu 2 enfants. Il est mort en 1993 à l'âge de 79 ans. Walter, lui, est décédé en 1998 à l'âge de 81 ans.

Valerie Brown, épouse White, la sœur d'Eric Brown, se rappelle très bien d'Albert : Eric et Thomas faisaient des commentaires sur la nature taciturne et imperturbable d'Albert Tuuri. Al n'avait pas revu son frère depuis deux ans, quand ce dernier entra, ils étaient en train de jouer aux cartes. Albert leva simplement la tête et dit « salut » comme s'il le voyait tous les jours et reprit la partie de cartes. Lorsque dans l'avion, Al disait, « Tu ferais mieux de zigzaguer un peu skipper » cela signifiait en vérité « tire toi de là en vitesse » !

La famille Tuuri et ses descendants :

Le père, Esaias Emil Tuuri

La mère, Maria Eleonora Kinnunen

1) Edward Turrie (Alma Maki) – 5 garçons, 5 filles

2) Ina Tuuri (Roy Nuttall) – 2 garçons, 2 filles

3) Waldemar Terry (Ada Fisher) – 2 garçons, 2 filles

4) Elmer Tuuri (Martha Pajamaki) – 1 garçon, 1 fille

5) Albert Tuuri – ne s'est pas marié, est mort pendant la Seconde Guerre Mondiale

6) Wilbert Tuuri (Jessie Philips) – 2 garçons, a servi durant la Seconde Guerre Mondiale

7) Harold Tuuri – ne s'est pas marié, est mort pendant la Seconde Guerre Mondiale

8) Walter Turrie – ne s'est pas marié, a servi durant la Seconde Guerre Mondiale

9) Laura Tuuri (Nels Johnson) – 1 fille

“When you go home, tell them of us and say, for your tomorrow, we gave our today.”

“Lorsque vous rentrerez chez vous, parler leur de nous et dites: pour votre demain, nous avons donné notre aujourd'hui »



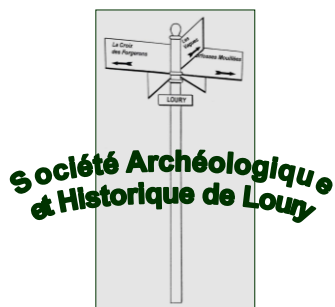
PROGRAMME FOR THE CEREMONY OF JULY 28th:

- 3pm: The families of the airmen meet at the town hall (private)
- 4pm: Religious ceremony at Notre-Dame de Rebréchien
- 5pm: Tribute to the airmen at the grave in the cemetery
- 6pm: Inauguration of a stele at the crash site
- 7pm: Exhibition at the reception hall
- 8.30pm: Dinner for the airmen families, friends and organisers



PROGRAMME DE LA CEREMONIE DU 28 JUILLET :

- 15 h : Accueil des familles des aviateurs à la mairie (en privé)
- 16 h : Cérémonie religieuse en l'église Notre-Dame de Rebréchien
- 17 h : Hommage aux aviateurs devant la tombe au cimetière communal
- 18 h : Inauguration d'une stèle sur le lieu du crash
- 19 h : Exposition à la salle polyvalente
- 20h30 : Dîner pour les familles des aviateurs, leurs amis et les organisateurs.



Conception : Remco Immerzeel
 Edition : SAHL
 Réalisation : les Imprimeurs Copiexpress s.a., Saint-Jean-le-Blanc