

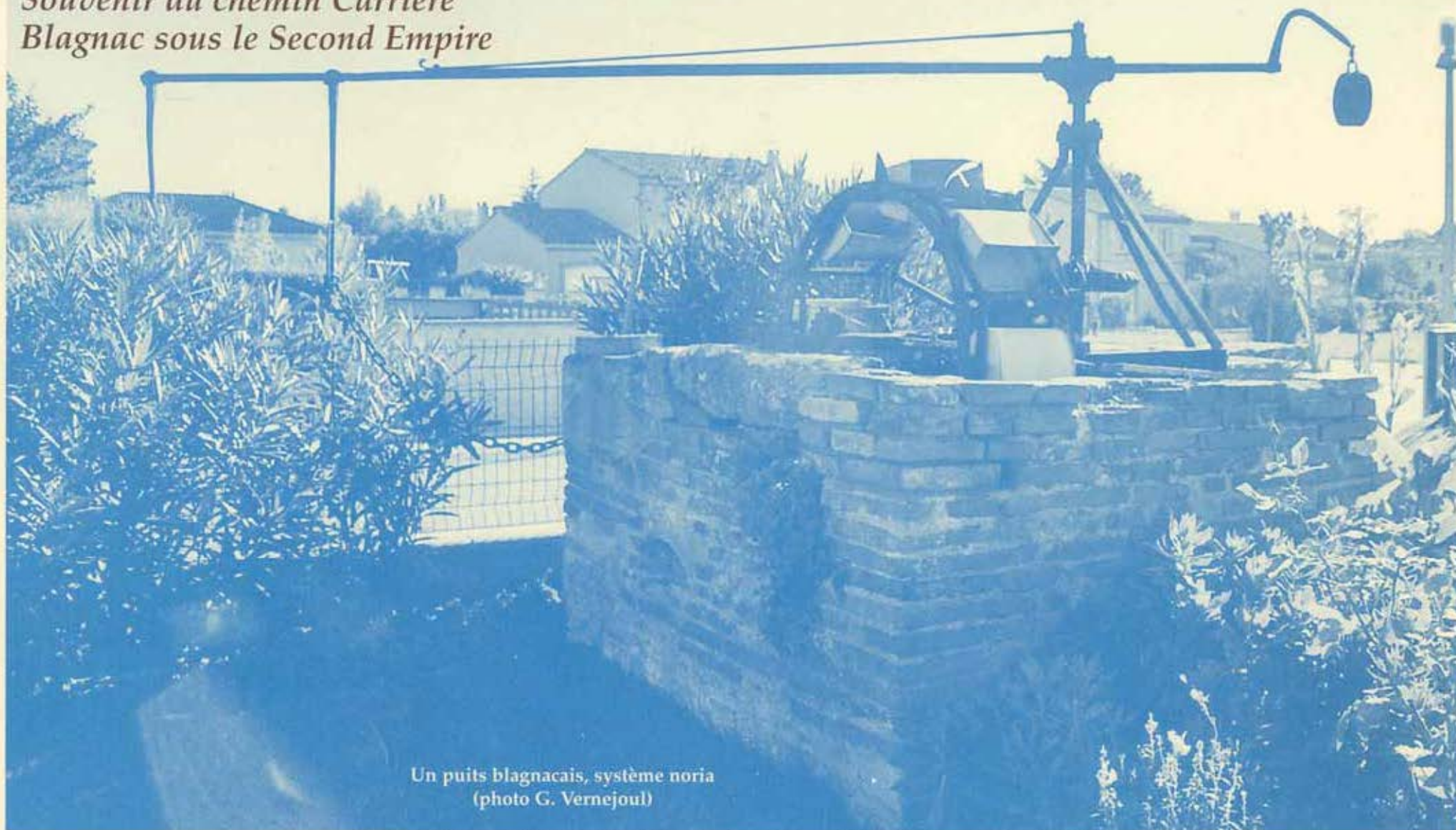
BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

L'eau potable, éternel problème

Le trésor caché dans la chapelle Saint-Exupère

Souvenir du chemin Carrière

Blagnac sous le Second Empire



Un puits blagnacais, système noria
(photo G. Vernejoul)

25 JUIN 1944 - MISSION 441

Le 25 juin 1944, par un dimanche matin, Blagnac vivait ses derniers mois d'occupation. Pas de circulation automobile, peu ou pas de bicyclettes, quelques piétons. Des allées et venues de militaires allemands avec leurs véhicules WH et WL. Les Blagnacais vaquaient à leurs occupations de village rural, malgré l'absence de nombreux hommes : prisonniers, STO, déportés, maquis.



Le B17 et son équipage avant le départ - Dessin de Jean Belis

Personne ne pensait à ce qui pourrait bien se passer en l'an 2002...

Il était loin l'an 2000, loin, loin, très loin.

Revenons à ce 25 juin 1944, mais au nord de Londres.

Sur une base aérienne près Nunthamstead règne une certaine activité dans la nuit, tous les bombardiers disponibles sont en vol.

Vers 5 heures du matin, débute la Mission 441 ; mission prévue de longue date.

Qu'était donc cette Mission ?

Une armada de 240 B 17 escortée de 290 chasseurs décollait dans le petit matin avec pour objectifs les bombardements de Toulouse-Francazal, le terrain de Toulouse-Blagnac et le dépôt d'essence de Montbartier dans le Tarn-et-Garonne.

Traverser toute la France et rentrer en Angleterre était, en 1944, une opération délicate et périlleuse. Pour l'équipage de 9 membres de ce B17, construit par Boeing à Seattle, c'était la cinquième mission en 6 jours.

Le 20 juin, les 9 membres avaient effectué leur première sortie sur Hambourg, le jour suivant, ils attaquaient des objectifs dans la région de Berlin. Après une

journée de repos, les 23 et 24 ils étaient sur des sites de V1 dans le Nord-Ouest de la France.

La Mission 441 fut perçue comme une ballade facile pour cet équipage jeune et résolu. Après les missions sur Hambourg et Berlin l'opposition attendue dans le ciel du Sud-Ouest français semblait négligeable et la protection assurée par les chasseurs semblait impénétrable.

L'objectif premier, était le cap sur Albi que l'armada atteignait vers 9 heures. De là, elle se scinda en trois vagues distinctes avec missions bien précises pour chacune.

La vague de Blagnac survola Lavaur pour arriver un quart d'heure plus tard en vue du terrain d'aviation où les allemands avaient installé une école de chasse et un dépôt de bombes planantes. Deux sites industriels servaient également à la Luftwaffe de centres d'entretien et de réparation pour ses bombardiers et chasseurs.

Le bombardement débuta vers 9 heures 15, et 143 tonnes de bombes furent larguées en un quart d'heure. La flak allemande installée à Colomiers riposta vigoureusement, atteignant le dernier B17. Des témoins



B 17 - collection Michel Perrin

rapportèrent avoir vu une explosion, le lieutenant Gnesin dans sa nacelle de bombardier perdait la vie à 24 ans. Ses 8 camarades pilote, copilote, navigateur, mécanicien, radio, mitrailleurs latéral, ventral et de queue de 24 à 28 ans purent sauter en parachute et eurent la vie sauve. Le B17 mutilé s'éloigna de la formation, et après avoir décrit deux cercles, piquant du nez entra en vrille, commença à se désintégrer pour s'écraser à la lisière d'un bois à Cornebarrieu, où

les soldats allemands s'empressèrent de rechercher les survivants. Seul le corps du bombardier restait dans l'épave disloquée.

Les troupes d'occupation eurent vite fait de rattraper les 8 parachutistes et emmenèrent leurs prisonniers au QG de la Luftwaffe situé au château de Ferradou à Blagnac, où ils furent internés dans les caves.

Le corps du jeune Gnesin abandonné par les soldats allemands fut récupéré par des habitants de Cornebarrieu qui lui donnèrent une sépulture décente dans le petit cimetière communal.

En 1946, le corps du lieutenant Gnesin fut transféré de Cornebarrieu dans un cimetière américain en Lorraine, pour être rapatrié en 1949 aux Etats-Unis, au cimetière national de Long Island à Farmingdale où il repose à proximité de l'endroit où il était né dans l'état de New-York.

Vers 1997 furent retrouvés dans un bois de Cornebarrieu des vestiges (éléments de voilure et de la dérive) du B17, ces derniers remis à l'association Escadrille Croix du Sud furent conservés précieusement pendant quatre ans.

Le 25 juin 2000, lors d'une cérémonie remarquable cette association remettait ces éléments à l'Armée de l'Air Américaine et à la Confederate Air Force (association chargée de la sauvegarde du patrimoine de la Seconde Guerre Mondiale, qui a un petit groupe à Toulouse).



Le B17 en vol
collection Michel Perrin

Après de longues et patientes recherches quatre des huit rescapés encore de ce monde furent retrouvés aux Etats-Unis. Ces vétérans interrogés, se souvenaient bien de la fin tragique de la mission, et de l'internement dans des caves qui suivit ; mais

sans aucune précision. La solution se trouvait donc dans les environs de Cornebarrieu. Restait à retrouver les lieux qu'avait occupé la Luftwaffe en 1944. Plusieurs sites furent évoqués ; le plus flagrant était le château du Ferradou qui avait servi de Q.G. à cette époque.



stèle rappelant les faits de 1944 et à la mémoire du jeune lieutenant.

Dans les jours qui suivirent, une visite des caves du château de Ferradou fut organisée ; et les deux vétérans retrouvèrent les lieux où ils avaient été internés 57 ans auparavant. Moments d'intense émotion pour eux, mais également pour tous les présents.

Le Comité local du Souvenir Français de Blagnac prit ce jour-là la décision en accord avec la municipalité d'apposer près de ces lieux une plaque commémorative, afin de conserver la mémoire des événements de 1944, pour que les générations actuelles et futures n'oublie pas le sacrifice de ces jeunes venus de leur lointain pays pour aider la France à retrouver sa liberté.

C'est donc, depuis cette date anniversaire du 25 juin 2002 que cette plaque inaugurée par Monsieur Bernard Keller, maire de Blagnac et Madame Laurie Fabris, Consul des Etats-Unis, est le symbole de l'humble témoignage de notre reconnaissance. Nous venons d'apprendre avec peine que les deux vétérans ainsi que la sœur du lieutenant Gnesin viennent d'être sérieusement éprouvés (santé et affections) et ne pourraient plus être des nôtres en ces jours.

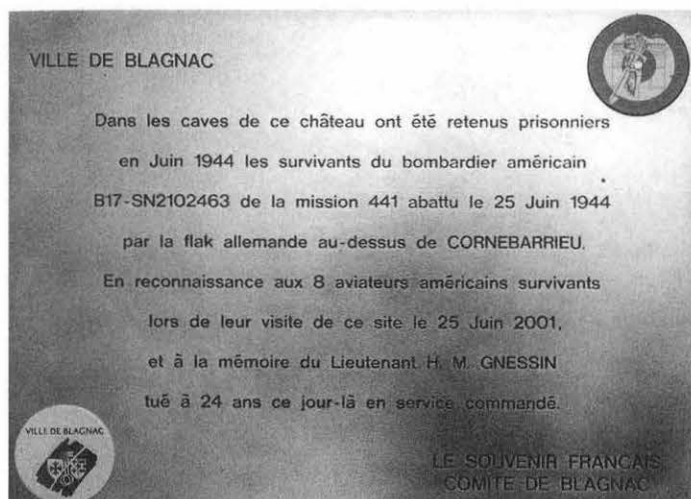
Deux d'entre eux ainsi que la sœur du lieutenant Gnesin acceptèrent de venir avec des membres de leurs familles.

Le 25 juin 2001 se déroula une émouvante cérémonie à Cornebarrieu en présence de la sœur du lieutenant Gnesin et des deux survivants J.H. Wilson et M.C. Butikofer, des autorités locales, les représentants de la Confederate Air Force et l'association Escadrille Croix du Sud, du Souvenir Français, pour l'inauguration d'une



Le B17 immatriculé 2102463 de l'US ARMY avait pour équipage :

- pilote : John K. Godwin
- co-pilote : William N. Freeman
- navigateur : Edward S. Seward
- bombardier : Harold M. Gnesin (tué le 25 juin 1944)
- mécanicien et bombardier supérieur : Merrill C. Butikofer
- radio : John H. Wilson
- mitrailleur latéral : Chester R. Isdhal
- mitrailleur de queue : Frank E. Jenkins
- mitrailleur ventral : Herbert S. Brooks



La plaque commémorative au Ferradou.

Quelques témoignages d'habitants de Cornebarrieu ont pu être recueillis :

« L'avion volant le plus en arrière et le plus bas reçoit un coup direct dans le moteur intérieur de droite. Le feu se déclare immédiatement. L'avion vire vers la droite en descendant en spirale, se déplaçant de

plus en plus vers Cornebarrieu. Nous avons vu s'ouvrir huit parachutes, qui à cause du vent, sont emportés vers Blagnac. L'avion entre-temps est entré en vrille plate en perdant des morceaux de sa voilure droite et de sa dérive avant de s'écraser en bordure de Cornebarrieu. Les Allemands sont rapidement sur les lieux, mais ce qu'ils y trouvent est sans intérêt pour eux. L'après-midi après avoir réussi à me frayer un chemin dans l'épave encore chaude, je découvre un corps avec sa plaque d'immatriculation encore intacte ; c'est celui du Lieutenant Gnesin, qui assis à la pointe de l'appareil n'a pu en sortir. Nous l'enterrons dans notre cimetière ».

Le rapport du radio John Herbert Wilson, 24 ans en 1944, (présent aux cérémonies de 2001) confirme :

« Nous sommes à 7000 mètres d'altitude et je suis assis dans le compartiment directement derrière la soute à bombes, les trappes sont ouvertes et les bombes sont larguées. Mais il y a une bombe de 230 kg qui reste bloquée dans la soute. En m'avancant pour la débloquer, je vois le mitrailleur de la tourelle supérieure, qui se trouve juste à l'avant de la soute, essayer de faire la même chose. A ce moment, il y a une terrible explosion dans la nacelle du moteur n° 3. J'ai l'impression que le moteur n° 2 est également touché, mais moins gravement. Je vois un feu d'oxygène se développer plus avant dans le fuselage et le pilote semble engager une manœuvre de descente pour atteindre une altitude qui nous permettrait de sauter sans risque de perdre conscience par manque d'oxygène. Quelques instants plus tard, c'est la sonnerie d'alarme : sautez, sautez, sautez ! Je me dirige vers l'issue de secours à l'arrière du fuselage et, en passant péniblement au-dessus du poste de tir inférieur, j'aperçois le mitrailleur qui essaie désespérément de sortir de sa tourelle. N'arrivant pas à ouvrir sa ceinture de sécurité, il est en état de panique. Je me baisse pour l'aider et avec quelques efforts j'arrive à le libérer et à le tirer par les épaules hors de la tourelle. Etourdi, il essaie de s'échapper vers l'avant, qui est la mauvaise direction à cause du feu dans le fuselage. Je l'attrape et le tire vers l'issue arrière. Je le pousse dehors et saute derrière lui. Je pense que je suis le dernier qui ait quitté l'appareil. A partir de ce moment je n'ai plus revu notre avion, mais je compte huit parachutes. Il y a en un qui manque, mais je ne sais pas lequel. En arrivant au sol, les soldats allemands sont rapidement sur place, et ce qui se passe à partir de là, c'est une autre histoire ».

Jean-Louis ROCOLLE

SOURCES

Confederate Air Force – Association Escadrille Croix du Sud.
Témoignages d'habitants - Comité Local du Souvenir Français.
Mémoire et vécu de l'auteur