

## Trouvailles et



Junkers88



De Havilland Mosquito

## retrouvailles

**V**ous vous souviendrez certainement que nous avons retrouvé les restes d'un Junkers88 (Un « JU88 ») abattu près de Toulouse (voir Monnaies et Détections n° 46 juin/juillet 2009).

Cet appareil allemand s'entraînait au vol de nuit lorsqu'il fut surpris par un Mosquito anglais, piloté par Alexander Lawson, ayant décollé de Sardaigne quelques heures plus tôt... Profitant de la nuit étoilée, le Mosquito surprit et abattit le JU88 qui ne s'attendait pas à une intrusion ennemie.

Regardez grâce aux liens Internet en fin d'article (i) une copie du carnet de vol d'Alexander Lawson, mentionnant cette mission et sa revendication (ii) le compte rendu d'accident de l'armée de l'air allemande. Il fut capté par les anglais : bien que codé par la célèbre machine « ENIGMA », les messages allemands furent décodés puis compilés dans ce qui fut nommé « ULTRA ». Enfin (iii) sa traduction en français.

Alexander Lawson terminera la guerre comme « Squadron leader » (chef d'escadrille) avec 3 victoires confirmées et décoré de la « Distinguished Flying Cross ».

Récemment, des recherches complémentaires sur le site du crash permirent de retrouver des pièces intéressantes du JU88 (1). Nous nous proposons de « les faire parler » avec vous :



Cette plaque (2) révèle des informations sur l'appareil abattu : elle confirme le type de l'avion (cette machine était un JU88A5, version du JU88 à voilure agrandie) ainsi que sa date de fabrication (août 1940). Cet élément a été fabriqué sous licence Junkers par le constructeur d'avion « Arado », ce qui explique la présence de ce nom.

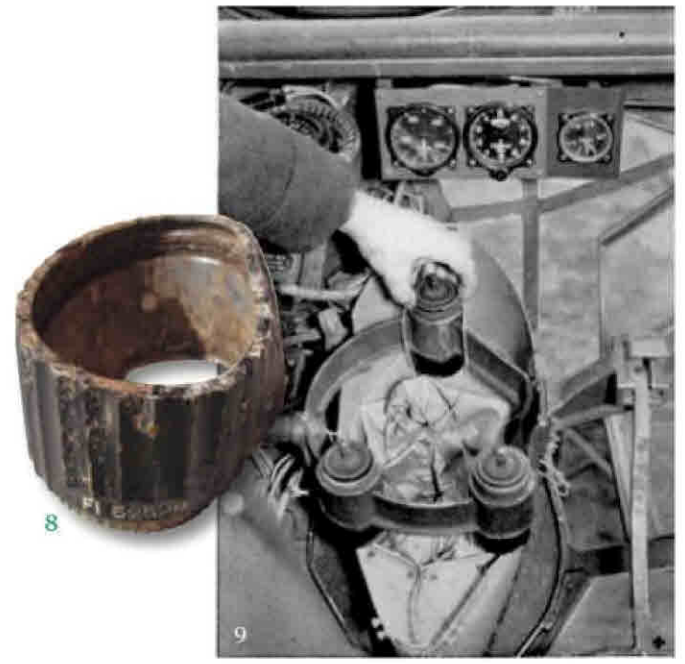
La deuxième étiquette (3) comporte des instructions relatives au circuit hydraulique (traduction : « Attention ! ne connecter ou déconnecter le trim que lorsque le compteur et le condensateur rotatif ont été réglés »).



Cette plaquette, elle, (4), était fixée sur le palonnier (« einneitspedal ») du JU88 (5).



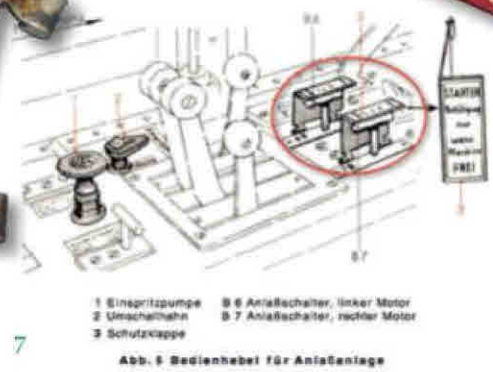
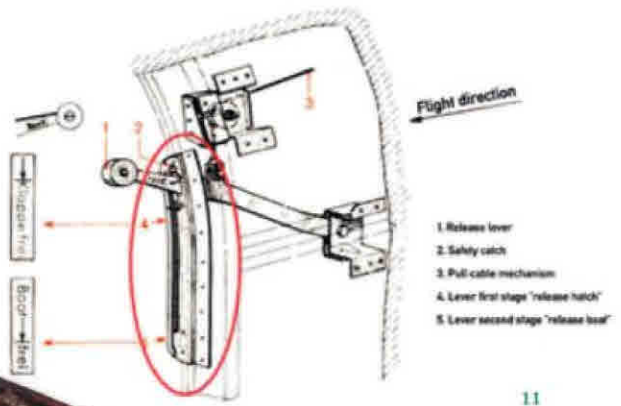
Une roulette (8) s'avère être la mollette de réglage du viseur LÖfte 7C. Le JU88 était aussi un bombardier (9).



Un cache de protection en bon état (6) peut être positionné dans le cockpit (7) : il comporte des instructions destinées au pilote sur la séquence de démarrage du moteur.

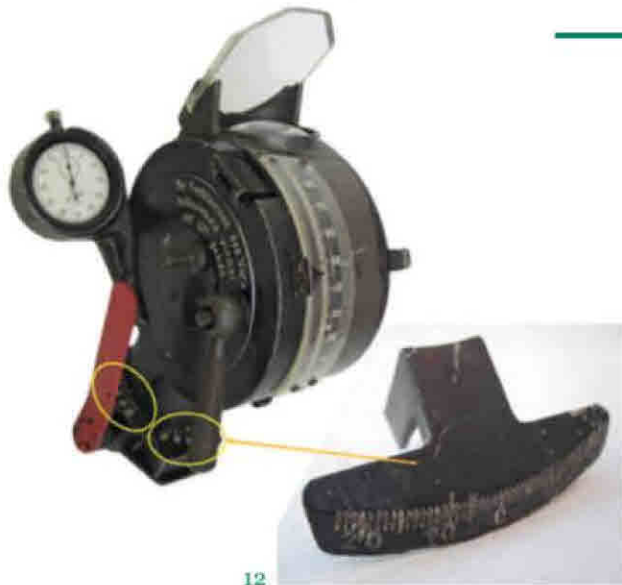


Ce petit composant (10) marqué « boot/frei » (traduction : « bateau/libérer ») était à côté du levier permettant de larguer le canot gonflable en cas d'amerrissage, regardez le schéma du manuel d'opérations du JU88 en photo 11.



1 Einspritzpumpe 6 Anlaßschalter, linker Motor  
 2 Umschaltmehne 6 7 Anlaßschalter, rechter Motor  
 3 Schutzklappe

Abb. 5 Bedienhebel für Anlaßanlage



12

Enfin, une pièce graduée qui paraît être la partie inférieure du vernier de réglage de la lunette de visée (12). Après avoir travaillé sur les vestiges de l'appareil abattu, il reste une autre quête : chercher à retrouver les hommes derrière ces machines.

Le premier élément m'arrive un peu par hasard : un passionné d'aviation danois lisant un de mes messages sur un forum spécialisé me propose la photo de l'un des membres de l'équipage du JU88. C'est en fait un faire-part de décès en sa possession qu'il me fait parvenir (13/13bis).

Ce document émouvant permet de visualiser l'un des quatre jeunes allemands tués à bord de ce JU88 : le mitrailleur de l'appareil.

Puis, côté anglais, j'apprends que le pilote du Mosquito a continué de voler après la guerre. L'idée me vient alors qu'il est peut-être encore vivant. Je pars à sa recherche : j'envoie en Angleterre des courriers et des mails à de nombreuses associations d'anciens de la Royal Air Force, du squadron 23, etc... pour retrouver sa trace.

Cette quête reste sans résultats pendant environ deux ans, jusqu'au matin où mon téléphone sonne : une voix anglaise âgée demande à me parler, et c'est lui, Alexander Lawson, le pilote du Mosquito qui a reçu un de mes messages et avec qui le contact est pris.



13

13 bis



Quelques mois plus tard, je le rencontre à Londres (14) et il me raconte cette nuit du 6 janvier 1944 pendant laquelle, avec trois Mosquitos, ils s'étaient relayés au-dessus de Toulouse pour harceler les équipages allemands qui s'entraînaient.

Alexander me donnera aussi le contact de son navigateur, vivant en Nouvelle Zélande, avec qui j'aurai un échange téléphonique et qui me racontera cette mission de guerre.

Ce complément d'enquête aura ainsi permis non seulement de retrouver des éléments d'avion intéressants, mais aussi d'associer des visages aux noms des protagonistes de ce fait de guerre.

Car c'est bien là l'essence de notre quête qui consiste à toujours sortir de l'oubli la part de l'humain existant derrière chaque élément d'aéronef que nous pouvons retrouver.



**Gilles Collaveri**

Gilles.collaveri@hotmail.fr — 0607318928

N'hésitez à retrouver nos chroniques sur le site [Aeromed.fr](http://Aeromed.fr)

Liens :

- Logbook A.Lawson : <http://www.petit-fichier.fr/2012/10/23/logbook-a-lawson/>
- rapport ULTRA : <http://www.petit-fichier.fr/2012/10/23/rapport-ultra-wnr-0166/>
- traduction rapport ULTRA : <http://www.petit-fichier.fr/2012/10/23/traduction-rapport-ultra/>

Remerciements : Francis Bergèse, Philippe Dufrasne, Thierry Frances, Alexander Lawson, Tom & Moira Lawson, Steve Polyak (pour son expertise unique), Snautzer, Colin Woolfson, Britta Von Rettberg.

Crédit photo : Dapi89 (JU88), imperial war museum (Mosquito)

## THE PECHBUSQUE JUNKERS88

You will certainly remember that we found the remains of a Junkers88 (« Ju88 ») which was shot down near Toulouse in 1944 (Monnaies et detections N°46);

This German aircraft was performing night training when it was caught by surprise by an English Mosquito, handled by Alexander Lawson, which had taken off from Sardinia a few hours earlier.. Taking advantage of the bright night, he shot down the JU88 which did not expect such a threat.

You can read here appended (i) a copy of Alexander Lawson's logbook, showing this mission and this kill (ii) the accident report written by the German Army. Although it was coded with the famous "Enigma" machine, the British managed to read and translate it and such messages were stored in the so-called "ultra" files. (iii) then, its translation (in French);

Alexander Lawson will end the war as Squadron Leader with 3 confirmed kills and with one the highest decoration: the "Distinguished Flying Cross".

Recently, new searches on site lead us to find interesting JU88 parts (picture 1) , which we will look at together:

- this plate (picture 2) provides us with many information: the aircraft type (we are facing a Junkers88 A-5, an extended wing version), and the manufacturing date. The aircraft part that bore this plate was built under Junkers Licence by Arado, thus this name appearing;
- the second label (picture 3) shows instructions concerning the hydraulic system (translation: "be careful! Connect or disconnect the trim only when the rotating condenser has been trimmed");
- this plate (picture 4) was affixed on the rudder pedal ("einneitspedal") of the JU88.
- A cover in good status (picture 6) can be positioned in the cockpit area: it shows instructions for the pilot concerning the engine start;
- This small wheel (picture 8) was to adjust the bombersight LÖfte 7C. (The JU88 was a bomber too);
- This small component (picture 10) marked "boot/frei" (translation: "boat/free") was next to the lever enabling the release of the inflatable dinghy which was on board the JU88, in case it had to ditch in the sea.
- Finally, this small part with graduation (picture 12) was the lower part of the bombersight instrument.

After having worked on the remains of the crashed aircraft, its is interesting to try to know more about the men that were behind theses machines; This is what we did.

The first element reaches me by chance: a Danish aircraft passionate reading one of my "post" on an internet site contacted me to propose me a picture of one the JU88 crew members. As a matter of fact, he had an obituary in his possession and scanned to me (picture 13). A very moving document that allows seeing the face of one the JU88 crew member: the gun operator, who was in the back of the JU88.

Then, on the English side, I discover that the Mosquito pilot kept on flying after the war. I start to think that he still may be alive.. I start to look for him: I send in England letters, emails, to several pilots association, historical RAF squadron association, friends, etc.. to try to locate him

This search remains vane, during two years, until this morning when my phone rings, and an elderly voice asks to speak with me: this was him, I had a contact with Alexander Lawson.

A few months later, I met him in London (picture 14) and he explained me in detail this night of January 6, 1944, when, with three mosquitos', they had flown above Toulouse to harass the German crews that were performing training.

Alexander provided me also with the name of his navigator, who lives in New Zealand, and who described me as well this war mission.

This new enquiry will have permitted not only to show interesting aircraft parts, but also put a face on names of protagonists of this war event.

Because this is the essential goal of our quest: taking out of oblivion each human person and its story, that lays behind any aircraft parts;

Thanks to : Francis Bergèse, Thierry Frances, Philippe Dufrasne, Steve Polyak (for his unique plate expertise), Alexander Lawson, Tom & Moira Lawson, Snautzer, Britta Von Rettberg, Colin Woolfson;

YEAR 1943		AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
MONTH	DATE	Type	No.			
TOTALS BROUGHT FORWARD						
DEC	3	MOSQUITO VI	J	SELF	F/O ROBERTSON	<u>SCRAMBLE AVIANO. RTD. WEATHER</u>
"	10	"	H	"	"	POMICCIANO - ALCHERO
"	20	"	K	"	"	LOCAL FLYING
"	30	"	K	"	"	<u>A.S.R. SEARCH - NO JOY</u>
Al Chandon s/l O.C. 'B' FLIGHT.  Alan H. H. w/c O.C. No 23 Sqn.				Summary for DEC. 1943 Date 5/1/44 Aircraft Units No 23 Sqn. Types. Signature Al Chandon s/l		MOSQUITO VI
JAN	2	MOSQUITO VI	K	SELF	1 YANK CPT. HEFFORD	TO ELMAS - RETURN
"	4	"	K	SELF	P.F.C. SHERMAN	N.F.T.
"	6	"	F	SELF	SCT. ZAJAY	N.F.T.
"	6	"	F	SELF	F/O ROBERTSON	<u>INTRUDER TOULOUSE. DESTROY</u> <u>1 Ju 88 and 1 He III. SAW</u> <u>1 E/A DESTROYED BY A/D FLAK</u>
"	7	"	A	SELF	F/O ROBERTSON	<u>BRESLIA. PIACENZA - 1 TRAIN. 2 A FROM BOLOGNA</u>
"	10	"	K	SELF	F/LT RUMFORD	N.F.T. and AIR TEST.
"	10	"	K	SELF	F/O ROBERTSON	<u>INTRUDER BORDEAUX - A BIND</u>
"	12	"	K	SELF	"	<u>INTRUDER AVIGNON - MARSEILLES.</u>
"	12	"	K	"	"	N.F.T.
"	14	"	K	"	"	N.F.T.
"	14	"	K	"	"	<u>INTRUDER BORDEAUX - NO JOY</u>

GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]  
 1088 Hrs. 15 Mins.

TOTALS CARRIED FORWARD

4. Report dated 7/1 copied by Source, addressed to LASSO  
(Technical Officer used by KG. 76):-

Subject: QM. report.

Date: 6/1/44.

Flying task: circuits and bumps by night.

Place of accident: 2 km. North East of PECHBUSQUE (about  
8 km. South East of TOULOUSE)

Extent of damage: 99%

Type: Ju. 88 A 5, Works No. 0166, marking FI DU

Crew: Pilot-Uffz. JUNGBECK, MAX, dead.

Observer - Ogr. SCHAEFER, MANFRED, dead

Wireless operator, air crew, Uffz. DEIGMOELLER, HELMUT,  
dead.

Air gunner, Uffz. ANDRESEN (word or so smudged).

Cause and course of events:

Uffz. JUNGBECK, being the first crew was fired at by an  
enemy night fighter which had not been reported by either  
Fluko or Flak. The MYO air raid warning was not passed  
through until the aircraft had been shot down. The crew  
itself had recognised the night fighter and had reported

Source : Quatrième groupe de l'escadrille de combat 76 (KG 76)

Rapport daté du 7 janvier 1944, adressé par l'officier technique de l'escadrille de combat KG76

Date (de l'accident) : 6 Janvier 1944

Objectif de la mission : circuits et vols de nuit

Lieu de l'accident : 2 km au Nord Est de Pechbusque (environ 8 km au Sud Est de Toulouse) ;

Etendue des dommages : Avion détruit à 99%

Type de l'appareil : Ju. 88 A-5 Numéro de série 0166, immatriculation F1 + DU

Équipage : pilote sous officier Max Jungbeck, tué,

Observateur : Ogfr. Manfred Scaaefer, tué ;

opérateur radio, équipage, sous officier , Helmut Deigmoeller, tué,

mitrailleur, Sous officier Andressen, tué ;

Cause et déroulement des événements :

Le sous-officier Jungbeck, le premier équipage visé, fut pris pour cible par un chasseur de nuit ennemi qui n'avait été signalé, ni par le contrôle au sol, ni par la défense contre avion (Flak).

L'avis de raid ennemi n'avait pas encore été reçu lorsque l'appareil fut abattu.

L'équipage lui-même vit l'avion ennemi et le signala par transmission radio.

Immédiatement après, le chasseur de nuit fit une seconde attaque, pendant laquelle le Ju.88 s'écrasa avec le train d'atterrissage sorti.

Source : certainement du quatrième groupe de l'escadrille KG76 au commandement de l'escadrille KG76.



Attaque dans la nuit du 6 mars 1944

# Sur la trace d'un chasseur et de sa cible

Enquête sur un Arado 96 abattu par un De Havilland "Mosquito" en 1944 au-dessus du village de Bénéjacq, dans les Pyrénées-Atlantiques.

Par Gilles Collaveri

Il est bien connu dans le village de Bénéjacq, dans les Pyrénées-Atlantiques, qu'un avion allemand s'est écrasé pendant la Deuxième Guerre mondiale dans la forêt voisine. De nombreuses rumeurs ont circulé à propos de cet appareil mystérieux : on a entendu dire que c'était un prototype, qu'il aurait été abattu par la Résistance, ou par un chasseur allié.

Une enquête s'impose pour essayer de rassembler des témoignages, rechercher l'histoire de cet avion et – pourquoi pas ? – en retrouver des pièces.

Sur place, nous rencontrons le conseiller municipal qui nous ac-

cueille avec gentillesse et nous explique qu'un habitant du village, M. Barraque – récemment décédé – témoin de l'accident dans sa jeunesse, a récupéré pendant des années des pièces de cet avion dans la forêt. M<sup>me</sup> Barraque nous montre quelques petits objets provenant de l'épave qu'elle a conservés, mais nous apprenons qu'elle a donné à la municipalité le reste des pièces. En effet, bien stocké dans un entrepôt, un bidon de plastique bleu nous livre son contenu : des fragments de structure, des composants d'équipements, etc. Tout de suite, un morceau d'aluminium retient mon attention : ces fragments ressemblent beaucoup à une

aillette de casserole d'hélice d'un Arado 96, biplace d'entraînement de la Luftwaffe.

## Que s'est-il passé cette nuit-là ?

Ce premier indice est confirmé par le marquage "96" sur une autre pièce, puis par le numéro de pièce du cadran d'un indicateur de pression, FL20512-2 et, enfin, par une plaque qui s'avère être celle du manche à balai : nous sommes bien en présence d'un Arado 96.

Des témoignages locaux nous mettent ensuite sur la piste de l'avion. Tout d'abord, dans l'article d'un jour-

nal local publié il y a plusieurs années, M. Barraque révèle que l'avion s'était écrasé à une date proche de celle du bombardement de l'usine Morane-Saulnier de Tarbes, le 10 mars 1944.

En parallèle, un autre témoin, M. Fouert-Pourret, confirme le mois et l'année de l'accident, mars 1944, mais il nous apporte aussi une information supplémentaire, le jour exact : "C'était un mardi ou vendredi, car c'était le jour de la répétition de l'harmonie municipale, qui se déroulait uniquement ces deux jours-là". Précision cruciale...

Nous sommes donc face à un Arado 96 qui s'est écrasé en mars 1944, un mardi ou un vendredi. Une ►

Le bidon de plastique va nous révéler son contenu...





GILLES COLLAVERI

question posée sur un forum spécialisé (12oclockhigh.net), et la réponse arrive immédiatement, sans ambiguïté. L'Arado 96B-3 n° 964379 (codé "22 blanc") de la Jagdgeschwader 101, piloté par Hans Wesser, s'est écrasé dans la région Midi-Pyrénées en mars 1944 : c'était le 6 mars, un mardi ! Cette fois, ça y est, l'appareil est identifié avec précision. Le rapport de la Luftwaffe (lire encadré page 34) précise que l'Arado s'est écrasé suite à "un tir d'armes de bord" : mais de quels tirs s'agissait-il ? De tir d'avions alliés ? De tirs venant du sol ? Mais que s'est-il réellement passé cette nuit-là ?

La magie d'Internet fait alors une nouvelle fois ses preuves : nous découvrons que James Forrest "Lou" Luma du Squadron 418, sur "Mosquito" VI, parti de sa base de Ford, dans le Sussex, a abattu un avion ennemi le 6 mars 1944, à 25 km au sud-ouest de Pau. Son rapport de mission confirme formellement la localisa-

tion et valide donc "notre" Arado comme étant sa quatrième victoire. "Lou" est un as avec cinq victoires confirmées, décoré des DFC (*Distinguished Flying Cross*) anglaise et américaine. Nous le retrouvons aux États-Unis. Très intéressé par notre enquête, il nous précise combien la chasse de nuit était difficile, le pilote étant occupé à placer son appareil en position favorable, pendant que le navigateur identifie l'appareil ennemi. Les caméras s'avèrent inutiles dans ces conditions, car elles se déclenchent en même temps que le tir et la lumière des coups de départ rendent les images inexploitable.

### À la recherche d'un certain Hans Wesser

Revenons aux objets personnels découverts sur place. Certains sont très émouvants, comme le bracelet de montre du pilote allemand. Puis voici

Ci-dessus à gauche : les pièces de l'Arado 96 voient le jour.



Plaque d'identification du manche à balai.

deux pièces allemandes datées de 1924, et une médaille talisman représentant un skieur et un géant barbu, avec les mentions "Riesengebirge - Rübzahl" et "Schneekoppe 1605 m." Enquête faite, cette médaille provient des Riesengebirge (montagnes géantes), une chaîne montagneuse située entre Prague, en République tchèque, et Bratislava, en Slovaquie, dont le point culminant est le Schneekoppe (la tête de neige).

Le géant Rübzahl représenté sur cette médaille est un esprit mythique local qui symbolise l'aspect naturel, inviolé, sauvage et authentique de cette région. Une nouvelle question s'impose : Hans Wesser habitait-il près du Schneekoppe ?

Avec l'aide d'un ami allemand, j'envoie un courrier à une vingtaine de personnes portant le nom de Wesser, demandant s'ils sont apparentés avec le pilote. Quelques semaines plus tard, le destinataire de

Des pièces de l'Arado récupérées à l'époque de l'accident par un habitant de Bénéjacq.

Le marquage "96" apparaît sur une pièce.

Cadran d'un indicateur de pression.



La médaille talisman avec les inscriptions "Riesengebirge-Rübzahl" et "Schneekoppe 1605 m."



Pièces de monnaies de 10 Rentenpfennig de la république de Weimar datant de 1924.

l'un de mes courriers me répond : il a découvert que Hans Wesser est référencé sur le registre civil de la ville d'Eisenberg, distante du Schneekoppe que d'une petite centaine de kilomètres ; Hans Wesser, originaire d'Eisenberg, allait très certainement skier dans ces montagnes. Mon interlocuteur précise : "Hans Wesser avait un frère, né en 1922, décédé en 1923. Il avait aussi une sœur, Ruth, née le 19 novembre 1927, décédée le 12 juillet 1982. Ruth Wesser et Hans Joachim Wesser n'eurent pas d'enfants. Il n'y a donc pas de descendants de la famille Wesser."

L'histoire est ainsi bouclée, Hans Wesser a disparu sans laisser de descendance, et n'a plus de famille. Les vestiges de son avion qui subsistent vont, eux, connaître une deuxième vie, puisqu'ils ont été cédés par la mairie de Bénéjacq à un passionné d'aéronautique qui est en train de restaurer un Arado 96.

D'une certaine façon, nous pouvons ainsi espérer un jour voir l'Arado 96 de Hans Wesser revivre...

Remerciements : M. Barraque qui nous a malheureusement quittés récemment, M<sup>me</sup> Barraque, Christian Falliero, M. Fouert-Pourret, Thomas Genth, Irene

et Roy Grinnell, Éric Guillaume, Jürgen Haus, M. Lacrouz, Noël Paradis-Cami, Steve Polyak, Matti Salonen, Lino Von Gartzten, Britta Von Rettberg. Roy Grinnell a publié en France chez Bamboo : *Roy Grinnell, l'artiste des as*. Pour plus de renseignements : [www.roygrinnell.com](http://www.roygrinnell.com)

### Rechercher le site d'un accident aérien

Cette recherche se base sur le recoupement de témoignages locaux (typiquement : l'agriculteur âgé qui se souvient et peut indiquer un site) et d'archives (repérage d'un nom de village dans lequel un accident est annoté). Le téléphone s'avère ensuite être un outil efficace pour trouver les bons contacts et il fait gagner un temps considérable : la mairie, les associations locales, etc., sont souvent sources d'informations précieuses. Typiquement, dans le cas du présent article, c'est le bouche à oreille qui nous a amenés à découvrir ce bidon rempli de pièces de structure d'Arado 96. Une exploration sur le terrain s'impose ensuite : enquête sur place, interviews des habitants, puis recherche dans les environs ou sur le terrain lui-même... Le site de l'accident ayant été déterminé avec certitude, le cycle des demandes d'autorisations peut commencer : lourd mais impératif. Il faut le feu vert écrit du propriétaire du terrain, ainsi qu'une autorisation préfectorale de fouilles (via le service régional de l'archéologie de la région concernée), assorti le cas échéant d'une autorisation d'usage de moyens de détectations électromagnétiques, si un détecteur de métaux est utilisé. Enfin, la prospection elle-même peut commencer. Mais ceci est une autre aventure...

"First Sting"  
par Roy Grinnell  
"Lou" Luma  
abattant sa  
première victime  
un Me 410



Roy Grinnell

## 6 mars 1944 : les rapports américain et allemand

Rapport de mission de James Forrest "Lou" Luma du Squadron 418.

6 mars 1944, 20h 03, base de Ford. Le lieutenant américain James Forrest "Lou" Luma et son navigateur C. Finlayson décollent à bord de leur "Mosquito" du Squadron 418 pour une mission sur Toulouse puis sur Mont-de-Marsan. Voici leur rapport expliquant la rencontre avec l'Arado 96 : "Arrivant sur Toulouse, je constate que l'aéroport est éteint. Aucune cible d'opportunité ne se présentant, nous décidons alors de tenter notre chance vers Pau avant de rentrer à notre base.

22h 40 : j'aperçois un appareil avec un feu de position rouge allumé sur sa gauche, volant dans la direction opposée à la nôtre. Ne nous ayant vraisemblablement pas vus, l'ennemi vire vers le sud, puis vers l'ouest. Je le suis dans ses évolutions et je positionne notre "Mosquito" derrière et en dessous de l'appareil.

22h 42 : arrivé à 140 m de l'avion allemand, je déclenche deux brèves salves de trois secondes environ. Instantanément, l'appareil allemand prend feu, explose, et s'écrase au sud-ouest de Pau ; nous l'avons identifié comme un Fw 190. Il avait apparemment un long nez, avec les pipes d'échappement de chaque côté du moteur exactement comme sur un moteur de Messerschmitt 410."

[C'est la quatrième victoire de "Lou" Luma après celle sur un Me 410 en janvier 1944 (représenté sur la peinture de Roy Grinnell en haut de page), un Heinkel 177 et un Fw 190. La confusion avec l'Arado 96 est compréhensible dans la mesure où les deux d'appareils sont des monomoteurs à aile basse et moteur en ligne. N.D.L.R.]

22h 47 : alors que nous nous dirigeons vers le nord, notre moteur droit s'arrête ; nous passons l'hélice en drapeau à 800 pieds d'altitude [240 m].

23h 00 : après cinq minutes environ, le temps qu'il refroidisse, nous redémarrons et remontons à 2 000 pieds [610 m], le moteur commence à fumer furieusement ; nous l'arrêtons et passons l'hélice en drapeau.

[Le moteur a ingéré des débris de l'Arado et il y a

une fuite de liquide de refroidissement. N.D.L.R.]

Nous sommes rentrés à 2 000 pieds sur tout le reste du parcours et nous sommes passés par Saint-Brieuc."

À 2h 25, à l'issue d'un vol monomoteur de 2 heures et demie à l'altitude de 2 000 pieds, "Lou" Luma et son navigateur se posent sur leur base. Pour ce fait de guerre, "Lou" Luma se verra attribuer la Distinguished Flying Cross américaine.

Rapport de la Luftwaffe :

"6 mars 1944, 2<sup>e</sup> Escadrille de la JG 101, Arado 96B3, n° de série 964379, portant le chiffre "22 blanc", écrasé à Pontacq, à 7 km à l'ouest de Lourdes et à 24 km au sud de Pau, abattu suite à un tir d'armes de bord. Détruit à 100 %, élève pilote Hans Wesser tué. Tombe : Berneuil-en-Charente, carré 4, rangée 28, tombe 1497."

COLL. JAMES FORREST "LOU LUMA"



"Lou" Luma (pipe) et C. Finlayson (à d.) devant leur "Mosquito" Moonbeam Mc Swine.

## ARADO 96 B-3 and Mosquito VI

### An investigation about an Arado 96 shot down by a Mosquito at Bénéjacq, in the French Pyrénées

It is well known that a German aircraft crashed in the Bénéjacq forest during World War II. There are many rumors about this mysterious aircraft and the circumstances of its loss. Was it a prototype? Was it shot down by the French Maquis or by an Allied fighter? A full investigation has to be conducted, everything needs to be checked: we have to determine the date and circumstances of the crash, the type of aircraft, and the identity of the pilot.

In Bénéjacq, at the city hall, the local councillor welcomes me with warmth and takes time to discuss this with me. He confirms that an inhabitant of the village, who recently passed away, Mr. Barraque, had for several years as a young person, patiently collected parts of this aircraft found lying in the forest. He devoted much time to retrieving these parts--the tragic event had profoundly affected him.

The parts collected by Mr. Barraque have been kept and protected in a municipal shed. His wife, Mrs. Barraque has also kept certain objects found by her husband, that moved him emotionally, such as a watch wrist and seat harness buckles.

So, we go to that shed and, indeed, many airframe parts, components, and pieces of equipment are discovered in a plastic barrel. Will these items help in identifying "our" aircraft?

Immediately, I recognize an aluminum part: it looks very much like a piece of a propeller spinner from an Arado Ar 96, a standard German training aircraft.

The tentative aircraft identification made possible by the spinner is soon confirmed by a "96" on another part then by a part number "FL20512-2" on a pressure indicator and finally by a plate from the pilot's stick. We are definitely tracking an Arado 96.

Then, the testimonies of residents fortunately put us on the right track.

First, there is an article published in a local newspaper a few years ago in which Mr. Barraque explained that he had heard an aircraft crash on a day near the occasion of the Tarbes Morane Saulnier bombing (which took place on 10 March 1944).

Another testimony comes in parallel to Mr. Barraque's. Mr. Fouert Pourret confirms the month and the year of the crash: March 1944. He also provides an important piece of information that narrows the days of the week that the crash took place. It was either a Tuesday or a Friday, because he remembers vividly that it happened on a day that the municipal band rehearsed, definitely one of those two days. This is a key piece of information for the investigation.

By putting together all of the pieces of the puzzle we have gathered, we reach the following conclusion: we are dealing with an Ar 96 that crashed in March 1944, either on a Tuesday or a Friday.

With that known, we turn to a dedicated aviation history forum (12 O'clock High!) to try and learn more--an answer arrives right away. Only one Ar 96 had crashed in the South West of France in March 1944: it happened on 6 March, which was a Tuesday. It was now clear that we had identified "our" aircraft!

The unfortunate aircraft was carrying the identification number « 22 » painted in white (the Arado we found at pic du Ger see previous article was the white "23"). Its pilot was Hans Wesser, and he is buried at the military cemetery of Berneuil in Charente. The aircraft crashed (per the Luftwaffe report that may be read at the end of this article) after "being shot". Was it fired on by another aircraft, from the ground or by something else? What happened that night that led to the loss of aircraft and pilot?

The "magic" of the Internet then produces more information. I discover that a Mosquito flown by an American pilot shot down a German aircraft on 6 March 1944, 25 kilometers South West of Pau. That pilot was James Forrest "Lou" Luma, an ace (he scored five confirmed victories) who was awarded both the English and the American Distinguished Flying Cross (DFC). And he now lives in the United States.

Wasting no time, I contact him by mail, and he answers me very nicely. He sends a photo of himself with his navigator in front of their Mosquito (on the picture, he has a pipe and his navigator F. Finlayson is on the extreme right of the picture). He explains "Aircraft recognition on a moonless night is extremely difficult. It is the navigator's task. The pilot is too busy positioning their aircraft into the position where a kill can be made. If he is really lucky, the navigator will gain a little information at the time of the explosion. Gun camera negatives are completely useless for aircraft identification purposes at night. The camera runs when the firing mechanism is activated";

#### LOOKING FOR HANS WESSER

Back at the crash site near Pau, buried in the earth, some personal items are found. Two German coins dated 1924, and a « talisman » medal with a skier on one side, and a giant with a beard on the other side, with the markings « Riesenbirge – Rübezahl » and «schneekopf 1605 m.». The meaning of this medal is explained to me by a German friend: «the owner of this medal was most certainly a mountain climber because the « riesenbirge » (the « giant mountains ») are a chain between Praha and Bratislava. The highest point is the schneekopf (« snow head») whose height is 1605 Meters and it is the border between Poland and the Czech Republic. The giant named « Rübezahl » on this medal is a local mythical spirit symbolizing the nature, wild and genuineness of the area. His age, his old clothes his beard and his baton are typical of the inhabitants of this area where the myth took shape centuries ago .

Did Hans Wesser live near the Schneekopf? Thus, another investigation begins: finding Hans' family roots. I send letters to 20 persons in Germany bearing the name "Wesser" asking if they might be from his family. A few weeks later I receive an email from a person with the same last name, although not related to Hans, who was kind enough to conduct a full investigation. Hans Wesser appears in the municipal register of the city of Eisenberg; if you place Eisenberg on the

map, you can see that the distance from the « Schneekopf » is no more than a hundred kilometers. It is very likely that Hans skied in those mountains.

The respondent's email continues: Hans had a brother, born in 1922, who died in 1923 and a sister, Ruth, born on 19 November 1927, who died on 12 July 1982. Neither Ruth or Hans Wesser had any children--today, Hans Wesser has no descendants.

Although no members of Hans' family are alive today, the remains of his aircraft will now have a second life. They have been donated by the Benejacq city hall to a skilled enthusiast who will rebuild the aircraft. So, in a certain manner, we can hope one day to see the Ar 96 of Hans Wesser born again.

[Gilles.collaveri@hotmail.com](mailto:Gilles.collaveri@hotmail.com)

Thanks to: Mr. Baraque Madame Baraque, Christian Falliero, Mr. Fouert Pourret, Thomas Genth, Eric Guillaume, Jürgen Haus, Mr Lacrotz, Noël Paradis-Cami, Matti Salonen, Lino Von Gartzten, Britta Von Rettberg ;

Painting (« first sting »): thanks to Roy Grinnell (do not hesitate to visit his website [HYPERLINK "http://www.roygrinnell.com" \o "http://www.roygrinnell.com/"](http://www.roygrinnell.com) [www.roygrinnell.com](http://www.roygrinnell.com) ) Roy has published in France at Bamboo the book: "Roy Grinnell, l'artiste des as » ;

### **The American and German reports**

#### Lou Luma report :

6 March 1944, 8PM03, RAF Ford (USAAF Station 362), Sussex, England: two Americans, Lieutenant J. Luma (pilot) and C. Finlayson (navigator) from the 418th Squadron, take off in their Mosquito for a combat patrol to Toulouse, then Mont de Marsan. Unable to reach their initial target (Toulouse), the crew decides to fly to Pau before returning home. Their decision that night will seal the fate of an Arado 96 and its young pilot, and the original mission report is here attached.

#### Luftwaffe report:

1944-03-06, 2./JG 101, Ar 96B-3, 964379, 22 weiÙe, Pontacq, 7 km westlich Ossun und 24 km südöstlich Pau, Absturz bei Nachtflug infolge Bordwaffenbeschuß. Bruch 100 %.

Flugschüler Ofhr Wesser, Hans, tot

Grab: Berneuil/Frankreich, Block 4, Reihe 28, Grab 1497

#### Translation:

6 March 1944, 2nd squadron of JG101, Arado96B3, serial number 964379, with the number "22" white, crashed at Pontacq, 7km West of Lourdes and 24 km South of Pau, crashed after a

on board weapon shooting, 100% destroyed, student pilot Hans Wesser, killed.  
Buried in Berneuil en Charente, square 4, line 28, grave N° 1497.

Note : The painting in this article was made by the famous artist Roy Grinnell, and it depicts Lou flying his personal Mosquito "Miss Moonbeam McSwine", while scoring his first kill against a Messerschmitt Me 410 heavy fighter.



## Le fils du pilote



Il y a quelques années, Jean nous avait aidé à retrouver les vestiges d'un Mustang I crashé en 1943 en Bretagne nord.

**P**armi les pièces retrouvées (photo 1), il y avait en particulier la montre du tableau de bord arrêtée à l'heure précise du crash (photo 2), témoignage émouvant et symbolique du drame qui s'était déroulé là.

Alors âgé de 16 ans, Jean avait vu l'épave de l'avion et le corps du pilote, qui avait été éjecté de l'appareil. Jean nous avait alors précisé que ce jeune pilote anglais était le père d'un enfant, un garçon âgé de quelques années seulement.

### La recherche du fils du pilote

L'identité du pilote, Anthony Willcock, et les circonstances de l'attaque avaient été retrouvées sur Internet après une longue enquête, et l'idée avait germé de retrouver le fils du pilote – Christopher –, pour lui restituer les vestiges de l'avion de son père.



Mais la tâche était immense : j'étais conscient que je cherchais une aiguille dans une botte de foin. J'avais bien lancé plusieurs « bouteilles à la mer » : des courriers à des associations de pilotes de la Royal Air Force, des mails à des amis londoniens, des « posts » sur des sites internet, sans résultat. Je n'avais reçu aucune réponse, jusqu'à ce jour...



## Février 2012 : un mail tombe...

Bien qu'en vacances, j'ai gardé mon « blackberry » avec moi. Par réflexe, j'y jette un œil, et je vois un mail venant d'Angleterre, envoyé par une personne inconnue. Je le lis rapidement : « Monsieur, j'ai vu votre mail dans lequel vous recherchez Christopher Willcock. Cette personne, c'est mon père, il habite Oxford, il est très intéressé par vos recherches, prenez contact avec lui, voici son email... » ;

J'explose de joie, et à peine arrivé à la maison, je saute sur mon ordinateur. Une correspondance forte et émouvante s'instaure entre nous. J'ai une chance incroyable : je cherchais « Christopher Willcock » mais la personne à qui j'écris s'appelle « Klim Mc Pherson ». L'explication est la suivante : comme beaucoup d'anglais, Christopher a décidé d'utiliser son deuxième prénom, et ayant été élevé par son beau-père Mr. Mc Pherson, il a décidé d'utiliser son nom. C'est par un pur hasard que l'un de ses cousins faisant des recherches généalogiques a lu mon « post » sur le site internet « RAFCommand » et a transmis mes coordonnées à sa fille : c'est elle qui m'a écrit.

Klim m'explique que son père a disparu alors qu'il était très jeune et qu'il ne l'a pas connu, il ignore tout des circonstances de sa mort. Après lui avoir relaté mes découvertes, il me déclare très rapidement « Je veux vous rencontrer, vous et Jean. Quand puis-je venir en Bretagne ? »

## La rencontre

J'organise un rendez-vous entre nous trois, Klim, Jean et moi. Trois mois plus tard, avec quelques amis proches, nous attendons Klim, sur une placette en Bretagne. A l'heure prévue, une voiture surgit, puis deux, puis trois ! Klim a décidé de venir avec toute sa famille, ses trois enfants, ses petits-enfants, ils sont treize au total.

Comme il fallait s'y attendre, c'est une rencontre pleine d'émotion (photo 3). Jean nous emmène sur le site exact où le père de Klim a disparu presque 70 ans plus tôt (photo 4), il nous raconte ce qu'il a vécu jeune et ce qu'il a vu : l'emplacement où l'avion était, et où le corps du pilote se trouvait. Klim explique à ses petits-enfants, qui sont très attentifs (photo 5).

De retour à la voiture, je remets à Klim les vestiges de l'avion de son père, en particulier la montre du tableau de bord (photo 6). La Presse prend des photos et nous partons nous restaurer au village le plus proche.

Ce que Klim ne sait pas, c'est que j'ai téléphoné à Madame le maire quelques semaines plus tôt en lui demandant de préparer un événement, et une surprise y attend Klim.





À notre arrivée, devant le monument aux morts, le conseil municipal au grand complet, les anciens combattants, le commandant de la base de Landivisiau, etc. sont là (photo 7).

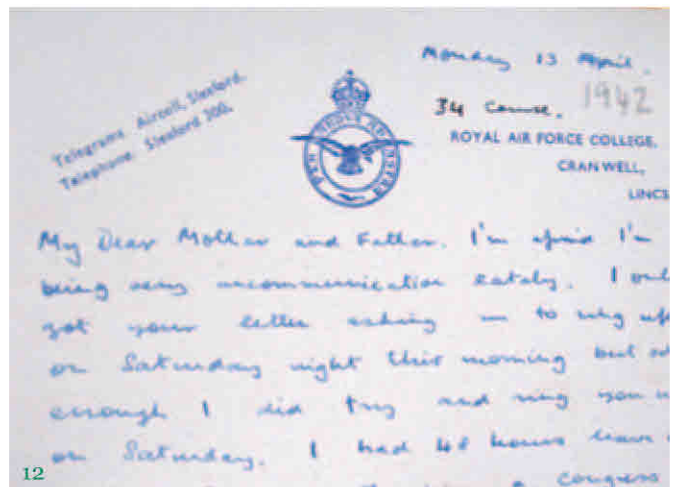
## La plaque commémorative

Après plusieurs discours, Klim découvre ce que l'on attend de lui : dévoiler la plaque à la mémoire de son père qui a été apposée sur le monument aux morts. C'est ce qu'il fait, devant l'assistance silencieuse (photos 8) ; et avec tous ses petits-enfants, et Madame le maire, il pose devant le monument (photo 9).



Puis, Madame le maire invite tout le monde à la mairie à une réception. Des photos amenées par Klim passent de main en main, celle-ci frappe car la ressemblance entre Anthony Willcock et son petit-fils est stupéfiante (photo 10). Un article dans le journal local se fera l'écho de ce moment unique (voir <http://www.petit-fichier.fr/2013/11/01/ignacien-77-p-1-a-7/>).

Un déjeuner a lieu ensuite dans l'auberge du village : Klim, sa famille et les habitants du village, se retrouvent



réunis (photo 11). Au cours de ce repas, Klim fait circuler de nombreux documents sur son père et d'autres relatifs à sa disparition (photo 12).

Ainsi se conclue une journée tellement intense en émotions qu'elle aura toujours sa place dans notre mémoire ou, comme le dirait notre nouvel ami britannique : « A day to remember ! »

En effet, fidèles en ce sens à la mission que nous nous sommes fixée, nos recherches auront permis de faire revivre un pilote anglais disparu pour notre liberté et de perpétuer sa mémoire vis-à-vis de son fils, de ses petits-enfants et, par là-même, de nous tous qui lui sommes tant redevables de son sacrifice.

**Gilles Collaveri** Gilles.collaveri@hotmail.fr

## THE PILOT'S SON

A few years ago, Jean helped us find the remains of Mustang I which had crashed in Northern Brittany, in 1943. Among the parts we found (picture 1) was the dashboard clock, which had stopped at the exact time the aircraft had crashed (picture2), a moving testimony but also a symbol of the drama that had occurred there.

Jean was 16 at that time he had seen the aircraft wreck immediately after the crash, and the pilot's body which had been ejected from the aircraft. Jean told us the pilot was a young Englishman and father of a boy aged of only a few years.

The pilot was Anthony Willcock.

## LOOKING FOR THE PILOT'S SON

Once the reasons for the crash had been established after a long search on the web, the aim was to find his son –Christopher- and pass on to him the remains of his father's plane.

But what an enormous task it was going to be: looking for a needle in a haystack.

I had sent "messages in a bottle": e-mails to Royal Air Force pilots' associations, several letters to friends living in London, "posts" on specialized websites, but with all to no avail..... Until this day when....

## FEBRUARY 2012: I RECEIVED A MAIL MESSAGE...

Although I was on holiday, I was still "connected" via my Blackberry. The usual "buzz" was an e-mail a person unknown to me, and from England. It read:

«Sir, I have seen your mail in which you are looking for Christopher Willcock. This person is my father, he lives in Oxford, he is very interested in your researches, his email is here after, please contact him»;

I went wild with joy and immediately went to my computer on getting home. We corresponded, and it was strong and very personal. I was just incredibly lucky: I was looking for "Christopher Willcock" but the person with whom I was corresponding was named "Klim Mc Pherson". The explanation was quite simple. Like many English people, Christopher had decided to use his second first name, and his step father's name, Mr. Mc Pherson.. It was by pure chance that one of his cousins had read my "post" on the website « RAFCommand » and had forwarded my contact details to Klim's daughter who contacted me!

Klim explained to me that he was very young when he lost his father and he never had a chance to actually know him. He ignored the circumstances of his father's death. After telling him about of my findings, he eagerly wrote to me saying: "I want to meet you and Jean. When could I come to Brittany?"

## THE MEETING

Klim, Jean and I to meet three months later. There we were somewhere in Brittany with a few close friends, waiting for Klim to arrive.. A car arrived, then two, then three! Klim had decided to come with his entire family, his three children, and grandchildren: they were thirteen in total!

As expected, it was emotional (picture 3). Jean took us to the very place where Klim's father lost his life almost 70 years ago (picture 4). He described to us what he had seen then and showed us the place where the Mustang had been, and where the pilot's body had laid.

Klim explained it all to his grandchildren, who listened with a great deal of attention (picture 5).

Back to the car, I gave to Klim the remains of his father's aircraft, including the dashboard clock (picture 6). Journalists took pictures of us and we went for lunch in the next a near-by village.

There is one thing Klim was unaware of: I had called the mayor of the village a few weeks earlier, asking her to prepare a reception, as a surprise for Klim.

Upon our arrival, in front of the Memorial, waiting for us were, the village councilors, war veterans, the commander of the Landivisiau Air Force base, and many of the village locals (picture 7) ;

## THE COMMEMORATIVE PLAQUE

After the speeches were, Klim realized what he had to do: reveal the plaque that had been carved in the memory of his father on the War Memorial. He did it in front of the silent assembly (picture 8); And a picture was taken with all his grandchildren and the Mayor, in front of the memorial (picture 9) ;

The Mayor then invited all present to the village hall. Pictures brought by Klim were shown and one was actually striking by the stunning resemblance between Anthony Willcock and his grandson (picture10).

An article in the local newspapers related these events (see <http://www.petit-fichier.fr/2013/11/01/ignacien-77-p-1-a-7/> ).

Then, a friendly lunch took place in the village inn. Klim, his family and the village people, gathered together (photo11): Klim showed us many documents related to his father's disappearance during the lunch (picture 12);

And this is how this intense day ended. A day that will always have a place in our memory and, as our new English friend would say: "A day to remember!"

And by the way, in line with the target we have set ourselves, our research allowed an English pilot who had died for our freedom to live again and, immortalize his memory for his son, his grandchildren, and for each one of us.