

SWEET PEA

Histoire du crash du bombardier américain B17F 42-5130 et de son équipage,
le 6 mars 1942 au-dessus de Saint-Jean-Trolimon - Finistère



Textes de Marcel Buhannic

Préface

Il y a déjà quelques années¹, j'ai rédigé quelques pages rappelant les conditions dans lesquelles a sombré à St-Jean-Trolimon, le 6 mars 1943, une forteresse volante américaine, revenant d'une mission de bombardement sur la base sous-marine de Lorient, et en particulier les tristes circonstances dans lesquelles a été assassiné, au sol, le lieutenant Simmons, copilote de l'appareil. (voir la gazette de St-Jean-Trolimon numéro 4 du 2 juin 2015). Une copie est jointe en annexe.

Depuis, ont été recueillis des documents apportant beaucoup de précision sur lui-même, le but et les résultats de cette mission, le sort des aviateurs après leur atterrissage et leurs captures.

Les quelques pages qui suivent ont pour simple but de regrouper et de diffuser ces renseignements qui retracent une page de l'histoire de St-Jean-Trolimon et celle de Sweat Pea puisse que tel était le nom de baptême de l'appareil, en remerciant tous ceux qui ont aidé à réunir la documentation, et en particulier notre camarade Maurice le Pape qui nous a quitté prématurément.

Il reste encore trouver le coin de la baie d'Audierne où gît l'épave de l'appareil. Qui sait ? Peut-être qu'un jour... on pourra la récupérer. Mais ceci est une autre affaire, du ressort des générations qui suivent.

¹ Voir en annexe

La création du 306e groupe de bombardement

Le 11 décembre 1941, après l'attaque surprise du Japon contre la base américaine de Pearl Harbour, dans le Pacifique, l'Allemagne, liée par un traité d'assistance mutuelle avec les nippons, déclare la guerre aux États-Unis.

Aussitôt la machine de guerre américaine se met en marche. La huitième armée de l'US Air Force est créée le 1er mars 1942 sur la base aérienne de Salt Lake City dans l'Utah. Le 306e sixième groupe de bombardement, qui en fait, comprend quatre escadrons de 10 avions chacun. Dès le 6 avril 1942, il rejoint la base de Wendover, Utah, et démarre son entraînement en vol sur les B17 (forteresse volante). Notre bombardier B 17 F 42-51 30 fait partie des 367e escadron surnommé : «les pigeon d'argile ».

À partir du 1er octobre 1942, les appareils commencent à faire mouvement vers l'Angleterre. Le 13 août 1942, le personnel de base du groupe embarque sur le paquebot Queen Elizabeth, aménagé en transport de troupes et arrive en Écosse le 5 septembre 1942.

Dès le 17 août 1942 À partir de la base de Thurleigh, Alors exploité par la RAF, (35 km à l'ouest de Cambridge) mais où va ensuite s'installer le groupe américain, c'est la première mission de bombardements sur le continent : 12 B 17 escortés par des Spitfires attaquent le port de Rouen et y déversent 16 t de bombes.

Par la suite, les missions se succèdent sans relâche. Le 306e fut le premier groupe à attaquer un objectif stratégique en Allemagne nazie et aussi le premier à cumuler 300 missions au-dessus de l'Europe occupée, dont cer-

taines particulièrement meurtrières pour les appareils et les équipages.. Ses brillants résultats et son rôle de précurseur ou d'ailleurs inspiré un film intitulé «Twelve O'clock High » avec Gregory Peck (Titre français : « **un homme de fer** »). Les équipages, estimaient que ce document était celui qui traduisait le mieux, l'ambiance, les contraintes et les angoisses de leur mission. Il a d'ailleurs été récompensé par deux Oscars.



Le B 17 (Forteresse volante) un avion de légende.

Le Boeing B17 est l'un des bombardiers alliés les plus connus de la seconde guerre mondiale et surtout celui qui a largué le plus gros tonnage de bombes au cours du conflit. Il a été construit en 12677 exemplaires. Ses principales caractéristiques sont rappelées ci après :

- Constructeurs : Boeing (Plus Douglas et Lockheed en période de pointe)
- Mise en service : Avril 1938
- Coût unitaire : 314 400 \$ en 1942 (valeur actualisée 4 800 000 €)
- Moteur : quatre moteurs de 1200 cv (9 cylindres en étoile, consommation totale : 750 l/h)
- Envergure : 31,62 m
- Longueur : 22,66 m
- Hauteur : 5,80 m
- Poids à vide : 16 390 kg
- Poids avec armement : 24 495 kg
- Vitesse maximum : 462 km/h
- Plafond : 10 850 m
- Rayon d'action aller-retour : 1610 km (avec 2700 kg de bombes)
- Armement : 13 mitrailleuses de 12,7 mm

La robustesse du B 17 est fort appréciée par les équipages qui savent qu'ils arrivent à rentrer à bon port même après avoir encaissé de gros dommages. Malgré cela, environ 4700 exemplaires seront perdus au combat, soit un peu plus du tiers des B 17 construits.

Le baptême de l'appareil

Dès l'année 1942, l'arrivée en masse sur le sol britannique des unités américaines en prévision du débarquement sur le continent, a inévitablement perturbé la quiétude de la campagne anglaise, surtout dans le sud du pays qui avait déjà accueilli beaucoup d'évacuer des grandes villes subissant les bombardements allemands.

Aussi la Croix-Rouge et le journal Stars and Stripes, organe officiel des forces armées américaines, ont-ils beaucoup œuvré pour que l'entente la plus cordiale s'installe et continue de régner entre des civils et les militaires américains, malgré les nuisances inévitables dues aux travaux d'adaptation de la piste aux exigences de bombardiers lourds et aux activités aéronautiques elles-mêmes. Des goûters, des visites, et des soirées récréatives diverses ont été organisées pour les enfants et familles en vue de maintenir un contact chaleureux. En particulier, un fond de secours américain, pour les orphelins de guerre anglais a été constituée. Toute unité américaine qui réussirait à collecter dans ses rangs 100 livres, pourrait adopter un orphelin pour un an.

L'escadron du B 17 42-51 30 c'est porté candidat et à adopter pour mascotte de la petite anglaise Maureen, blondinette de trois ans, qu'ils ont surnommé « Sweat Pea ».(Pois de senteur)

Quelques jours après, le 20 décembre 1942, S w e a t P e a Sweat Pea, revêtue d'un l'uniforme de l'US Air Force adapté à sa taille et du calot réglementaire, baptisé le quadrimoteur tout neuf en trempant quelques doigts de son gant dans de la peinture rouge et en les appliquant ensuite sur l'une des pales de l'hélice du moteur numéro 4.

Et c'est ainsi que le B 17 F 42-51 30 de lui aussi S w e a t P e a Sweat Pea.

L'équipage participant à la mission

B17F 42-5130 - Sweet Pea

306e Bomb Group) 367 ème Bomb Squadron

8 ème Air Force

Base : Thurleigh, Bedfordshire (35 km à l'ouest de Cambridge)

Objectif : Lorient.

Dix aviateurs constituaient équipage de Sweet Pea

- Pilote : capitaine John L. Ryan surnommé Jack. Professeur de français âgé de 26 ans, il avait déjà deux ans de service dont l'armée de l'air et parlait couramment le français et allemand.

- Copilote : Lieutenant Gérald L. Simmons
- Navigateur : Lieutenant Robert B. Hermann
- Bombardier : Lieutenant James A. Laine
- Mécanicien navigant² : sergent Glenn A. Blakemore
- Radio : sergent E. Charles Perry
- Mitrailleur tourelle ventrale : sergent James C Greene
- Mitrailleur sabord gauche : sergent John R. Chapman
- Mitrailleur sabord droit : sergent Robert G. Mumaw
- Mitrailleur de queue : sergent William B. Forrester

² Le mécanicien navigant servait la mitrailleuse de la tourelle supérieure

La mission sur Lorient le 6 mars 1943

En 1942 les sous-marins allemands ont nettement accentué leurs attaques contre les cargos qui ravitaillent l'Angleterre, cherchant ainsi à gagner la bataille de l'Atlantique. Aussi, en janvier 1943, sous l'impulsion de Churchill, le comité de défense à Londres décide-t-il d'amplifier son action contre toutes les bases de sous-marins du littoral français. Lorient, déjà en ruine à la suite de bombardements répétés avec des projectiles explosifs à retardement et des projectiles incendiaires, subit une nouvelle attaque le 6 mars 1943. Roger Uguen, dans son ouvrage « la Bretagne dans la bataille de l'Atlantique » donne les précisions suivantes :

« Le 6 mars 1943, les ruines de Lorient est la base de Keroman firent l'objet d'une nouvelle attaque, de la huitième US Air Force. En début d'après-midi, 65 B17 y participèrent alors qu'une demi-heure plutôt 15 B24 Libérateur menaient une diversion sur Brest ou un pont et la base sous-marine et visés de manière à y attirer le maximum de chasseurs allemands. Ce nouveau bombardement de Lorient par les Américain fut très violent avec l'emploi de projectiles explosifs puissants. 325 bombes de 1000 livres GP pour un total de 162,5 tonnes détruisirent 990 nouveaux immeubles. 3 B17 furent perdus : 1 du 303e BG, 2 du 306e BG. »

(Sweet Pea est l'un des deux derniers cités)

L'historique de l'escadron 337 précise que : *« la centrale électrique de Lorient constituait l'objectif et nous avons fourni cinq appareils dont Sweet Pea piloté par le capitaine Ryan John Léonard. Il faisait beau et les résultats du*

bombardement furent excellents (...) L'appareil du capitaine Ryan a été touché par la Flak immédiatement après avoir quitté la cible et le capot de son moteur numéro trois s'est arraché. L'appareil était encore sous contrôle au moment où nous l'avons quitté (...) Plusieurs équipages ont signalé que l'appareil du capitaine Ryan a abattu un chasseur allemand FW 190 avant de quitter la cible. »

Le rapport d'évasion du capitaine Ryan est encore plus précis

« Nous avons quitter Thurleigh À 9h45 le 6 mars 1943 pour bombarder Lorient. Nous avons abordé la cible à une altitude de 700 m et la flak était très active. Une explosion a mis hors service notre moteur numéro trois et détruit les commandes moteur. Je n'ai pas pu mettre l'hélice en drapeau et le moteur s'est mis à vibrer intensément. Nous avons été touché juste avant de larguer nos bombes. Nous avons tourné à gauche après le passage sur l'objectif est volé encore 50 km au-dessus de la mer avec le reste de la formation. Les vibrations du moteur numéro trois ce sont amplifiées et Lévis a été arrachée, Elle a heurté la carlingue est endommagé le pare brise. Le copilote a été blessée au visage.

Ne pouvions plus suivre la formation. Le capitaine DRAPER qui conduisait le dernier élément est arrivé à mon niveau il m'a dépassé ; j'ai réalisé qu'il me serait impossible d'atteindre l'Angleterre. Mes moteurs tournaient à plein régime. Ma réserve de carburant était insuffisante pour rentrer. J'ai quitté la formation en virant à droite en direction de la péninsule de Quimper.

L'appareil à très vite commencer à perdre de l'attitude. La vitesse augmentant, j'ai sorti le train d'atterrissage pour ralentir la descente. Après avoir émis le signal d'alarme, j'ai ordonné à l'équipage de ne pas sauter avant que nous ayons franchi la côte et d'attendre mon ordre avant de le faire.

Nous avons atteint la côte à 1200 m environ à l'aplomb du Guilvinec. J'ai ensuite attendu qu'on soit au moins à 3 km à l'intérieur des terres pour donner l'ordre d'évacuation. Avant nous avons été attaqué par des chasseurs allemands à deux reprises ; le premier est arrivé par l'arrière et je ne les pas vu, le second parle avant à 11 heures. Il a été abattu par le sergent Blackmore qui servait à la tourelle supérieure. Les français me l'on confirmé ultérieurement.

Nous avons commencé à sauter à 1200 m environ, l'avion volait à 350 km/h. Le sergent a sauté le premier et je suis sorti le dernier. Avant de sauter, je me suis rendu dans le nez de l'appareil qui était vide, je suis repassé dans le cockpit où j'ai poussé la manette du pilote automatique sur la position basse. La vitesse est monté à 380 km/h. Je n'ai trouvé personne dont le poste de radio mais j'ai constaté que la porte de l'entrée principale était absent.

Je suis revenu à la soute à bombes et j'ai sauté. Il était 14h30. Avant de quitter le cockpit j'ai détruit le transporteur ³. Je crois que le viseur d'objectif⁴ a été jeté dans l'océan.

³ Appareil encore secret à cette époque, Permettant de distinguer à distance les avions ennemis des avions amis.

⁴ Viseur Norten, secret lui aussi.

L'arrivée au sol

Tout les équipages est arrivé au sol sain et sauf

Le sergent Blakemore, qui a sauté le premier, a atterri à Lestiala (entre Plomeur et Beuzec) et échappé aux poursuites. Le Lieutenant Simmons, copilote, qui a été l'avant-dernier à quitter l'appareil, s'est posé au voisinage de Kergroes (sur la route de Tronoan après Kergroes). On connaît, hélas, son triste sort.. Déjà blessé au visage par les éclats du pare-brise arraché par l'hélice du moteur numéro trois quand elle s'est détachée, il est finalement assassiné au sol (1). Les autres membres de l'équipage, hormis le pilote, ce sont donc disséminés entre Lestiala et Kergroes, dans une zone où la densité allemande était forte et les couverts pour se cacher très réduits. Aussi ont-ils été très rapidement rejoints par les allemands lancés à leurs trousses.

Toutefois, le radio Perry, n'a été appréhendé qu'une heure après s'être posé, mais il n'a pas eu la chance de trouver l'aide immédiate qui aurait pu le sauver.

Le capitaine Ryan, a quitté l'appareil alors qu'il voulait encore à 350 km/h environ et à une altitude relativement basse ce qui lui a valu un atterrissage très brutal à Lanluriec, derrière l'atelier de menuiserie de Monsieur le Floch. Le choc sur son épaule déjà blessée à l'ouverture de son parachute, lui a fait perdre connaissance mais il a aussitôt profité de l'aide intelligente et efficace de la population locale. Madame le Floch qui se trouvait au voisinage de son point de chute a aussitôt prévenu les ouvriers de l'atelier et les voisins, ils

l'ont aidé à se défaire de son harnais, ont enterré son parachute et très bien orientée sa fuite⁵. Cela l'a sauvé.

Dans son ouvrage « les clandestins de L'Iroise » monsieur Pichavant raconte la saga de Blackmore :

« Glenn Blackmore, le mécanicien de 23 ans et d'une stature impressionnante, Est tombé dans un taille, à courte distance de la ferme de Lestilia, entre Plomeur et le hameau de Beuzec Cap Caval. Il se débarrasse du parachute, l'enfonce en boule dans un trou de lapin et se cache parmi le colza déjà haut, presque en fleurs, à une cinquantaine de mètres de la maison. Le maître des lieux Jean Credoux, sa femme et sa fille se précipitent, le moment d'émotion passé. Il est difficile de se comprendre tout de suite quand on ne parlent pas la même langue... le cousin Sébastien Le Bihan, demeurant dans la maison, leur crie de revenir d'urgence : « Les boches ! » ... les premiers arrivent 20 minutes après l'atterrissage. »

⁵ renseignements que auprès de la fille de Madame Le Floch que nous avons rencontré et que nous remercions pour son accueil particulièrement chaleureux.

Quand Raymond, le fils, rentré de l'école, il est en a plein la cour qui interrogent son père avec insistance. Il les entend clamer : »Amérika Amérika ». Le brave paysan n'a rien vu de tel. Rien. Il le leur assure, il le leur répète.

Les Felgrauds ont fouillé toutes les pièces, ouvert toutes les armoires : aucune trace ! Ils marchent dans le colza à 3 m du fugitif, les yeux braqués sur la haie qui délimite la parcelle, et s'en vont voir ailleurs.

Le premier jour le Yankee ne quitte pas son champ. Raymond lui apporte la nourriture et le gentil « externe » lui tend ses longs bras, le soulève, l'aide de la sorte à franchir le ruisseau sans se mouiller. Par la suite, on s'ehardit, on l'invite le soir a table. Le garçon de 14 ans va le chercher au crépuscule et il dort dans le tas de paille. Le gros chien de la ferme, libéré de sa chaîne, Préviendrait si quelqu'un approchait la nuit. Avant que le jour se lève, le patron prépare le petit déjeuner. Mais qu'en faire !? Il est là depuis deux jours. Un avis paru dans les journaux est placardé au mur, il annonce :

« toute personne de sexe masculin qui aiderait directement ou un directement les équipages d'avions ennemis descendus en parachute, ou ayant fait un atterrissage forcé, favoriseraient leur fuite, les cacheraient on pleure viendrait en aide de quelque façon que ce soit, sera fusillé sur-le-champ. Les femmes qui seraient coupables des mêmes délits seront envoyées dans les camps de concentration en Allemagne »

La situation ne peut pas durer. Jean Crédou consulte, à Pont-l'Abbé, son vieil ami de guerre 14 18, Sébastien Volant qui, grand blessé à Verdun, s'était réveillé une semaine plus tard dans un lit d'hôpital au Allemagne. Il sait quelques mots d'anglais et cela aiderait.

Son dépôt de vins et spiritueux avoisine la gendarmerie. Le négociant s'ouvre de la conjoncture à l'adjudant-chef qui lui semble de bons conseils. C'est ainsi que son fils Jean, après une visite vaine à la pharmacie Lavalou⁶ au Guilvinec, établit le contact avec Noël Arhan⁷ de Loctudy. Le jeune homme ne tergiverse pas. Il presse le père Bastien de le conduire à la ferme de Plo-meur. Il s'est muni d'un pantalon et d'une veste civile que le parachuté en file dans le champ même, abandonnant ses bottes jaunes et sa combinaison de vol. Et Il lui tend la bicyclette qu'il a placée avec la sienne dans la camionnette. Pierre Dréau arrive à son tour sur sa vieille bécane. Le gendarme Jaffray est déjà là. Il sert d'éclaireur et Glenn, pédalant comme un placide promeneur, entre Noël et Pierre, va partager plus tard à l'hôtel la chambre de son pilote, le capitaine Ryan.

Plus tard il sera confiée aux demoiselles Barbarin à Pont-Aven et plus tard encore, escorté par Noël Arhan et le chef de la brigade de gendarmerie de Rosporden Robert Ricco qui avait constitué une antenne du réseau « Castille », André Sprauel, le garagiste, le conduira en octobre chez Eugène Guénot, épicier en gros à Quimperlé (il disparaîtra avec toute sa famille en déportation). Il aboutira finalement dans la maison le Guennec à Quimper. Il sera découvert par les Allemand 10 mois après son parachutage forcé à l'occasion d'une rafle.

⁶ Jean Lavalou le pharmacien, membre du réseau « Johnny » était parti de Concarneau le 28 novembre 1941 sur le « Veach Vad »

⁷ Sa mère y tenait un hôtel ; il avait 19 ans et sera responsable de la zone Quimper-Carhaix de la confrérie Notre-Dame, il aurait été tué par les Allemand à Paris en 1944.

Cette rafle avait été déclenchée après une action de résistance locale qui avait eu pour résultat principale la destruction des registres récapitulant tous les jeunes astreints au service du travail obligatoire en Allemagne⁸.

Blakemore finit à la guerre au stalag LUFT 4 où se trouvait déjà le sergent radio Perry.

⁸ Voir ici, l'histoire du « casse du STO » à Quimper en janvier 1944 : http://grandterrier.net/wiki/index.php?title=Le_fichier_du_STO%2C_par_Jean_LE_BRIS_et_Jany_Gr%C3%A9goire

Rapport d'évasion du capitaine Ryan

Le capitaine Ryan dans son rapport d'évasion (imposé à tous les évadés à leur retour en Angleterre) fait un point détaillé de son périple :

« Lorsque le parachute s'est ouvert mon bras a été happé par la sangle principale est retourné par-dessus mes épaules. Comme j'ai sauté à basse altitude, j'ai atterri brutalement sur mon épaule, et me suis évanoui. J'ai touché le sol dans une voiture à 3 m d'une route et 1,5 km de St Jean Trolimon. Il est avait une quarantaine de français autour de moi quand j'ai repris connaissance. Une femme m'a aidé à me défaire de mon parachute. J'ai demandé où étaient les allemands on m'a répondu qu'ils étaient en ville. Tout de suite on m'a indiqué la direction dans laquelle je devais fuir. Les Français ont enterré mon parachute.

J'étais dans une petite vallée et commencer à courir vers l'ouest. Quand je suis arrivé à un ruisseau, j'ai marché dans l'eau pendant une heure avant de m'arrêter. J'ai pris un cachet de Benzédrine, j'ai rempli ma bouteille d'eau et continué à marcher jusqu'à 17h50. Pour me cacher j'ai trouvé un buisson dans le coin d'un champ et je m'y suis dissimulé. Je suis resté caché la jusqu'à 21 heures. Après avoir mangé du chocolat et des tablettes de lait malté et avoir bu la majeure partie de ma bouteille d'eau, j'ai marché 300 m environ vers une ferme. J'ai abordé un homme et 1 garçon dans une grange et je leur ai dit qui j'étais. Ils m'ont donné du lait, du pain, du beurre, et m'on appris que les allemands avaient capturé 7 de mes équipiers et qu'un

autre était mort. Je n'ai pas demandé à être aidé ici cela me semblait trop près de l'aire de recherche.

Emmène dans de ma boussole, je marchais vers le sud-ouest jusqu'à 0h30. Lorsque j'ai aperçu l'océan j'ai obliqué vers le nord. Enfin j'ai trouvé un tas de paille mais mon épaule douloureuse ne me permettait pas de monter dessus et j'ai dormi à son pied. Quand je me suis réveillé j'étais fiévreux.

À sept heures je me suis rendu à la maison d'habitation. Il y avait là un français et 1 garçon de 13 ans. Après leur avoir parlé ils m'ont donné du café, du pain, de la soupe. Il me donnèrent aussi du cake et du pain à emporter. Après avoir profiter de leur feu pendant une heure je repris ma route vers le nord en longeant les haies. À 12 heures ayant trouvé un champ avec des buissons, je me suis fait un lit au soleil pour me réchauffer, j'ai mangé du pain et du chocolat et je me suis endormi.

Vers 13 heures à français m'a réveillé ; je portais encore mon uniforme; il ma demandé qui j'étais. Quand je lui ai dit que j'étais un parachutiste américain il s'est montré très amical. Avec son couteau il a coupé mon insigne et il m'a demandé de rester caché là où j'étais jusqu'à ce qu'ils reviennent après le repas.

Une heure après il était de retour avec un ami et de la nourriture (du vin, un bol de ragoût, cinq oeufs frais, du pain et du beurre) il rester avec moi à peu près 30 minutes mais avant de partir il me dire qu'ils reviendraient ce soir et me cacheraient dans leur étable. Ils furent de retour à 21 heures ; nous nous sommes rendus dans leur étable et ils ont déclaré qu'ils pensaient pouvoir m'aider. À 0h30 ils m'ont réveillé pour me dire que des amis était avec eux. Ces amis étaient deux hommes qui m'apportaient des vêtements civils et une

paire de sabots de bois ; je donnais les photos de mon passeport alors d'entre eux qui allait essayer de m'obtenir une carte d'identité. Après leur départ j'ai dormi jusqu'à 5h30 quand le fermier est venu me demander de me cacher dans le champ pour la journée. À 21 heures l'ami qui tentait de me faire fabriquer une carte d'identité est revenu décourager. Son intervention avait été vaine. Il m'a rendu mes photos et après avoir mangé Il m'a dit que la démarche avait pu éveiller des soupçons et qu'il serait plus prudent que j'aille plus loin pour chercher de l'aide.

À minuit je suis parti vers le nord-est, j'ai marché jusqu'à midi avant de m'arrêter pour un long repos. J'avais perdu ma bouteille d'eau dans un buisson. Alors que je fumais dans le coin d'un champ, deux françaises sont arrivés avec leurs vaches et ont pris la fuite dès qu'elles m'ont aperçu. Je m'éloignais en marchant rapidement quand les deux femmes sont venues vers moi accompagné d'un homme. Ils m'ont demandé mon identité et m'ont aussitôt invité à manger chez eux. Tous leurs voisins sont venus me voir. Le médecin qui a été appelé n'a pas pu venir car il n'avait plus d'essence. Je suis resté là toute l'après-midi et j'ai dormi dans l'étable.

Un des amis qui est venu a dit qu'il pensait connaître quelqu'un qui pourrait m'aider. À 13 heures à un ouvrier agricole m'a accompagné pendant 5 km jusqu'à un bois où nous avons rencontré son ami. Il m'a emmenée à 3 km à l'intérieur de la forêt et j'ai attendu pendant qu'il allait discuter avec la personne qui pouvait m'aider. 30 minutes après ils sont revenus. On a discuté quelques minutes et mon voyage a été organisé.

L'homme qui est venu me voir dans les bois avait été représentant de l'IBM à Paris. Il parlait bien l'anglais. Il est revenu avec deux jeunes hommes : Noël Arhan et Émile Méhu⁹ qui était le fils du maire de Plomeur. Nous avons parlé. Les deux jeunes m'ont dit que Arhan allait venir me chercher à 21 heures en voiture. Il est venu et nous sommes partis à Loctudy. A Loctudy, j'ai été hébergé dans un hôtel appartenant à la mère de Arhan. J'ai rencontré Blackmoore dans l'hôtel. Je suis resté là pendant deux semaines jusqu'au 23. Un docteur de Pont-l'Abbé est venu me voir trois fois, mais il ne pouvait pas faire grand-chose. Ils se sont organisés pour nous transférer à Pont -Aven

Lorsque Monsieur Thieubaud, Le chef, est revenu nous avons été conduit en voiture à Pont-Aven nous nous avons été hébergés chez Madame Clémence Barbarin. Nous sommes restés là jusqu'au 5 avril, jour où je suis parti avec le chef vers une ferme située à 6 km de Pont-Aven. le mardi 6, nous avons quitter la ferme à 18 heures, marcher 3 km à travers champs, et rejoint la voiture qui nous attendait sur la route principale. Nous avons rejoint la gare de Rosporden et pris le train ensemble pour Paris dans un compartiment de première classe.

⁹ Il y a erreur sur la personne, M. Mehu maire de Plomeur n'avait pas de fils

À Nantes, nous sommes restés bloqués deux heures par une alerte et sommes arrivés à la gare Montparnasse le mercredi à neuf heures. Nous avons pris un café et le chef m'a emmené chez Madame Montel où nous sommes restés jusqu'à 15 heures. Une femme est venue me prendre et me conduire à l'appartement de Madame Jacqueline Richet. Elle travaille pour la Croix-Rouge et s'occupe des prisonniers en Allemagne. Le lendemain jeudi, un autre agent est venu me voir et nous nous sommes promener en ville.

Il parle anglais et m'a montré plusieurs bâtiments intéressants. J'étais en civil. Je suis resté là pendant une semaine et ensuite nous avons pris le train à Saint Lazare. Nos papiers n'ont pas été contrôlés. Nous avons changé de train à Pont-de-L'Arche pour Lyons-la-Forêt. De là, à bicyclette, nous nous sommes rendus à Fleury-la-Forêt. La nuit suivante nous avons rejoint un champ À 15 km à l'est et nous avons décollé à une heure du matin pour l'Angleterre.

Ceci s'est passé dans la nuit du 15 au 16 avril 1943 »

Bilan

En résumé seulement 40 jours après son décollage de Thurleigh le 6 mars 1943, le capitaine Ryan était de retour en Angleterre (mais avec une épaule fracturée qu'il a fallu traiter chirurgicalement)

L'US Air Force consentait de très gros effort pour récupérer ses pilotes toutes les fois que c'était possible car si les forteresses volantes sortaient des chaînes de montage à cadence accélérée (190 par mois) la formation d'un pilote de bombardier ne pouvait être raccourci : elle durait au moins un an.

Le Lieutenant Hermann, Navigateur, et le Lieutenant Laine, Bombardier, ont été dirigés après leurs captures vers le stalag Luft 3 situé à Sagan, actuellement en Pologne. Il s'agit du fameux camp où s'est passé « la grande évasion » en septembre 1943 : 76 pilotes avaient réussi à s'évader par un tunnel souterrain de 111 m de long et 10 m de profondeur. Mais 73 repris et 50 fusillés sur ordre d'Hitler. Le camp fut libéré par l'Armée Rouge en avril 1945.

Le sergent radio Charles Perry, a connu un autre genre d'aventure. Dès qu'il a été fait prisonnier, il a été dirigé vers un stalag situé en Prusse orientale. Le sergent mécanicien Blakemore l'y a rejoint 10 mois après, quand il a été repris

En décembre 1944 devant l'avance irrésistible de l'Armée Rouge vers l'ouest, Il a bien fallu évacuer les camps de détention. Les prisonniers ont alors vécu « la Marche Noir » : regroupés en paquet de 200 environ, encadrés par des gardiens dépourvus de tout moyen, ils sont partis vers l'ouest dans un complet dénuement et par un des pires hivers enregistrés. Parcourant à pieds des étapes successives de 30 km par jour environ, Perry et ses compagnons ont ainsi vécu sur la route pendant 87 jours, se déplaçant en fonction de la progression de l'armée rouge, dormant dans les granges ou les abris précaires, échangeant avec les paysans locaux montre, bague, bijou, stylo, contre de quoi manger, ils ont traversé l'Allemagne d'Est en Ouest les survivants rejoins un nouveau camp de prisonniers en Bavière. L'armée américaine les a libérés le 29 avril 1945.

Les sergents Greene, Chapman et Forester du stalag 17B (situé en Bavière) ainsi que Mumaw du stalag 7A, lui aussi en Bavière, tous quatre Mitrailleurs, ont eux aussi été libérés en avril 1945.

Ainsi se termine donc la guerre en Europe pour Sweet Pea et son équipe. La victoire était là, mais elle avait coûté cher. Bien triste bilan : le lieutenant Simmons, copilote, y a laisser la vie. Le capitaine Ryan, Pilote, est hors service pour plusieurs mois. Quand à l'appareil lui-même, livré par les usines Boeing de Denver (Colorado) le 25 novembre 1942, Il n'aura vécu que trois mois et demi !

Après la guerre en Europe

Après la guerre en Europe, en juillet 1945, le haut commandement de la huitième armée aérienne s'installe à Okinawa, commencent l'entraînement du nouveau groupe de bombardement contre le Japon, mais celui-ci a capitulé avant que la huitième armée n'entre en action dans le Pacifique.

Source Wikipédia

Pour sa part, le capitaine Ryan qui parlait couramment français et allemand, À participer dès la fin 1945, comme interprète, au procès des criminels de guerre nazis à Nuremberg et par la suite à la guerre de Corée et à celle du Vietnam. Il a fini sa carrière comme colonel de l'US Air Force. Décédé, après une longue maladie, le 29 décembre 2003 il a été inhumé à Santa Fe.

Par ailleurs, la fin des hostilités en Europe, A évidemment entraîné le retour aux États-Unis de beaucoup d'unités qui se trouvaient en Angleterre et les années ont passé... avec le temps, les liens chaleureux tissés avec la population anglaise se sont inévitablement distendus (l'Internet n'était pas encore là) mais l'ardent désir de se retrouver qui taraude tous ceux qui se sont battus pour la même cause a conduit la presse anglaise a consacré en octobre 1982, Une semaine souvenir aux aviateurs américains 40 ans après l'arrivée en Angleterre des premiers d'entre-eux. Au cours de ces retrouvailles, les vétérans ont revu Maurenn (Sweet Pea). Leur mascotte était là elle aussi, avec 40 ans de plus !

« bien sûr, avec le temps, a-t-elle dit, les liens se sont distendus mais pour moi nos aviateurs resteront pour toujours des héros ». Connaissant les épreuves qu'ils ont affrontées on ne peut que le confirmer.

En même temps à Thurleigh, au fil des années, le musée destiné à perpétuer leurs souvenirs à prospéré. Sa documentation s'est enrichi les visiteurs sont de plus en plus nombreux. Tout récemment, le 18 février 2016, Kathleen la sœur du capitaine Ryan, est venu sur place et a laissé le texte suivant :

« Quant à l'appareil de John Jack Léonard Ryan a dû être abandonné, il s'est parachuté au-dessus de la campagne française et s'est cassé la clavicule. Une vieille dame française avec un garçon l'on trouvé dans un champ et l'on aidé. Il parlait couramment le français et l'allemand. La résistance française a dû vérifier qu'il était bien américain. Il vivait avec une famille jusqu'à ce qu'il ait un peu récupéré. Déguisé en vieux pêcheurs français, il a pris le train pour Paris pour rencontrer Thomas, un riche parfumeur, membre de la résistance qui l'a aidé à revenir Angleterre. Assez curieusement, Jack était assis en face de deux officiers allemands qui parlait de la recherche du pilote qu'il n'avait pas appréhendé. L'appareil de Jack a été baptisé « Sweet Pea » par référence au surnom d'une petite orpheline anglaise donc les parents avaient été tués au cours d'un bombardement allemand. Jack et son équipage avaient créé un fonds pour aider à financer l'éducation de la petite orpheline. En raison de ses connaissances linguistiques, Jack est intervenu comme interprète pendant la durée du procès des criminels de guerre nazis à Nuremberg. »

Il est probable qu'au fil du temps, des renseignements complémentaires concernant les autres membres d'équipage viennent encore alimenter les archives, aidant ainsi à écrire l'histoire et à entretenir le devoir de mémoire. Pour notre part n'oublions pas le lieutenant Simmons, venue de sa très lointaines Amérique natale pour nous aider à retrouver la liberté.

Documents annexes

- Article rédigé en 2008 «une forteresse volante en détresse »
- Témoignage recueilli par Pierre Le Cossec au sujet de l'accueil du Capitaine Ryan à Kerbascol.

Photographies

- La forteresse volante 17
- Le cockpit du B 17 avec les postes du pilote et du copilote
- Le capitaine John Ryan, pilote
- Le nom Robert Hermann, navigateur
- Sweet pea en uniforme, le jour du baptême
- La cérémonie du baptême du B17
- Le goûter après le baptême
- Au-dessus de Lorient au cours du bombardement
- Zone des atterrissages
- Les ordres de la Kommandantur
- Remise de décoration au capitaine Ryan
- La dernière demeure du lieutenant Simmons aux USA
- Sweet Pea à la Réunion en 1982 S follow

Article rédigé en 2008

«une forteresse volante en détresse »

PAGE 11

Témoignage d'Histoire :

C'était le samedi 6 mars 1943, aux jours les plus sombres de l'Occupation.

J'avais alors presque 17 ans et nous habitons à proximité immédiate de l'école, et donc de la Kommandantur qui s'y était installée. C'était un lieu d'observation privilégié.

Le bourg de Saint-Jean connaissait à cette époque une forte densité d'occupation allemande, entre la Kommandantur elle-même et les différents cantonnements répartis dans les fermes aux alentours immédiats du bourg pour le logement des hommes et des chevaux (Perrilis, Liza, Kergreac'h, Kerbleust et même Botégao (à crois) mais ce jour-là nos « visiteurs » étaient encore plus nombreux que d'habitude car des compétitions sportives étaient organisées entre les unités de la région, et des équipes venues d'autres garnisons étaient sur place. Les épreuves étaient en cours dans la campagne environnante.

En plus, sur la route de Tronoën, à quelques trois kilomètres à l'ouest de Saint-Jean, à Lanven exactement (embranchement de la route de Bauzac) était implantée une batterie d'artillerie hippomobile de campagne de 4 canons avec un effectif de 120 hommes.

Vers 15 heures, j'étais à la maison quand j'ai entendu ma jeune sœur Thérèse (9 ans) appeler : « Maman ! Maman ! Vite vite ! Il y a des bombes qui tombent du ciel ! » Il y avait effectivement, déjà en l'air, dans la direction de Plomeur, quatre ou cinq corolles blanches de parachutes qui dérivèrent en venant sur nous et d'autres continuèrent de s'ouvrir.

Leur apparition a aussitôt déclenché la panique dans le camp germanique, évidemment très surpris. Alerte générale ! Tous couraient, dans tous les sens, dans toutes les tenues, tous l'arme à la main. Même les malades de l'infirmerie... dont un sous-officier, déjà repéré par tous pour sa brutalité, se sont armés pour la poursuite. Nous n'étions évidemment pas mécontents de les voir s'affaïoler ainsi... et nous espérions surtout qu'ils échoueraient dans leur chasse à l'homme.

Malheureusement, les aviateurs sinistrés, abandonnant leur « forteresse volante », qui naviguait approximativement sur l'axe Lesconil - Tréguennec, dans les plus mauvaises conditions :

- en plein jour,
- avec des parachutes blancs et des combinaisons de vol de couleur orange repérables du très loin,
- sur une zone de terrain ne comportant aucun couvert valable,
- en plein milieu du dispositif ennemi, pas qu'une des portes de l'Avion a atterri, en s'écrasant, dans le village même, non loin de Kerbleust sur la route de Tronoën.

Tout jouait donc contre eux. Ils étaient en fait une douzaine de malheureux pratiquement sans arme, attendus au sol par au moins deux cents Allemands, déjà répartis sur le terrain. Ils ont été, pour la plupart, très vite rejoints et finalement un seul a réussi à se cacher et à échapper aux recherches.

Le Lieutenant Gerald SIMMONS, probablement copilote, a dû sauter dans les derniers après ses hommes. Il s'était posé, avant que ses poursuivants ne le rejoignent, à côté de Kergroes, (sur la route de Tronoën, après Kerbleust). Il se dissimulait derrière la halle perpendiculaire à la route du côté sud au droit de la croix de granit, occupé à regrouper et à dissimuler son parachute, lorsque le fameux sous-officier, sorti de l'infirmerie, et monté sur le talus un peu plus loin, l'a aperçu et abattu, sans sommation, alors qu'il ne fuyait même pas et ne menaçait personne (renseignement recueilli quelques jours plus tard auprès d'un témoin de Kérionet qui était sur place dans son champ). A l'époque, pour certains, la vie d'un homme ne valait rien... et la haine régnait ! Nous connaissions tous le nom de ce sous-officier et on pouvait encore sans doute le retrouver en interrogeant des anciens du bourg.

Les autres parachutistes ont été ramenés, l'un après l'autre, vers la Kommandantur par les patrouilleurs armés qui les avaient arrêtés. J'ai gardé le souvenir de l'un d'entre eux, venant de la route de Plomeur : un solide gaillard de 1,85 m, ou plus, encore équipé de sa combinaison de vol orange et de ses accessoires techniques radio, qui, parfaitement décontracté, se retournait au carrefour, pour interroger le gardien qui le suivait, l'arme à la main, sur la nouvelle direction à prendre. Bien que prisonnier, il n'avait manifestement pas un moral de vaincu ! Son gardien, nettement plus petit que lui, en était ridicule.

Regroupés tous dans un car réquisitionné, venu de Plozévet (Cars Ansquer si je me souviens bien), sans doute pour être conduits auprès des officiers de renseignement, ils n'ont pas pu ignorer le soutien de la population. Le car était garé devant la maison Clouannec et en attendant leur départ, les jaunes, qui risquaient moins les représailles, ne les ont pas quittés, malgré la rugosité des sentinelles allemandes. Les signes d'amitié, obligatoirement discrets, remplaçaient les paroles mais nous nous sommes compris ! Dans le brouillard de l'Occupation, le fait de les avoir vus, mêmes dans ces tristes circonstances, a constitué pour nous un rayon d'espoir, un baume au cœur, tout simplement parce que c'était la preuve que des gens se battaient pour nous en secret.

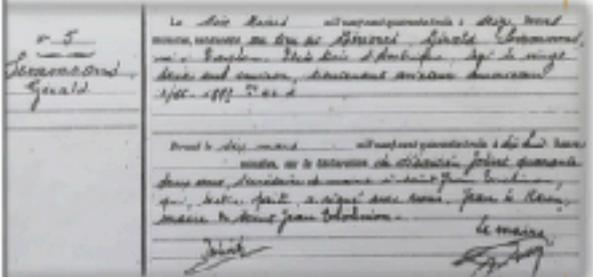
Plus tard, dans la soirée, la dépouille du Lieutenant Simmons a été ramenée au bourg et placée dans la salle du restaurant, (actuellement Le Vent d'Ouest), sous la garde de la troupe allemande. Dans un premier temps les

Une forteresse volante en détresse



À gauche : Le B17 qui s'est crashé, photo prise avant le départ des États-Unis.

Ci-dessous : le registre du décès du lieutenant, signé du maire de l'époque.



obsèques étaient prévues pour le lendemain dimanche 7 mars mais, dès l'heure de la messe dominicale, il y avait déjà foule à Saint-Jean et l'après-midi c'est tout le canton qui était arrivé. Le téléphone bigouden avait fonctionné ! A tel point que la Kommandantur a décidé de reporter la cérémonie, qu'elle aurait évidemment souhaité discrète, en espérant sans doute que le lundi, jour ouvrable, il y aurait moins de monde. Mauvais calcul ! Le lundi la foule était encore plus dense et les fleurs plus nombreuses et il leur a bien fallu se résoudre à procéder quand même à l'inhumation, dans la tombe préparée du côté sud de l'église.

Pendant que le convoi se dirigeait vers le cimetière tout le monde pointait du doigt le sous-officier coupable, qui suivait le cercueil avec le peloton d'honneur. Il ne devait pas se sentir à l'aise... !

Au cimetière, sans doute destabilisé par l'émotion, le jeune officier allemand chargé de prononcer l'allocution d'adieu, n'a pas pu la terminer, et a dû être remplacé pour la fin. Il aurait appris, quelques jours plus tôt, la mort de son frère, en Russie.

Enfin, à la mise en terre, la salve d'honneur a retenti, effrayant le groupe des plus jeunes enfants que la curiosité avait poussés aux premières loges, à l'extérieur du cimetière, le long du mur Sud et qui ne s'attendaient pas au tir. Ils ont fui comme une volée de moineaux, et les parents n'étaient pas du tout rassurés par leur fuite désordonnée. Heureusement ce n'était rien.

Quelques mois plus tard, fin 1944 ou début 1945, j'ai eu le triste privilège d'assister les soldats américains qui sont venus exhumer la dépouille du Lieutenant Simmons pour la conduire, au cimetière de Saint James dans la Manche, avec celles de tous ses camarades tués en Bretagne au cours de la guerre. J'avoue que j'étais triste de le voir partir... Il faisait partie des nôtres... Bien sûr, comme tout soldat qui disparaît, il est mort d'abord pour sa propre Patrie : les États Unis d'Amérique... Mais aussi, ne l'oublions pas, pour notre liberté à nous tous ! Les anonymes qui ont fleuri sa tombe pendant plusieurs mois l'avaient d'ailleurs bien compris.

A ce titre, il a droit à toute notre reconnaissance et je pense qu'il mériterait qu'on dédie à sa mémoire une plaque-souvenir sur notre Monument aux Morts. Il serait en effet dommage que les jeunes de maintenant et ceux des générations à venir ignorent ce qui s'est passé chez eux.

Récemment, grâce à Internet, j'ai appris, qu'après la fin de la guerre, ses cendres avaient été ramenées aux États-Unis et qu'il repose finalement chez lui, dans un cimetière privé de l'Utah. Souhaitons que sa terre natale lui soit douce et légère et qu'il repose en Paix !

Marcel Buhannic, Nice, juillet 2008

PS : Je n'ai malheureusement aucun renseignement sur le sort du Capitaine (sans doute le pilote) qui, ayant sauté le dernier, a atterri dans le secteur de Kerbascol, moins quadrillé par les poursuivants, auxquels il a réussi à échapper. Peut-être y a-t-il encore des anciens qui pourraient donner des détails sur l'affaire et aider à écrire la suite de l'histoire...

Témoignage

Récit d'évasion du « captain » John L. Ryan dans le pays Bigouden.
Des propos recueillis auprès des descendants des témoins de l'évènement.

Le « captain » était à bord d'un avion B17 abattu par l'armée allemande, les dix hommes d'équipage ont sauté en parachute.

Après avoir atterri à Lanluriec dans le champ situé derrière la scierie et l'atelier de Georges Le Floch (en bordure de la route Saint-Jean-Trolimon / Plonéour), L. Ryan est parti à travers champs vers l'Ouest sur les indications des badauds présents à son atterrissage.

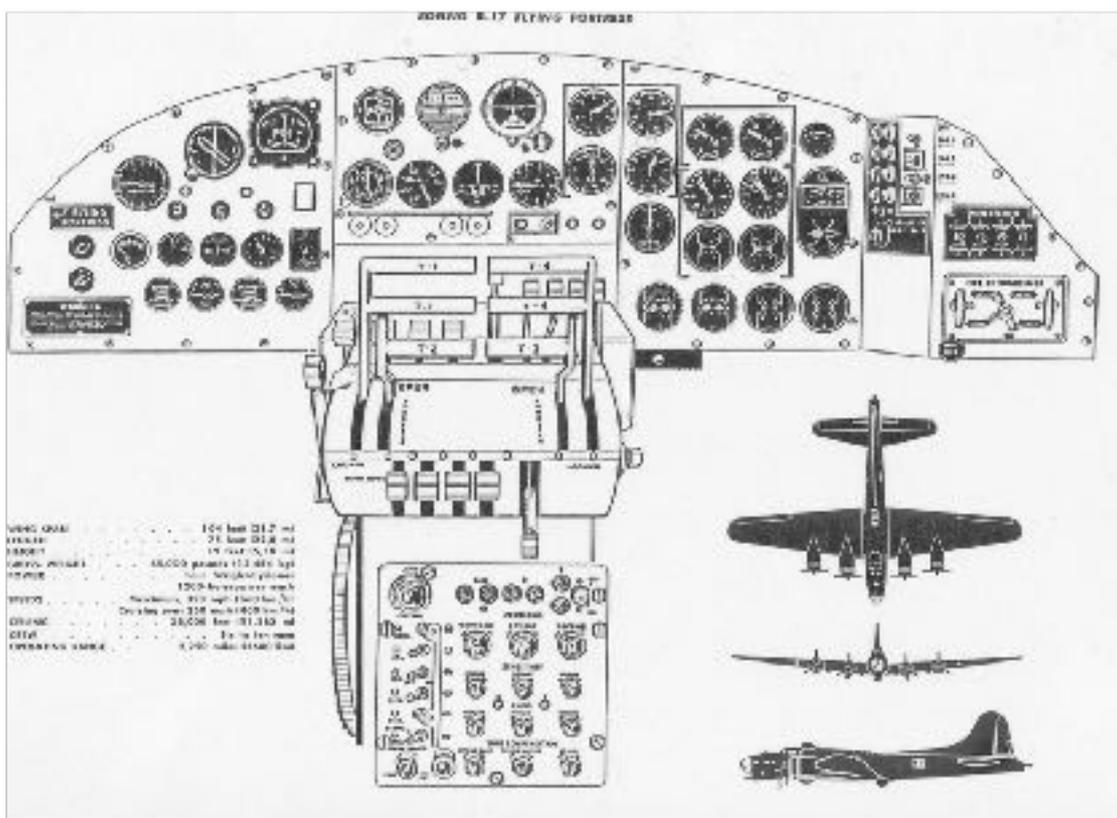
S'apercevant que cette direction le menait au bord de l'océan, il a bifurqué vers le Nord Est et c'est ainsi qu'il a atteint le village de Kerbascol et la ferme de Pierre Louis Volant où il s'est caché pendant deux jours. Il a ensuite été pris en charge par les résistants du secteur Pierre Stéphan, directeur de l'école publique du Méjou Roz et Evy Coic, mécanicien agricole. Ces derniers lui ont trouvé une cachette dans la chapelle de St-Evy et au Stang. Les trolimonais ont contacté les résistants de Pont-l'Abbé dont le docteur Léon Souben. Ceux-ci ont conduit le « captain » Ryan jusqu'à Loctudy.

Récit recueilli auprès de Claude Stéphan, enseignant à la retraite résidant à Concarneau et de Jean Balouin Viloury Caoudal à Plonéour -Lanvern.

La forteresse volante B17



Le cockpit du B17



Le capitaine John Ryan, pilote



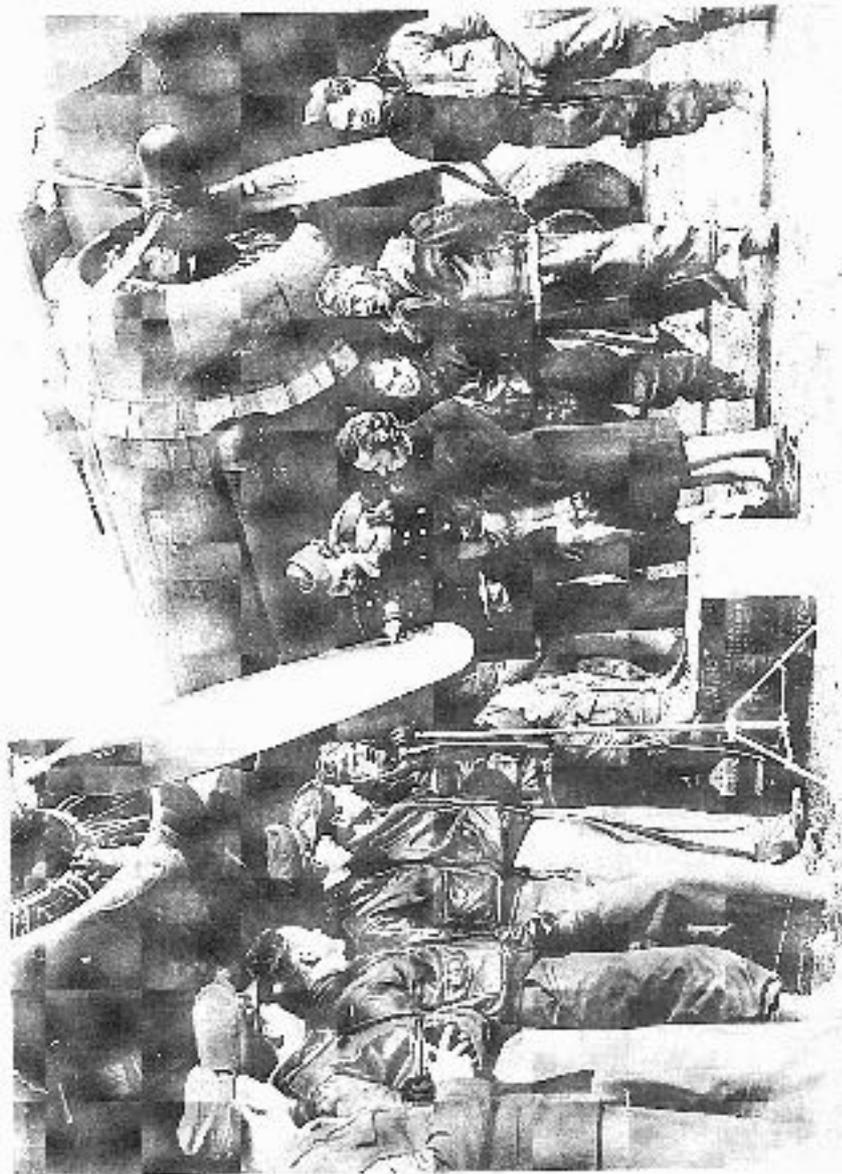
Le lieutenant Robert Hermann, navigateur



La cérémonie du baptême du B17

27

B-17F 42-5130, is christened Sweet Pea at Thairleigh on 20 December 1942 by Mairéan, a three-year-old girl who lived in a London orphanage and was adopted by the 367th 'Clay Pigeon' Bomb Squadron, 306th BG, as their mascot after Cpl Irvin W. Combs (centre, kneeling) and fellow EM collected £101 in English pennies to pay for extras for an English orphan. On 6 March 1943 Sweet Pea, piloted by the popular Capt John L. Ryan, the 367th Squadron commander elect, failed to return from the raid on Lorient. Ryan evaded capture, was rescued by the French Underground and returned to England on 17 April, only 42 days after being shot down. (Richards.)

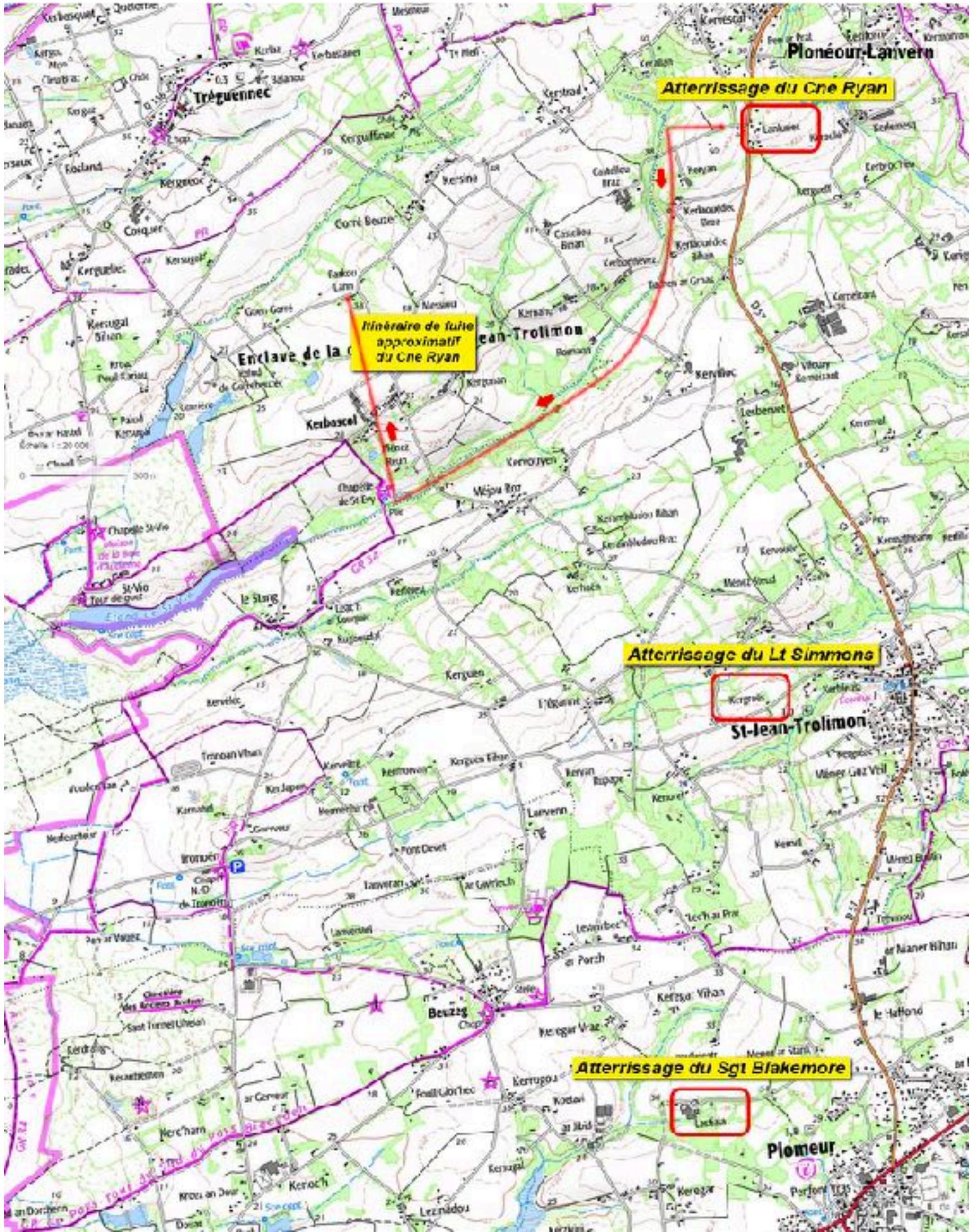


A.C. Beacomber
 days later 90 bombers had already crossed the French coast before thick cloud resulted in a recall. Three B-17s were shot down. Some 17 bombers of the 303rd dropped their loads on the Rouen Sotteville marshalling yards, two B-17s being lost in the action. Redoubt was evacuated a return raid until finally on 20 December

**Au-dessus de Lorient
au cours du bombardement
du 6 mars 1943**



Zones des atterrissages



Remise de décoration au capitaine Ryan



Réunion des anciens du 367eme « Les pigeons d'argile » 1984



367

Front, left to right: William Metz, Harry Jang, Keith Jackson, M. J. Merrifew, L. W. Turner, J. W. Brossard, A. LaChasse, Steve Tanella, Vincent Kjafo, Robert Maxwell, Alex J. Clarke, Frank Smythe, Jack Schmidt. Second row: Chester Markiewicz, Bill Houlton, William Pease, Robert Hamman, George Roberts, Myron Sorlien, Patrick Walsh, Walter Gray, Russell Strong, William Tucker, Farley

Sweat, James Lenaghan, John Baxter. Third row: Harold Tving, Robert Rockwell, H. V. Bowler, Quentin Buegell, Paul Tancill, Fred Rector, Jerome Kastal, John Resn, Nelson Ake, Robert Storzynski, Lawrence Ristuccia, John Biggles, Ed Kocors, Fourth row: Paul Steals, Hubert Varrick, Arthur Drapsay, Herb Gairney, Fred Anderson, Cris Clark, Hugh Pheon, Robert O'Hara, Arch Reslin, William Rader, Wall Coons, Del Wilson, Dick Walck, Robert Schultz.

1982 . The Sun finds Sweet Pea

WHERE'S SWEET PEA?



Al's she sweet . . . Mourton in 1942

GIs search for missing war babe

HUNDREDS of former GIs are hunting for a little orphan girl they adopted during the war—and called Sweet Pea.

The blue-eyed, three-year-old with the curls of the 1st Airborne Army Group when they met her in 1942.

For five years, Sweet Pea lived near Mourton, Pa., supported by the American Airman at that time in Thailand, Burma, and elsewhere. They even named a

flying Pea's name after their plane got up.

But after the war, Mourton found her only by adopted family of GIs.

Now the Yanks are planning a special reunion at Mourton in October—and want Sweet Pea to be guest of honor.

Mr. Cronis, director of the squadron's historical association, said "Mourton would not be

if that he ever knows where she is, or even if she is still alive."

Mrs. Mourton explained how the American airman captured Mourton. They were going to adopt a boy.

They made a contract for him and chose a name—Peter.

But at the reunion in London, "Peter" turned out to be Howard Mourton.

She explained the GI who lost her son was "I love soldiers."

Mrs. Mourton at Pevensham Road, Clons, Bedford, said: "Mourton had lost a son of 14."

"If only she could get in touch, it would make the tinney's day. So many of them ask after her."

THE SUN FINDS SWEET PEA!

Lost war babe's a mum herself now

By MURIEL BURDEN

SWEET PEA — the wartime orphan girl hunted by hundreds of former GIs — has been found by The Sun.

The cute little three-year-old who won the hearts of an American bomber squadron back in 1942 is now a happily married mother of two.

And 42-year-old Mrs. Mourton says it all set for a reunion with the Yanks who nicknamed her Sweet Pea.

"I'd love to see them all again," said Mourton yesterday. "I used to call them all Uncle Sam—they really looked after me."

Mourton's husband, Richard, called The Sun after he read our story about the little girl who became the post-war mascot of the 1st Airborne Army Group during the war.

Invited

The 1st Airborne Army is invited to visit Sweet Pea in their 1982-83 winter in October and they said that the trace of the orphan they knew only as Mourton.

The former GI tried to track down Mourton



THE SUN, Wednesday, March 3, 1982

1982 . . . Mourton gives son Matthew a boy

Picture by TOGER BARBER

with the help of the Red Cross and National Army.

But when they drew a blank they contacted the American GI Club.

And by 1980, after three years of trying, it was they who found her.

Mrs. Cronis, director of the squadron's historical association, said that right "It is her name." By 1942, when she was 14, she was called Sweet Pea.

"Mourton will be the guest of honor at our reunion. I know all the Americans named after her are invited and he is invited to see her again."

For five weeks the US GI Club looked after Sweet Pea at their base in Thailand, Burma, and elsewhere.

They made a special unit for their mascot named . . . 1st Airborne Army's 1st Airborne Army's mascot.

Present

Mrs. Mourton of Pevensham Road, Clons, Bedford, said that the GI Club gave her the news of the reunion. "I was so happy," she said. "The little orphan has disappeared."

"I had it for years

but let it when we moved from 27 East Street."

"I would just like to see her again," said Mrs. Mourton.

Mourton, who was 75, says she was little about her life with the GI Club and that they were all very kind.

"They were always being me, caring and loving," she said.

"I was a little girl, I was 14, and I was given a name, but I didn't like it. I had to change it."

WHERE'S SWEET PEA?

The Sun story that helped track down Mourton

1982 . The Sun finds Sweet Pea



Sweet Pea — the Shirley Temple look-alike as the Americans remember her

Sweet Pea, the GIs' little sweetheart turns up after 40 years

A SEARCH for a missing orphan girl by former GIs who adopted her during the war, ended happily this week.

The girl, nicknamed Sweet Pea by the American soldiers at Thurgate, was found following an appeal in a national newspaper. Misses Eaton, 42, of Wokingham, Surrey, was a year, three-year-old then and her home still in the Shirley Temple mould when the soldiers picked her up in London in 1942.

"It is so exciting," she said. "I have all the clothing and things they gave me for all those years but thought that was the last I'd know of it."

The women thought they would be adopting a boy and made a uniform for "him". Instead they were presented with Miss Eaton and she still has the uniform they made for their adopted son.

The women who started the search for Miss Eaton is Mrs. Condy, 85, of Pevensey Road, Gurdale. She is a member of the Red Crosswomen Group's historical association and has met many of the GIs when they come back to Bedfordshire.

"I had men were always asking about her, wondering where she is now and asked if we could find her," she said.

Sweet Pea's husband read the article in the paper on Monday morning and immediately rang them.

When it should have delighted when she found the search, "I was over the moon. I am so excited, I don't know what the Americans will be saying. It's wonderful news, absolutely fantastic. I can hardly believe I found the whole association is dying to find out what she looks like now."

Dozens of former GIs are returning to Thurgate this October for a special reunion and for the unveiling of a memorial in the village to 300 Bedfordshire Group. Sweet Pea will be a guest of honour.

"It has just been one of those magical stories with a happy ending," said Mrs. Richards.



Gornie Richards, the Oakley woman who has found Sweet Pea

Photos d'archives

