

Abattu le 9 août 1944 par les Allemands

Sur les traces de Fool's Paradise IV



Fool's Paradise IV en juillet 1944 sur le terrain de Cherbourg-Maupertus. À noter que la partie supérieure des bandes d'invasion a été grossièrement masquée.

Direction le Finistère, où un instituteur nous guide dans un champ de maïs vers les pièces enfouies d'un célèbre P-51 "Mustang".

Par Gilles Collaveri

Nous voilà repartis ! Comme c'est souvent le cas, un simple témoignage local est le point de départ de notre enquête. Dans un champ du Finistère, nous sommes guidés par l'instituteur du village : nous recherchons parmi les maïs les restes d'un avion américain abattu le 9 août 1944 par des tirs allemands. Comme d'habitude, les autorisations nécessaires ont été préalablement obtenues et les élus locaux prévenus.

Des pièces qui parlent

Rapidement, la recherche s'avère fructueuse et des pièces d'avion revoient le jour. Elles sont très abîmées car l'appareil s'est écrasé quasi verticalement. De plus, le champ a été labouré pendant de nombreuses années, et ces pièces ont été malmenées par le soc de la charrue. Une fois regroupées, elles sont nettoyées, analysées, puis restaurées. Après un nettoyage attentif, deux d'entre elles retiennent particulièrement notre attention. La première porte un marquage encore lisible, *land gear*, pour *landing gear* (train d'atterrissage) : c'était le levier servant à actionner le train d'atterrissage. La deuxième est couverte de corrosion et va nous permettre de mettre en pratique une technique de restauration intéressante : l'électrolyse, qui va la rénover (Suite du texte page 52) ▶

Portrait d'un P-51D

Fool's Paradise IV était un North American P-51D-5NA "Mustang", matricule 44-13309. Il fut assemblé à Inglewood, en Californie. Il appartenait au 380th Fighter Squadron du 363th Fighter Group. L'unité était installée depuis le 30 juin sur le terrain A-15 à Maupertus-sur-Mer, près de Cherbourg.

La vie d'Evan McCall

Relatée par son fils Marshall Mc Call



MARSHALL MC CALL

Mon père termina l'école de pilotage pendant l'été 1941, juste avant Pearl Harbor et l'entrée en guerre des États-Unis. Il avait tout juste 23 ans quand il obtint ses "ailes" et sa nomination en tant que lieutenant dans le 2^e Corps d'armée. Sa première mission consista à piloter

des P-38 au large de l'île de Coronado, devant San Diego en Californie, en patrouille de surveillance quotidienne. La peur des sous-marins japonais était alors bien réelle. Il fut ensuite nommé chef d'escadrille sur P-39 "Airacobra" sur la base de Hamilton, au nord du "Golden Gate" de San Francisco.

Les pilotes essayaient alors de comprendre pourquoi le P-39 était difficile à sortir de vrille ; plusieurs d'entre eux perdirent la vie durant cette période. Evan baptisa son P-39 *Fool's Paradise*. Son escadrille se déplaça vers le Michigan pour prendre livraison de P-39 neufs et les ramener en Californie en passant par le Sud. Alors qu'il traversait le Texas, une tuyauterie d'huile se rompit et son moteur coupa. L'avion s'écrasa dans le désert près d'El Paso et fut totalement détruit, mais mon père ne fut pas blessé. Plus tard, il pilota un autre P-39 qu'il baptisa *Fool's Paradise II*. Son escadrille fut envoyée en Grande-Bretagne avec le *Queen's Mary*. Basés dans le Sud de l'Angleterre, ils effectuèrent beaucoup de missions de combat. Il était chef d'escadrille et il fut nommé major à 24 ans ! Tout d'abord, il pilota un P-51B nommé *Fool's Paradise III*, puis il reçut un P-51D, baptisé *Fool's Paradise IV*. À partir du 6 juin 1944, son escadrille fournit un support rapproché aux troupes au sol. Un jour qu'ils attaquaient et bombardaient une voie ferrée le long du Rhin, sa radio cessa de fonctionner. Il savait qu'il y avait des trous dans le cockpit, et il pensa que la DCA avait endommagé sa radio (il y avait un gros poste derrière le pilote). Il demanda à son chef mécano de vérifier, mais ils ne trouvèrent rien d'anormal, ni sur la radio ni sur le tableau de bord. Tout à coup, il se rendit compte qu'un éclat d'obus avait traversé son casque de vol en cuir, traversé les écouteurs en bakélite et coupé les câbles radio, tout près de sa tête ! Cet éclat d'obus est toujours en ma possession.

Quand le moment arriva pour son escadrille de rentrer aux États-Unis, on lui demanda de devenir contrôleur aérien pour la troisième armée de Patton. Pour ce travail, il avait un chauffeur et une jeep. Cette dernière avait un gros poste radio monté à l'arrière. Il s'installait dessus et demandait du support aérien pour aider la progression de l'infanterie. Il voyagea beaucoup en France avec cette Jeep, et ils connurent des combats très durs près de Nancy. Nous retournâmes tous là en 1962 et il essaya de retrouver les endroits où il s'était battu, mais il ne reconnut rien. Mon père fut donc témoin de la guerre autant avec l'œil du pilote qu'avec celui du fantassin. Il rentra aux États-Unis juste avant la bataille des Ardennes. Il quitta l'armée en 1945 mais fut rappelé en 1949 pendant la guerre de Corée. Il décida de rester dans l'US Air Force jusqu'en 1966. Il ne remplit pas de mission de combat en Corée, ni après. Il avait piloté et il connaissait tous les chasseurs alliés de la Deuxième Guerre mondiale. Quand j'étais au collège, j'écrivis un rapport dans lequel je retranscrivis toutes ses observations sur les avions, leurs caractéristiques de vol, tels que les P-38, P-39, P-47, P-40, "Spitfire" et "Hurricane", ainsi que certains chasseurs allemands qu'il pilota également.

Il nous quitta à l'âge de 88 ans en 2006. À 85 ans, il s'était payé un vol sur un P-51 "Mustang" en double commande, en Floride. Le propriétaire de l'avion fit le décollage et il passa les commandes à mon père, qui vola pendant 40 minutes, enchaîna des tonneaux et fit l'atterrissage lui-même — pas mal, non ? Il n'avait pas volé depuis 50 ans ! Il adorait voler et ma mère disait qu'entre manger et voler, il aurait choisi de voler !



G. COLLAVERI

L'infanterie a mené de durs combats. Ici ces plaques posées à Plouigneau, près de Morlaix, le rappellent.



USAF

Le capitain Louis Morrisson (à droite) pilotait *Fool's Paradise IV* le 9 août 1944.



Ci-dessus le levier servant à actionner le train d'atterrissage. Sur la tranche du même levier (ci-contre), on devine un marquage encore visible, *land gear* (train d'atterrissage).

G. COLLAVERI

Derrière ces tout petits morceaux, l'avion d'un grand pilote.

(Suite de la page 49)

de manière surprenante (lire encadré page 54).

Mais c'est surtout l'histoire de cet avion qui est remarquable. Nos interlocuteurs sur place connaissent l'identité de cet appareil, et nous la communiquent. Une recherche historique va nous permettre de mettre à jour la carrière d'un avion célèbre : *Fool's Paradise IV*.

"Tu n'arriveras pas à rentrer Louis; saute!"

En août 1944, l'armée allemande est en débâcle et fuit l'avance alliée.

À quelques kilomètres à l'est de Morlaix, une colonne hippomobile est harcelée par l'armée américaine mais elle se défend avec vigueur. Deux chars américains et une jeep sont successivement détruits, une plaque le rappelle aujourd'hui (photo page 50). Une escadrille de P-51 "Mustang" est appelée à la rescousse et attaque la colonne qui est alors en plein milieu du village. Le "Mustang" baptisé *Fool's Paradise IV* en fait parti. Cet appareil est piloté en temps normal par le major Evan Mc Call, mais c'est Louis Morrison qui est aux commandes ce jour-là.

Les "Mustang" mitraillent la colonne mais les Allemands ripostent. *Fool's Paradise IV* est touché et se met à perdre son liquide de refroidissement. Les camarades d'escadrille de Louis Morrison le lui signalent : "Tu n'arriveras pas à rentrer; saute!" Il cabre alors l'avion pour monter le plus haut possible, saute en parachute et se pose sans encombre. Au sol, il est guidé par les paysans bretons qui lui indiquent où sont les colonnes de l'armée américaine. *Fool's Paradise IV*, laissé à lui-même, s'écrase en bordure d'un champ. C'est là que nous avons retrouvé les pièces enfouies.

C'est un avion très connu dont nous avons mis à jour les vestiges : Evan McCall était un célèbre pilote de la 9th Air Force, et ce "Mustang" a été pris en photo à de nombreuses reprises pour la propagande américaine; c'est sa décoration qui avait été sélectionnée par Airfix pour être représentée sur la boîte de sa maquette au 1/72.

Des milliers de jeunes fans d'aviation des années 1960 et 1970 ont vu leur passion naître en lisant *Le Grand Cirque de*



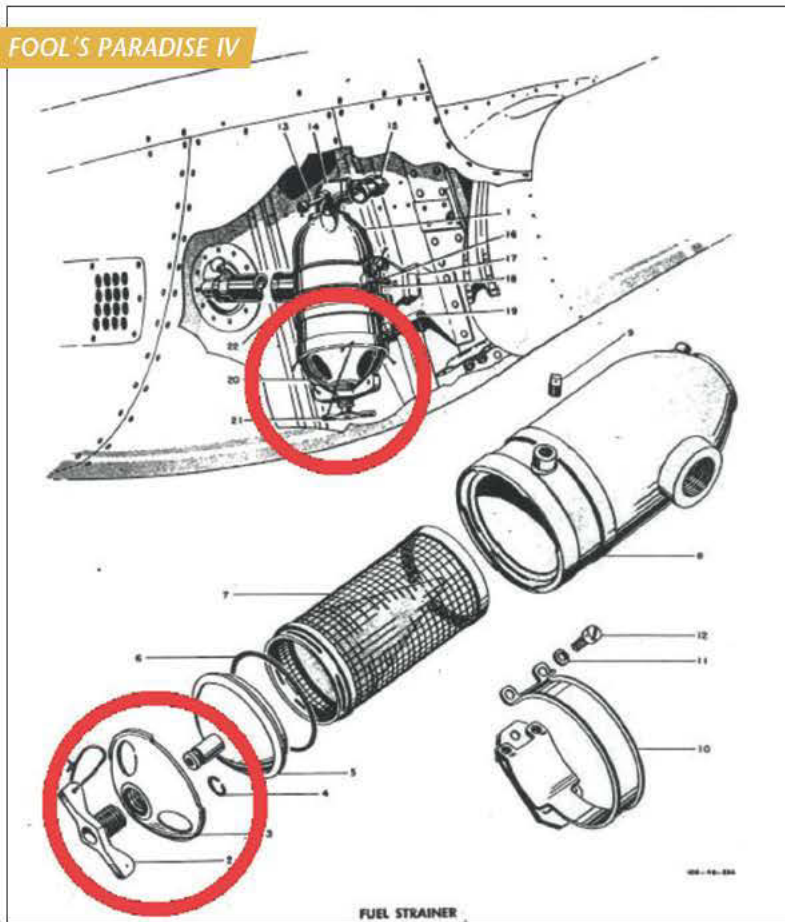
Le kit P-51D Airfix des années 1970. Peut-être l'avez-vous monté ?



Fool's Paradise IV, P-51D-5NA "Mustang" du 380th Fighter Squadron du 363th Fighter Group. Il fut abattu par la DCA allemande le 9 août 1944.



Briefing avant une mission. Une très belle composition photographique autour de *Fool's Paradise IV*.



FUEL STRAINER

NORTH AMERICAN COMPANY



La partie basse du filtre carburant avant électrolyse...

G. COLLAVERI



... et après.

G. COLLAVERI

Pierre Clostermann ou en assemblant des maquettes d'avion en plastique; les marques Airfix, Frog, Revell ou Heller leur sont familières. *Fool's Paradise IV* était, parmi ces maquettes, un grand classique que l'on achetait avec délectation chez le marchand de jouets du quartier. Ainsi, nous tenons aujourd'hui dans nos mains les pièces d'un avion que nous avons déjà eu en main – mais en plastique – 40 ans plus tôt!

La pièce traitée était la partie inférieure du filtre carburant.

Une recherche Internet nous permet de retrouver et de rentrer en contact avec le fils du pilote de *Fool's Paradise IV*: Marshall Mc Call. Ce dernier réside aux États Unis et une longue correspondance s'instaure avec lui. Il nous décrit la vie extraordinaire de son père (lire encadré page 50).

L'archéologie aéronautique nous a montré qu'elle permet non seulement de mettre à jour des vestiges d'avion, mais qu'elle est aussi un

moyen de dérouler la carrière d'un appareil, de redécouvrir la vie de son pilote, et, en l'occurrence, de reconstituer l'histoire extraordinaire d'un couple homme/machine pendant les durs combats de la Deuxième Guerre mondiale. ■

Remerciements : Jean Denouel, Marie-Thérèse Hardy, M. Plombe, Rober Leroux, Daniel Sannier et Marshall Mc Call.

G. COLLAVERI

La restauration des pièces étape par étape

Pour mener une prospection à terme avec succès, un travail délicat de restauration des pièces découvertes est nécessaire. La première étape consiste à nettoyer les pièces trouvées pour les débarrasser de la terre qui les recouvre : sous une eau tiède, avec du liquide à vaisselle et une brosse douce (brosse à dents, brosse à poils de laiton). Surtout, éviter la paille de fer servant habituellement à récuper les casseroles : celle-ci raye irrémédiablement les pièces en aluminium. Pour les pièces incrustées de terre et difficiles à récupérer, un bain d'acide oxalique (en respectant les précautions d'usage) permet souvent des miracles. L'électrolyse*, enfin, permet d'enlever avec douceur et très efficacement la corrosion qui s'est formée. Après une électrolyse, les pièces peuvent quasiment retrouver leur aspect d'origine. Par exemple, une pièce couverte de corrosion s'est révélée être la partie basse du filtre carburant de *Fool's Paradise IV* (photos en haut à droite). Enfin, une couche de produit spécifique type Rustol stoppe définitivement la corrosion et stabilise la pièce nettoyée.

* Décomposition chimique de certaines substances obtenue par le passage d'un courant électrique

L'électrolyse, une technique simple pour un résultat excellent.

