

*Afin que nul n'oublie*

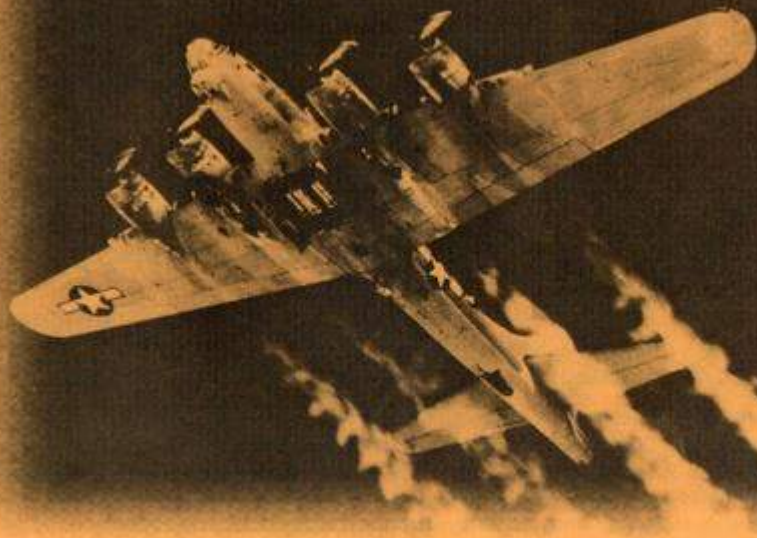
*Commémoration du 22 au 29 juin 2001*

*Cornebarrieu - Blagnac - Toulouse*

---

## *LA MISSION 441*

*Bombardement des sites de  
Blagnac, Francazal et Montbartier  
le 25 juin 1944*



ESCADRILLE CROIX DU SUD  
CONFEDERATE AIR FORCE FRENCH SUPPORTER SQUADRON

## - LA MISSION 441 -

A l'aube du Dimanche 25 Juin 1944, dans le sud de l'Angleterre, près de 530 équipages de bombardiers de la 8ème Air Force se préparent pour les missions de la matinée. Sur la base 131, près de Nuthampstead située à 55 km au Nord-Nord-Est de Londres -où stationne le 398ème Groupe de Bombardement - tous les bombardiers disponibles ont décollé à 4H53. Après s'être regroupés au-dessus des vertes prairies de l'Angleterre, le groupe prend le cap Sud Sud Ouest, survolant à 15000 pieds la côte anglaise à la verticale de Selsey Bill. La mission 441 ordonnée par l'ordre N °794 était lancée.

Elle concernait 8 groupes de bombardement, soit au total, 240 B-17 Flying Fortress escortées par 9 groupes de chasse avec environ 290 P-47 Thunderbolt, P-38 Lightning et P-51 Mustang. Les bombardiers devaient attaquer la base aérienne allemande de Toulouse/Francazal, le terrain de Toulouse/Blagnac, et les dépôts de carburant de Montbartier situé à 38 km au Nord Nord-Ouest de Toulouse.



ROUTES PREVUE ET SUIVIE

L'affectation des objectifs était la suivante:

- Francazal : 351<sup>ème</sup> BG J, 379<sup>ème</sup> BG K, 303<sup>ème</sup> BG C, 381<sup>ème</sup> BG L, (104 avions).

Blagnac : 398<sup>ème</sup> BG W, 91<sup>ème</sup> BG A, (72 avions).

Montbartier: 401<sup>ème</sup> BG S, 457<sup>ème</sup> BG U, (64 avions).

Les groupes chargés de Francazal semblent avoir précédé ceux de Blagnac, et ceux de Montbartier étaient les derniers de l'Armada des bombardiers.

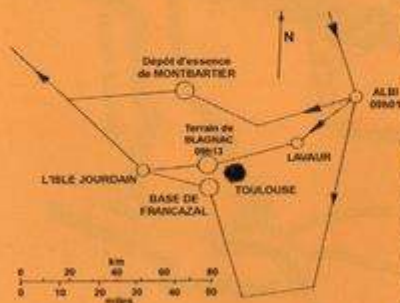
Le B17G du Second Lieutenant John K. Godwin du 398ème BG occupait la position extrême gauche à l'arrière de la formation la plus basse. Son appareil, était un B-17G-50-BO, construit par Boeing à Seattle (Mfg. Construction N ° 7965)

Immatriculé 2102463 par l'U. S. Army, l'appareil avait été livré à Cheyenne le 5 Mars 1944. Il avait été affecté au 602ème BSq/398ème BG [K8-7 ] et arriva à Nuthampstead (Angleterre) le 28 Avril 1944.

Le 20 Juin 1944 les 9 membres d'équipage du bombardier avaient effectué leur première sortie sur Hambourg. Le jour suivant ils attaquaient des objectifs dans la région de Berlin. Après une journée de repos, les 23 et 24 Juin, ils attaquaient des sites de VI dans le Nord Ouest de la France. Le 25 Juin, ils remplissaient leur cinquième mission en six jours : Le bombardement du terrain de Toulouse/Blagnac dans le Sud Ouest de la France.



La mission 441 fut certainement perçue a priori comme une ballade facile par les neuf hommes du SN 2102463, après les missions sur Hambourg et Berlin. Comparée à celles-ci, l'opposition attendue dans le ciel du Sud Ouest de la France serait négligeable, et la protection assurée par les chasseurs leur semblait impénétrable. Telles furent les pensées de ces neuf hommes lorsque le groupe se préparait à franchir la Manche à 6H32. Volant cap au Sud, ils devaient atteindre la côte française 27 minutes plus tard aux environs d'Arromanches. De là, ils devaient ensuite mettre le cap sur Albi, 70 km au Nord Est de Toulouse, qu'ils devaient atteindre à 8H50. Sur Albi, l'Armada se scinderait en trois vagues distinctes.



#### DEPLOIEMENT A PARTIR D'ALBI

Le groupe Francazal continuerait sa route au Sud, contournant Toulouse, et attaquant sa cible par le Sud-Sud-Est. Le groupe Blagnac bifurquerait vers le Sud-Ouest à la verticale d'Albi, pour attaquer le terrain de Blagnac par l'Est. Le groupe Montbartier devrait virer vers l'Ouest Sud-Ouest pour attaquer le dépôt de carburant de l'Est-Sud-Est. Le bombardement de Blagnac était prévu pour commencer à 9H00, alors que ceux de Francazal et Montbartier seraient attaqués simultanément à 9H10. Treize minutes étaient estimées nécessaires pour le bombardement de Blagnac, trente minutes pour celui de Francazal, et vingt et une minutes pour le dépôt de carburant de Montbartier.

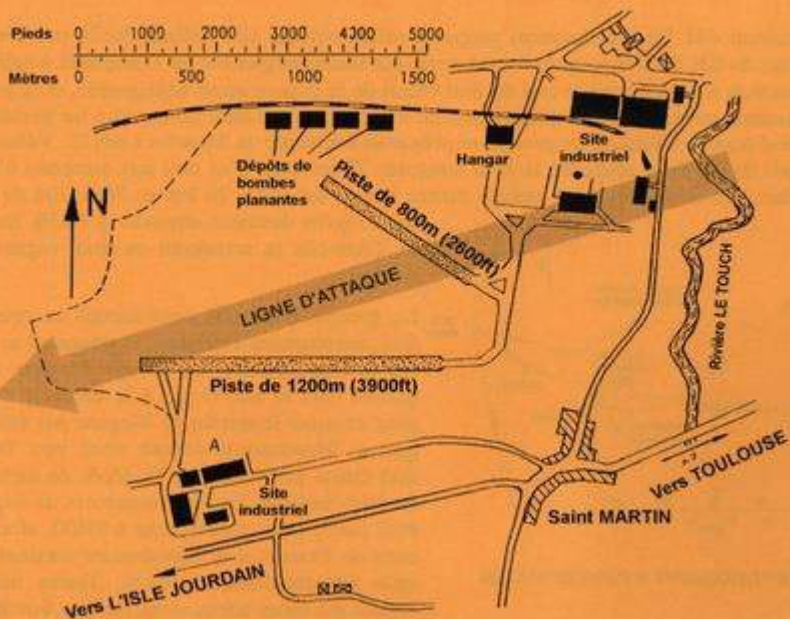
Voici quelques détails sur le bombardement de Blagnac qui nous concerne plus particulièrement. A Blagnac les Allemands avaient installé une école de chasse et un dépôt de bombes planantes. De plus, deux sites industriels, installés sur le terrain d'aviation, servaient à la Luftwaffe de centres d'entretien et de réparation pour des bombardiers He 111, He 177 et Ju 88, ainsi que pour des chasseurs Fw 190.

La vague de Blagnac avait survolé la côte Normande juste à l'Est d'Omaha Beach où le cinquième US Corps avait débarqué 19 jours plus tôt. Du fait de vents plus importants que prévu sur la Manche, elle avait dévié de la route prévue, ce qui nécessita une correction.

Sa route fut alors légèrement infléchi vers l'Ouest, ce qui lui fit perdre onze minutes sur le plan de vol. A 9H01 les groupes atteignirent Albi. De là, ils virèrent à droite, volant au Sud Ouest vers Lavaur distante de 34 km, choisie comme point initial pour le bombardement. Ceci exigea un nouveau changement de route en direction de l'Ouest sur 36 km.



SCHEMA DE LA FORMATION



L'attaque du terrain de Blagnac par les groupes 398 et 91 débuta à environ 9H13. En treize minutes, 143,5 tonnes de bombes s'abattirent sur la cible. L'avion du Second Lieutenant John. K. Godwin, dont un des moteurs tournait irrégulièrement, traînait un peu derrière l'escadron bas du groupe, à l'extrême droite de la formation, position bien exposée aux tirs de la flak ! Le Lieutenant Harold M. Gnesin, bombardier âgé de 24 ans, avait juste largué ses bombes lorsque l'appareil fut touché par la DCA allemande installée à Colomiers, juste à l'Ouest du terrain de Blagnac. Des témoins rapportèrent avoir vu une explosion dans la nacelle située derrière le moteur numéro trois, avec un départ de feu sur l'aile droite. Il était 9H27, une minute après que la dernière bombe fut larguée.

L'appareil a été vu s'éloignant de la formation vers la droite et piquant progressivement du nez. Le pilote réussit à reprendre l'avion en main, mais après avoir décrit deux cercles, apparemment hors de contrôle, celui-ci amorça une vrille à plat et commença à se désintégrer. Des morceaux de l'aile droite et du stabilisateur vertical tombèrent dans une propriété privée du Sud de Cornebarrieu, à l'époque un petit village situé au Nord-Ouest du terrain. Huit parachutes furent aperçus et l'appareil s'écrasa dans un champ voisin sans exploser.

Des soldats allemands arrivèrent rapidement sur les lieux. Ils inspectèrent l'épave et découvrirent un corps dans ce qui restait de la pointe avant du fuselage. Après un temps relativement court, ils disparurent, laissant les villageois récupérer le corps. Les membres d'équipage qui avaient sauté en parachute furent rapidement faits prisonniers. Lors de leur interrogatoire, il devint rapidement évident que l'aviateur qui avait péri dans l'accident était le Second Lieutenant Harold M. Gnesin, le bombardier. Il n'avait manifestement pas pu quitter son poste situé dans la pointe extrême du nez du bombardier.



# *Afin que nul n'oublie*

*Commémoration du 22 au 29 juin 2001*

*Cornebarrieu - Blagnac - Toulouse*

---

## **L'ODYSEE DE L'EQUIPAGE D'UN BOMBARDIER AMERICAIN ABATTU AU-DESSUS DE BLAGNAC EN JUIN 1944**



CONFEDERATE AIR FORCE FRENCH SUPPORTER SQUADRON  
ESCADRILLE CROIX DU SUD



## L'Odyssée de l'équipage d'un bombardier américain abattu au-dessus de Blagnac en juin 1944

Nous sommes le 25 juin 1944 à Blagnac. C'est un dimanche matin. Les gens se préparent à aller à l'église. C'était une époque où l'on priait beaucoup, non seulement à Blagnac, mais partout en Europe.

De l'est on entend des bruits d'avion qui s'intensifient peu à peu jusqu'à ce que l'atmosphère devienne vibrante. On compte les avions, il y a 35 Forteresses Volantes, dont une qui traîne un peu derrière la formation. Ces avions font partie de 8 groupes de bombardement, avec quelques 240 avions, dont l'objectif est de détruire les installations de la Luftwaffe à Franczal et à Blagnac ainsi que l'important dépôt de carburant de la Wehrmacht à Montbartier. Ils sont accompagnés de 103 chasseurs, qui cependant n'ont pas besoin d'intervenir, car il n'y a pas un seul avion allemand dans le ciel.

Le groupe de Blagnac, qui nous intéresse plus particulièrement, est suivi d'un deuxième de 36 avions à 8 km de distance. L'objectif est le même.

A 9h13 les bombes commencent à tomber sur les ateliers de réparation de la Luftwaffe à St. Martin du Touch et à Blagnac ainsi que sur l'école de chasse et le dépôt de bombes planantes installés sur le terrain.

Un barrage massif de la DCA reste sans effet, mais après le passage du gros du groupe, le feu se concentre sur l'avion du Lt. GODWIN, le trainard. Aujourd'hui nous savons qu'il avait un problème de moteur depuis qu'il avait survolé la Normandie. Un des quatre moteurs tournait irrégulièrement et la consommation d'essence était sensiblement plus importante que prévu. Entre Le Mans et Poitiers, il était clair qu'il ne pouvait plus rentrer en Angleterre. Se débarrasser des bombes et prendre directement cap sur la Suisse ou l'Espagne aurait pu sauver l'avion et son équipage. Mais après consultation mutuelle, celui-ci a voté pour continuer sur la route du bombardement en essayant péniblement de rester dans la formation, tout en sachant que leur avion est condamné.

Nombreux étaient les témoins au sol lorsque l'avion fut touché par la flak. Voici le résumé de quelques témoignages

L'avion volant le plus en arrière et le plus bas reçoit un coup direct dans le moteur intérieur de droite. Un feu se déclare immédiatement. L'avion vire vers la droite en descendant en spirale, se déplaçant de plus en plus vers Comebarrieu. Les témoins voient s'ouvrir 8 parachutes qui, à cause du vent, sont emportés en direction de Blagnac.



L'avion entre-temps est entré en vrille plate en perdant des morceaux de la voilure droite et de la dérive, avant de s'écraser en bordure de Cornebarrieu. Les Allemands sont rapidement sur les lieux, mais ce qu'ils y trouvent est sans intérêt pour eux. L'après-midi, les villageois arrivent peu à peu sur le site. L'un d'entre eux raconte : Après avoir réussi à me frayer un chemin dans l'épave encore chaude, je découvre un corps avec sa plaque d'identification encore intacte. C'est celui du Lt GNESIN, le bombardier qui, assis dans la pointe avant de l'appareil, n'a pas pu en sortir. Nous l'enterrons dans notre cimetière.

Aujourd'hui nous savons aussi ce qui s'est passé dans l'avion. Voici le rapport du radio, John Herbert WILSON, qui nous est parvenu en mars dernier.



“ Nous sommes à 7000 m d'altitude et je suis assis dans le compartiment directement derrière la soute à bombes, les trappes sont ouvertes et les bombes sont larguées. Mais il y a une bombe de 230 kg, qui reste bloquée dans la soute. En m'avançant pour la débloquer, je vois le mitrailleur de la tourelle supérieure, qui se trouve juste à l'avant de la soute, essayer de faire la même chose. A ce moment il y a une terrible explosion dans la nacelle du moteur n° 3. J'ai l'impression que le moteur n° 2 est également touché, mais moins gravement. Je vois un feu d'oxygène se développer plus avant dans le fuselage et le pilote semble engager une manœuvre de descente pour atteindre une altitude qui nous permettrait de sauter sans risque de perdre conscience par manque d'oxygène. Quelques instants plus tard, c'est la sonnerie d'alarme : sautez, sautez, sautez ! Je me dirige vers l'issue de secours à l'arrière du fuselage et, en passant péniblement au-dessus du poste de tir inférieur, j'aperçois le mitrailleur qui essaie désespérément de sortir de sa tourelle. N'arrivant pas à ouvrir sa ceinture de sécurité, il est en état de panique. Je me baisse pour l'aider et avec quelques efforts j'arrive à le libérer et à le tirer par les épaules hors de la tourelle. Étourdi, il essaie de s'échapper vers l'avant, qui est la mauvaise direction à cause du feu dans le fuselage. Je l'attrape et le tire vers l'issue arrière qui heureusement est déjà ouverte. Il n'y a plus personne dans le fuselage arrière. Je le pousse dehors et saute derrière lui. Je pense que je suis le dernier qui ait quitté l'appareil. A partir de ce moment je n'ai plus revu notre avion, mais je compte 8 parachutes. Il y en a un qui manque, mais je ne sais pas lequel. En arrivant au sol, les soldats allemands sont rapidement sur place, et ce qui se passe à partir de là c'est une autre histoire. ”

John Herbert WILSON avait 24 ans à l'époque. Après avoir bombardé Hambourg, Berlin et les sites de bombes volantes dans le Nord-Ouest de la France, c'était leur cinquième mission en six jours et ce sera la dernière.

Revenons cependant à Cornebarrieu. Les éléments de la voilure et de la dérive, que les témoins français ont vus se détacher de l'appareil en 1944, ont été découverts en 1997 près du village dans un fourré, donc 53 ans plus tard.

Le 25 juin 2000, et c'est encore un dimanche, lors d'une cérémonie remarquable à Cornebarrieu, en présence de représentants des autorités et d'associations américaines et françaises, ces éléments ont été remis par l'association "Croix du Sud" – qui les avait conservés pendant 4 ans – à l'Armée de l'Air Américaine et à la Confederate Air Force. Cette dernière est une association américaine chargée de la sauvegarde du patrimoine de la Seconde Guerre Mondiale, qui a un petit groupe à Toulouse.

Entre-temps, après une longue enquête, 4 des 8 membres de l'équipage qui sont encore de ce monde, ainsi que la sœur cadette du Lt. GNESIN qui a péri dans le crash, ont pu être retrouvés aux États Unis. Ils ont été invités pour une commémoration du 22 au 29 juin prochain. Deux d'entre eux sont dans un état de santé qui leur interdit d'entreprendre de longs voyages, mais les 2 autres et la sœur du bombardier ont accepté de venir, accompagnés de plusieurs membres de leurs familles. En tout, 15 Américains viendront chez nous.

Voici un extrait du programme prévu :

- Réception dans les mairies de Blagnac, Cornebarrieu et Toulouse (Salle des Illustres).
- Rencontre des membres de l'équipage avec les témoins français
- Inauguration d'un site à Cornebarrieu près de l'endroit où l'avion s'est écrasé et visite du cimetière.
- Vol du dernier bombardier B-17 encore en état de vol en Europe au-dessus de Blagnac et de Cornebarrieu avec reconstitution de la mission.
- Visite du Château du Ferradou, où les membres de l'équipage, qui ont réussi à sauter, ont été temporairement internés.

Alors pourquoi tout cela ?

Quoi que l'on puisse penser aujourd'hui des Américains, nous devons être conscients de ce qu'ils ont fait pour nous dans une guerre qui ne pouvait pas être gagnée sans eux.

Nous devons, nous les Européens, apprécier ce miracle admirable : que de jeunes Américains, à peine sortie de leur enfance heureuse, qui pour la plupart savaient seulement de l'Europe qu'elle était loin de chez eux, aient accepté en souriant d'y venir mourir dans une croisade dont le sens était sans doute confus pour beaucoup d'entre eux. De fait, ils furent nombreux à périr dans le ciel de notre continent, où 18 500 avions américains furent abattus ; la seule 8<sup>ème</sup> Air Force ayant perdu 44 000 membres d'équipage au-dessus de l'Europe.

C'est la simple raison.





# Afin que nul n'oublie

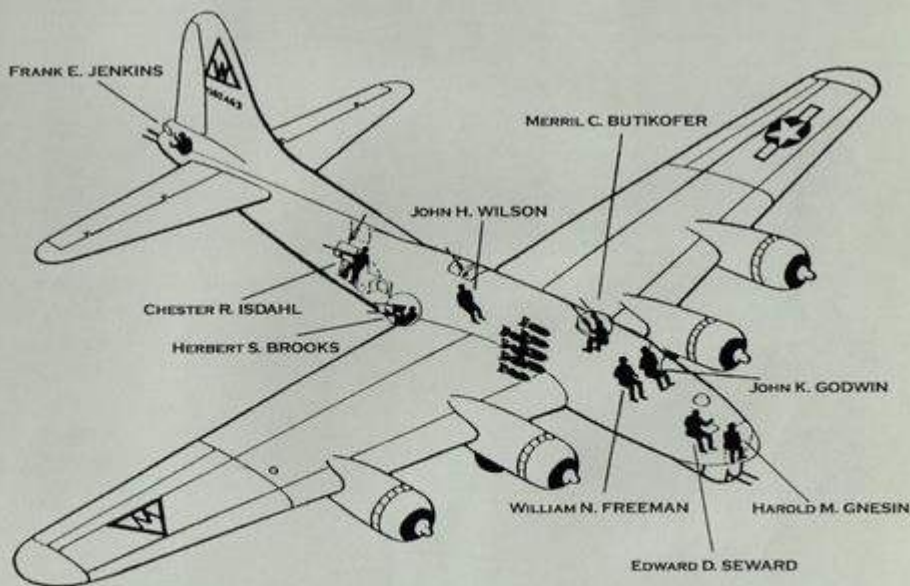
Commémoration du 22 au 29 juin 2001

Cornebarrieu - Blagnac - Toulouse

---

## L'EQUIPAGE DU B-17 SN 2102463

---



ESCADRILLE CROIX DU SUD  
CONFEDERATE AIR FORCE FRENCH SUPPORTER SQUADRON

<b>Pilote</b>	John K. GODWIN	2nd lieutenant
<b>Copilote</b>	William N. FREEMAN	2nd lieutenant
<b>Navigateur</b>	Edward S. SEWARD	Flight Officer
<b>Bombardier</b>	Harold M. GNESIN	2nd lieutenant
<b>Mécanicien et Mitrailleur supérieur</b>	Merrill C. BUTIKOFER	Technical Sergeant
<b>Radio</b>	John H. WILSON	Staff Sergeant
<b>Mitrailleur latéral</b>	Chester R. ISDHAL	Sergeant
<b>Mitrailleur de queue</b>	Frank E. JENKINS	Sergeant
<b>Mitrailleur ventral</b>	Herbert S. BROOKS	Sergeant



John K. GODWIN



Harold M. GNESIN



William N. FREEMAN



John H. WILSON



Merrill C. BUTIKOFER







Herbert S.  
BROOKS

John H.  
WILSON

Joe  
HYMAN \*

Merrill C.  
BUTIKOFER

Frank E.  
JENKINS

Anthony  
BARTUSIS\*



Frank E.  
JENKINS

Herbert S.  
BROOKS

Anthony  
BARTUSIS\*

William N.  
FREEMAN

Merrill C.  
BUTIKOFER



John H.  
WILSON

Merrill C.  
BUTIKOFER

Anthony  
BARTUSIS\*

Chester R.  
ISDAHL



Anthony  
BARTUSIS\*

William N.  
FREEMAN

Herbert S.  
BROOKS



\* N'ont pas participé à cette mission



**Plaque marquant l'endroit où fut inhumé Harold M. Gnesin à CORNEBARRIEU**



**Tombe de Harold M. Gnesin au cimetière national de LONG ISLAND**

Le Second Lieutenant Harold M. Gnesin, le bombardier n'avait manifestement pas pu quitter son poste situé dans la pointe extrême du nez du bombardier et périt lors du crash de l'avion. Les villageois avaient récupéré sa plaque d'identité (0-703035), il fut inhumé dans leur cimetière. Jeannine, une fillette de 12 ans, déposa des fleurs sur sa tombe. Des gardes allemands qui observaient la scène, restèrent discrètement en retrait. En Juillet 1946, le corps du Second Lieutenant Gnesin fut transféré dans un cimetière militaire américain en Lorraine. De là, en Mai 1949, il fut convoyé au cimetière national de Long Island à Farmingdale. L'aviateur repose désormais à proximité de l'endroit où il était né, dans l'état de New-York.



*Afin que nul n'oublie*

*Commémoration du 22 au 29 juin 2001*

*Cornebarrieu - Blagnac - Toulouse*

---

**MISSION 441**

**LES JOURS DU SOUVENIR**



CONFEDERATE AIR FORCE FRENCH SUPPORTER SQUADRON  
ESCADRILLE CROIX DU SUD

# LES JOURS DU SOUVENIR

**22-29 juin 2001**

Le 25 Juin 1944, un Bombardier B-17, après avoir bombardé les installations allemandes de BLAGNAC, fut touché par la FLAK installée à COLOMIERS. Il s'est écrasé à CORNEBARRIEU. Lors du Crash de l'appareil, le BOMBARDIER Harold M. GNESIN, Lieutenant de l'USAAF, a été tué et fut inhumé, pendant deux années, à CORNEBARRIEU puis transféré à NEW YORK où il était né 24 ans plus tôt. Les huit autres membres de l'équipage ont sauté en parachute sur la zone occupée aujourd'hui par la SIDMI et ont été fait prisonniers puis internés dans le Château de FERRADOU (Ex Château du RIEU et Ancien Q.G. de la Luftwaffe) situé entre BLAGNAC et BEAUZELLE. Ensuite, ils furent transférés en Allemagne d'où ils sont repartis pour l'Amérique après leur libération.

Le Dimanche 25 Juin 2000, en présence de nombreux représentants des autorités, l'ESCADRILLE CROIX du SUD avait remis l'élément de dérive à un représentant de l'Attaché Militaire de l'Ambassade des USA à PARIS et les panneaux de voilure à la CONFEDERATE AIR FORCE : Association Américaine chargée de la sauvegarde du patrimoine américain de la Seconde Guerre Mondiale.

Après une longue enquête, il est apparu que quatre des huit membres de l'équipage sont encore de ce monde. Deux d'entre eux sont dans un état de santé qui leur interdit d'entreprendre un long voyage mais, les deux autres, accompagnés de membres de leurs familles, sont invités pour une semaine dans notre région. La sœur d'Harold M. GNESIN a également été retrouvée et viendra, accompagnée de ses quatre filles et de deux petites-filles.

Afin d'honorer la mémoire d'Harold M. GNESIN, qui est tombé en service commandé et de remercier tous ceux qui ont aidé à libérer la France et l'Europe, un certain nombre de manifestations sont prévues dans la région de Toulouse :

- Réception dans les mairies de Blagnac, Cornebarrieu et Toulouse (Salle des Illustres).
- Rencontre des membres de l'équipage avec les témoins français
- Inauguration d'un site à Cornebarrieu près de l'endroit où l'avion s'est écrasé et visite du cimetière.
- Vol du dernier bombardier B-17 encore en état de vol en Europe au-dessus de Blagnac et de Cornebarrieu avec reconstitution de la mission.
- Visite du Château du Ferradou, où les membres de l'équipage, qui ont réussi à sauter, ont été temporairement internés.

---

Le FRENCH SUPPORTER SQUADRON de la CONFEDERATE AIR FORCE  
et l'ESCADRILLE CROIX DU SUD  
remercient tous ceux qui ont rendu cette semaine de commémorations possible



## ELEMENTS RETROUVES A CORNEBARRIEU EN 1997



### PANNEAU DE DERIVE

L'insigne de la 1ère division aérienne  $\Delta$   
ainsi qu'une partie de l'immatriculation  
sont toujours visibles



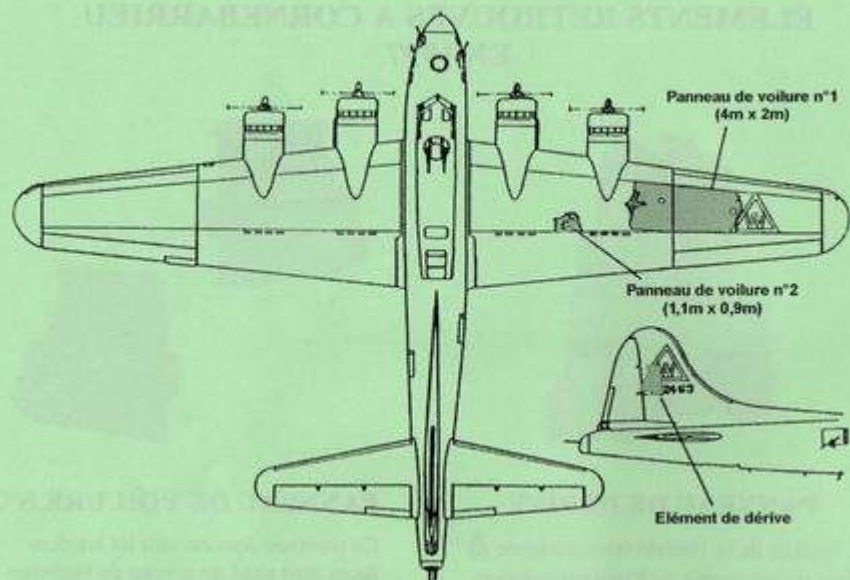
### PANNEAU DE VOILURE N°2

Ce panneau dont on voit ici les deux  
faces était situé au niveau du longeron  
arrière de l'aile droite, entre les deux  
moteurs



### PANNEAU DE VOILURE N°1

Ce panneau de grande dimension (2m x 4m) provient de la partie supérieure de la voilure droite.  
On voit nettement la jonction des voilures internes et externes



## POSITIONS DES ELEMENTS RETROUVES



### CHÂTEAU DU FERRADOU

Cette demeure qui abritait l'état-major de la Luftwafe fut probablement le lieu d'internement de l'équipage avant son départ pour l'Allemagne.