

06 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain

Le Mosquito « Des Gaboureaux »

Je ne connaissais pas l'histoire de cet avion. Habitant Blyes depuis plus de 50 ans, je n'avais jamais entendu parler de ce drame où deux hommes ont perdu la vie le 6 août 1944. C'est tout à fait par hasard que j'en ai eu connaissance, et le « hasard » allait s'inviter encore très régulièrement tout au long de cette quête où des événements oubliés allaient ressurgir du passé et de la mémoire de nos anciens.

Passionné par l'aviation de la seconde guerre mondiale depuis mon enfance, et à la retraite depuis quelques mois, je cherchais sur internet si des épaves avaient été retrouvées après la guerre sur le sol Français comme ce fut le cas dans les îles du Pacifique.

Le hasard se manifeste une première fois lorsque le nom d'un site attire mon attention « France crashes 39-45 ». Le site recense 16 appareils tombés dans notre département. Le 9^e s'est écrasé au lieu dit les Gaboureaux commune de St Vulbas, à 2 ou 3 km de mon domicile. En 6 ou 7 lignes, je trouve suffisamment d'informations qui toutes seront autant d'axes de recherches à venir.

J'apprends ainsi que : «le F/Lt John Stanley « Jack » TOWSEY pilote de 29ans (matricule 86330) et son navigateur F/O Richard John KINGHAM 35 ans (matricule 143099) ont décollé de la base de Benson (Grande Bretagne) le 6 août 1944 à bord du De Havilland Mosquito PRXVI n° NS 504 pour une mission de reconnaissance photos. Ils appartiennent à la Royal Air Force Volunteer Reserve. Ils servent au 544^e squadron de la RAF. Ils auraient été abattus par des chasseurs américains en mission d'accompagnement de bombardiers sur la région Lyonnaise. Tous les deux sont inhumés au cimetière militaire de La Doua dans la banlieue est de Lyon.»

Le hasard vient à nouveau frapper à ma porte. C'est par l'intermédiaire d'un ami de Mme. Hélène de la Verpillère qu'il m'est permis d'entrer en contact avec Gilles Collavéri qui, dans la région Toulousaine, a déjà mené avec succès ce type d'investigations. C'est une aide précieuse qui saura me faire profiter de son expérience et de ses connaissances, il saura aussi en quelques jours retrouver la famille du navigateur R.J. Kingham. Ces derniers se préparaient à prendre contact avec la mairie de St Vulbas pour avoir si possible des renseignements sur la disparition de leur oncle et sur le lieu du crash...

Les échanges avec le neveu et la nièce de R.J. Kingham sont très cordiaux. Ils n'ont aucune information sur ce qui s'est passé ce 6 août 1944, et ont soif de savoir et de comprendre... Je leur demande de l'aide pour essayer de retrouver la famille du pilote J.S. Towsey. En une semaine où deux, ils retrouvent un petit cousin qui lui, saura entrer en communication avec les nièces de notre pilote, demeurant aux Etats-Unis.

Dans le même mois, Hélène de la Verpillère arrive au même résultat en étant contacté par la famille du navigateur.

06 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain

John Stanley Jack TOWSEY

John Stanley « Jack » est né dans le 2^e trimestre de 1915, à Basford comté de Nottinghamshire, Angleterre.

Il est l'aîné de 3 frères, John Stanley était aussi appelé « Jack ». Jack a servi dans le 504^e squadron des forces aériennes auxiliaires du comté de Nottingham, de 1932 à 1934 et il a rejoint la Royal Air Force Volunteer Reserve en février 1939.

Il obtient ses ailes de Pilote en 1940 et fût entraîné pour être pilote de chasse. Mais suite à un problème temporaire de la vue, il devient instructeur. Après 3 ans durant lesquels il participe à la formation de centaines d'élèves pilotes, et après qu'il ait volé plus de 1000 heures sans accident, il est qualifié pour les vols à haute altitude et rejoint une unité de reconnaissance photo.

En 1944, il est Flight Lieutenant (capitaine), matricule 86330. Il pilote un Mosquito de reconnaissance au 544^e squadron de Benson. Il est tué en mission (la 5^e) le 6 août 1944. Cette mission, partie de Benson, avait commencée par la reconnaissance au dessus de Orléans - Sens et Lyon avant les bombardements, puis devait remonter sur Tours - Orléans et à nouveau Lyon, 2^e reconnaissance probablement après le passage des bombardiers.



Richard John KINGHAM

Richard John est né en juin 1909 à Aldershot, Hampshire, Angleterre.

Richard étudie au « Hailebury School » de Hertford.

Après l'université, il rejoint l'entreprise de son Père, Kingham et Kingham. Il est expert diplômé.

Il s'engage et est mobilisé le 25 août 1941. Il est volontaire au « service des équipages » au sein du RAF Coastal Command en 1942 et il est qualifié « opérateur radio » le 31 août 1942 et « navigateur » le 8 mai 1943. En mai 1943 il a été détaché de la RAF et accepté dans une affectation pour cas d'urgence dans la RAFVR. Son 1^{er} tour d'opération en tant que navigateur de John Stanley Jack TOWSEY (pilote) débute le 5 mai 1944. Il est muté au 544^e squadron de la RAF à Benson le 13 juillet 1944.

En 1944, il est Flying Officer (lieutenant). Il est navigateur à bord du Mosquito PR XVI de reconnaissance, que pilote John Stanley Jack TOWSEY. Sa 1^{ère} mission (au 544^e) a lieu le 21 juillet 1944 comme navigateur de John Stanley « Jack » TOWSEY. Leur 5^{ième} mission, le 6 août 1944, est aussi la dernière, ils ne rentreront pas.



Leurs décès seront déclarés et enregistrés à la mairie de St Vulbas. Le pilote John Stanley Jack TOWSEY qui n'a pas pu être identifié, est enregistré sous le nom de son navigateur « KINGHAM ». Le navigateur lui sera déclaré Richard John KINGHAM.

06 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain

Circonstances du crash

Ce que nous savons par les témoignages :

- L'avion a été vu descendant en feu.
- 2 témoins ont vu le mosquito attaqué à basse altitude, vers le mont Bron par un avion de chasse.
- La dernière phase de vol était sur un axe de vol sud nord.
- Richard est retrouvé, sans vie, au sol à la sortie nord des Gaboureaux.
- Un moteur (vraisemblablement le gauche) s'est détaché et a continué sur environ 1000 mètres pour s'immobiliser à 20 mètres à droite du carrefour de Riccoty.
- Le mosquito a viré à droite (à peu près à 35°) et s'est écrasé également à environ 1000 mètres de Richard.
- Avant de s'écraser, sur cet axe, il a perdu un certain nombre de pièces dont une caméra.
- Il n'y a pas de débris retrouvés avant la caméra, l'avion semble avoir touché le sol très violement, brièvement glissé et s'est rapidement immobilisé en pivotant à droite.

L'hypothèse d'une méprise alliée refait surface.

Le doute est également présent sur une archive Anglaise, « Public Record Office - Archive AIR 27/2028 - Benson Aug. 6 », qui parle « d'une probable méprise qu'il ne sera peut-être jamais possible de confirmer ».

Aux Etats-Unis, Mike fait des recherches sur l'attaque dont a été l'objet le Mosquito du F/Lt TOWSEY et du F/O KINGHAM. Après un très bon travail de recherche, me parviennent les informations suivantes faisant partie de ce que le Ministère de l'Air Force a maintenant déclassifié :

Rapport de la mission n° 600 sur la région Lyonnaise le 6 août 1944.

Par un temps magnifique, cette journée du 6 août 1944, avec celle du 15 août, sera marquée par un grand nombre d'alertes et de bombardements. Dans la région lyonnaise, on n'observe que trois missions de bombardement :

Depuis leurs bases dans le sud de l'Italie, décollent les B 24 'Liberator' du 304 Bomber Wing :

A 11h 23, 35 B 24 du 455 Bomber Group larguent 333 bombes de 500 lb, depuis 21000 pieds, sur le dépôt d'essence du port Edouard Herriot à Lyon. Plusieurs réservoirs sont touchés, mais des bombes tombent de l'autre côté du Rhône, en faisant des victimes à Oullins.

A 11h 25, 41 B 24 du 456 Bomber Group larguent 359 bombes de 500 lb. sur le dépôt d'essence de Saint Rambert l'Ile-Barbe (une seule bombe serait tombée sur le dépôt). Le quartier de Saint Rambert est gravement touché, mais de nombreuses bombes tombent à Saint Didier au Mont d'Or, mais aussi de l'autre côté de la Saône, sur la communes de Caluire. On compte 36 victimes parmi la population civile.

A 11h 28, 36 B 24 du 459 Bomb Group larguent 458 bombes de 500 lb sur le pont ferroviaire franchissant le Rhône à Givors. Le pont est sérieusement endommagé, mais on déplore 6 morts et 14 blessés et des dommages à une quinzaine de maisons.

Ces missions sont escortées par des P 51 'Mustang' du 31 Fighter Group : 51 chasseurs P51

06 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain

décollent de San Severo à 8h45 ; 3 font demi-tour, 2 pour ennuis mécaniques, 1 pour - - - - (?). 48 P51 sont sur l'objectif de 11h20 à 12h00, 46 sont de retour à 14h20, 2 se posent sur un terrain « ami » l'un en Corse, et l'autre à Rome.

Itinéraire de la mission : Base - Livourne - Savone - Lyon et retour Savone - Livourne - Rome - Base de San Severo (Italie).

« 6 août 1944 - San Severo (Italie) : Rapport ce mission

« Le Lieutenant - - - a poursuivi un appareil dans plusieurs virages pour l'identifier et l'a appelé à la radio sans succès. Il n'a pas tiré. Toujours poursuivi le ME-410 (ou Mosquito ?) s'est mis en piquée très prononcée à une vitesse de plus de 550 MPH, ses ailes se sont arrachées à 7000 pieds et l'avion a explosé dans les environs de 45° 50' N - 05° 10' E à 11h40. L'avion était de couleur vert olive, mais les P-51 ne sont pas venus assez près pour observer les marquages ».

Ce soir, le Lieutenant - - - revendique une victoire plutôt douteuse sur un bimoteur. Trois bimoteurs ont été vus lors de l'escorte des B-24 en mission de bombardement dans la région de Lyon en France, ils n'ont jamais été identifiés, mais étaient probablement des ME-410. Le Capitaine - - - en pourchasse un en direction de la Suisse, mais renonce à la poursuite à la frontière. Le Lieutenant - - - essayait d'en identifier un, lorsque les ailes de l'appareil ennemi s'arrachent dans une piquée à 550 MPH ».

Dans le paragraphe ci-dessus, la victoire revendiquée est qualifiée de « plutôt douteuse » sans plus d'explication...

Ce 6 août 1944 seul le Mosquito NS 504 est tombé dans notre région. Les coordonnées approximatives 45° 50' N - 05° 10' E correspondent à quelques kilomètres près, mais ces deux déclarations ont de quoi rester perplexes par rapport aux témoignages recueillis sur place.



Messerschmitt ME-410



de Havilland Mosquito

A quelle vitesse volait le Mosquito ? Nous n'en avons aucune idée mais à 300 km/h les derniers 1000 mètres n'auraient duré qu'une douzaine de secondes pendant lesquelles, le Mosquito passe au dessus du village, l'aile gauche explose, le moteur gauche se détache et continue sur l'axe de vol ; Richard est éjecté, l'avion vire à droite (environ 35°), sous la pression, l'aile gauche affaiblie se replie sous le fuselage et frappe violemment le logement d'une caméra. Un morceau de cette dernière est arraché et tombe, il sera retrouvé par notre témoin, 2 ou 300 mètres plus loin, le NS 504 s'écrase violemment sur le ventre, glisse brièvement, pivote légèrement à droite (probablement à cause du moteur droit), s'immobilise et s'embrase...

Ce n'est là qu'une tentative d'explication compte tenu des éléments en notre possession, mais une chose semble certaine, le Mosquito a été vu descendant en feu, il n'a pas perdu ses ailes à 7000 pieds et ne s'est pas écrasé en fin de piquée ...

06 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain

Si la méprise semble maintenant évidente, seules les circonstances restent incertaines.

Inauguration de la stèle



Les Familles arrivées des Etats-Unis et de Grande-Bretagne ne s'étaient jamais rencontrées auparavant, c'est ainsi 17 personnes qui sont venues rendre hommage à leur oncle et cousin. C'est au cours d'une émouvante cérémonie, que M. Charles de la Verpillère (député) et M. Marcel Jacquin (maire de Saint Vulbas) entouré d'une vingtaine d'anciens combattants et porte drapeaux ont inauguré cette stèle en mémoire du F/Lt John Stanley Towsey et du F/O Richard John Kingham. Ce samedi 13 juin 2015, plus d'une centaine de personnes se sont déplacées des villes et villages voisins pour honorer la mémoire de nos deux aviateurs et leurs Familles.

Jean-François Ravasseau



Adaptation d'un texte de Jean-François Ravasseau
6 août 1944 – Tragique méprise aérienne dans le ciel de l'Ain © C.A.L.M 06/2015