

L'histoire du B-26 G N° 44-68219

Si parmi les bombardiers construits pendant la seconde guerre mondiale, le B-17 "Forteresse volante" est certainement le plus connu, parmi les bombardiers moyens c'est le B-26 "Marauder" qui reste le plus emblématique. Mis en service début 1941 en complément du B-25 Mitchell, il connaît beaucoup de problèmes à ses débuts. Une faible surface alaire, une puissance insuffisante et une propension au décrochage lui valent rapidement le surnom de "Widow maker", le faiseur de veuves. Mais les différentes améliorations apportées à partir du modèle D, sa fiabilité et sa rusticité vont finalement faire de lui un appareil aimé de ses équipages. Employé idéalement pour des missions de bombardement à moyenne altitude, notamment dans le cadre du débarquement en Normandie, il sera selon la 9ème US Army Air Force (son employeur principal) le bombardier ayant eu le plus faible taux de perte en Europe.

TYPE, MODEL, SERIES		A. F. SERIAL NUMBER		MANUFACTURER AND LOCATION					
B-26G		44-68219		Martin, Baltimore, Maryland					
CONTRACT NUMBER		FOREIGN SERIAL NUMBER		FINAL DESTINATION IN U. S.					
AC-1571		007 France Pri A-1		Norman					
ALLOCATION, PRIORITY NUMBER		PROJECT OR LEND LEASE REQUESTION NUMBER							
		93101 F							
MANUFACTURER'S SERIAL NUMBER									
UPPER COLUMN HEADINGS ARE FOR HAND-POSTED OPERATION IN KARDEN LOWER COLUMN HEADINGS ARE FOR I. B. M. POSTED OPERATION IN VERTICAL CABINETS									
LOCATION	ORGANIZATION	RECIPIENT	NEXT DESTINATION	STATUS OR FLY ABAT	CONDITION	DATE	ACTION	REMARKS	
STATION	COMMAND	PARENT UNIT	GAINED FROM OR LOST TO	SERIAL NUMBER	MO	DA	STATION NO.	CCA	SCU
Baltimore	Martin	France	of Hunter Field, Ga.	Accepted		3-8			
"	"	"	"	Available		3-30			
"	"	"	"	Delivered		5-4			
"	"	"	Delivered - Damaged wing tip	Delivered		4-17			
"	"	"	of Hunter Field	avail		5-2			
N. Castle	ate	"	"	dep		5-4			
"	"	"	"	non		8-4			dep
"	"	"	"	17-4	held	5-5			
Hunter fld	"	"	"	1-4	maint	5-6			
"	"	"	"	7-8	non	5-7			
"	"	"	V. Courtney	3-3	non	5-16			
"	"	"	"	35-5	wait over	5-13			
"	"	"	"	3-5	non	6-14			
"	"	"	"	18-2	dep	5-15			dep 5-15-3AW
Norman	"	"	"	40-8	non	5-16			
"	"	"	"	Dep. U.S.		5-21			15 Jan.

La fiche avion du 219 chez le constructeur Martin à Baltimore

Parmi les plus de 5000 exemplaires construits durant la seconde guerre mondiale dans l'usine Martin à Baltimore, beaucoup seront abattus lors de missions de guerre et beaucoup finiront à la casse quand le B-26 "Marauder" sera remplacé par l'A-26 "Invader". Quelques-uns cependant survivront à la guerre et aux ferrailleurs pour finir dans un musée, c'est le cas notamment du B-26 G N° 44-68219 dont la vie en France débute dans les Landes et finit en Normandie. Deux destinations qui m'étant chères ont naturellement suscité chez moi un intérêt spécifique pour ce destin particulier.

Comme l'indiquent les deux premiers chiffres de son numéro de série c'est en 1944 que l'état américain passe commande de cet appareil. Avec 55 autres (Numéros de série 44-68165 à 219, plus le 254) il fait partie d'un lot qui doit être livré à l'Armée de l'air Française en 1945 sous la référence 93101-F.

La guerre en Europe touchant à sa fin, la France n'a plus vraiment besoin d'une aviation de bombardement mais plutôt d'une aviation de transport. En attendant la remotorisation des Ju 52 (Toucan), les B-26 qui disposent d'une grande carlingue où des sièges peuvent être installés vont faire l'affaire.



Courrier à l'entête de Hunter-Field - L'appareil est un A-20 pas un B-26

Sorti d'usine le 8 mars 1945, le N° 219 est transféré le 30 mars suivant vers le terrain de Hunter Field à Savannah en Géorgie pour y suivre quelques modifications avant son convoyage vers la France au-dessus de l'Atlantique. Le 17 avril un saumon d'aile est endommagé, ce qui retarde le processus. Remis en état le 2 mai, l'appareil quitte le territoire US le 21 mai et après avoir emprunté la route du sud via les Açores, il rejoint l'Afrique du Nord (Casablanca au Maroc, Tégma en Algérie?) puis Villacoublay où il est officiellement remis à l'Armée de l'air le 31 mai 1945.

Faute d'archives, il est difficile de dire avec certitude à quelle date il est mis en service au profit du Centre d'Expériences Aériennes Militaires de Mont-de-Marsan. Le tableau en annexe 1 donne la liste des B-26 ayant transité par le CEAM.

Cependant, la lecture des "Log books" d'André Moutin (voir Annexe 2), pilote de B-26 affecté au CEAM de Mont de Marsan à compter du 29 mai 1946, montre d'une part la présence du N°219 à Mont-de-Marsan en Juillet 1946 et d'autre part la présence d'un numéro 177 qui n'apparaît pas dans cette liste.

Pour le N° 219 on sait cependant qu'il va connaître quelques soucis techniques au cours de son séjour dans l'Armée de l'Air, le 5 août 1946 à Mengen et le 24 novembre 1948 à Pau.

DATE	FROM	TO	AIRCRAFT MFGS. MAKE & MODEL	CERTIFICATE NUMBER	AIRCRAFT CLASSIFICATION			INSTRUMENT	INSTRUCTOR	DAY	NIGHT	DUAL	SOLO	
					TYPE	CLASS	TOTAL ENGINE H.P.							
Voil de														
JULLET 1946														
1.7.46	Pilote	Com De Piste	Com Brian, M. Holth, G. Patoque	B.26	40216									
2.7.46	"	"	A.C. Billain, M. Tanguin, M. Colomieu	B.26	40217									
4.7.46	"	"	Equipe équipage + G. Patoque	B.26	40217									
4.7.46	"	"	Prof. Pointud, M. Hovis, P. Arnaud, P. Talis	B.26	40217									
7.7.46	"	"	Equipe Equipage	B.26	40217									
9.7.46	Co. Pilote	"	M. Hovis, Prof. Pointud, A.C. Billain, M. Hovis	B.26	40216									
9.7.46	"	"	Col. Lagouffe, M. Hovis, M. Holth, M. Hovis	B.26	40219									
9.7.46	"	"	Equipe équipage - M. Holth et M. Hovis	B.26	40219									
11.7.46	Pilote	"	Com. Tanguin, A.C. Hovis	H.100	40301									
11.7.46	"	"	Local	H.100	40301									
12.7.46	"	"	Prof. Pointud, M. Hovis, capitaine Patoque, P. Talis, C. Arnaud, G. Patoque	B.26	40217									
I CERTIFY THE ABOVE FLIGHTS WERE MADE					CLASSIFICATION TOTAL									
CERTIFIED BY:					GRAND TOTAL									

MFGS. MODEL	CERTIFICATE NUMBER	AIRCRAFT CLASSIFICATION			INSTRUMENT	INSTRUCTOR	DAY	NIGHT	DUAL	SOLO	NO. OF LOGS.	REMARKS
		TYPE	CLASS	TOTAL ENGINE H.P.								
Voil de												
JULLET 1946												
B.26	40216											
B.26	40217									2"	15	Cocteau - H ^o de Marzan
B.26	40217									2"		H ^o de Marzan - Breigny
B.26	40217									2"	10	Breigny - Hennebont
B.26	40217									1"	40	Hennebont - Bouloute
B.26	40216									1"	15	Bouloute - H ^o de Marzan
B.26	40219									4"	55	H ^o de Marzan - Lognon - M. Hovis
B.26	40219									2"	00	H ^o de Marzan - Breigny
B.26	40219									2"		Breigny - H ^o de Marzan (Nuit)
H.100	40301									1"	10	H ^o de Marzan - Bouloute
H.100	40301									1"	15	Bouloute - H ^o de Marzan
B.26	40217									1"	20	Local
CLASSIFICATION TOTAL												
GRAND TOTAL												
												SIGNATURE OF PILOT

Le Log Book d'André Moutin

En 1951, suite à quelques problèmes techniques (dont le crash du N° 216 à St-Perdon-Voir Annexe 3) les "Marauders" sont retirés du service et trois d'entre eux sont transférés au centre d'instruction des apprentis mécaniciens d'Air France à Vilgenis. Pendant une douzaine d'années ils vont servir de plateforme pratique d'apprentissage à des générations d'arpètes pour la résolution de pannes fictives jusqu'au début des années 60 où l'évolution des technologies et l'arrivée des moteurs à réaction les condamne à la destruction. Heureusement pour les générations futures, un seul des trois connaîtra ce sort.

- Le B26G-25-MA N° 44-68188 baptisé « **Gaston Le Morvan** » est finalement ferraillé en mai 1963



Le B-26 "Gaston Le Morvan" à Vilgénis

- Le B26G-10-MA N° 43-34581 baptisé « **Volnay** » est rendu aux États-Unis en juin 1965. Il est aujourd'hui exposé au musée de l'US Air Force de Dayton (Ohio) où sous le surnom de "Shootin In", il représente un modèle B26B-50-MA, numéro de série 42-95857 et codé FW*K ayant appartenu au 387th BG/556th BS. (Voir Annexe 4)



Le B-26 "Shootin In" à Dayton

Quant au dernier des trois, notre B-26G-25-MA N° 44-68219 baptisé "Ceseracourt" il est démonté en juillet 1966 pour être stocké à Villacoublay dans un entrepôt des réserves du musée de l'Air et de l'Espace où il va passer quelques années dans l'oubli.



Un des trois B-26 de Vilgénis

En 1994, le musée de l'Air et de l'Espace décide d'entreprendre sa restauration. Même si la carlingue est en relativement bon état, les années passées à l'extérieur ont laissé des traces. Il y a de la tôle à remplacer et l'essentiel de l'équipement intérieur a disparu. Il va falloir tout le talent des "Schumac" pour boucher les trous et la ténacité des logisticiens pour retrouver les pièces manquantes.

Il faudra 4 ans de travaux et 20 000 heures de restauration pour qu'enfin le 30 juillet 1998 il puisse trouver sa place dans le hall Concorde du musée de l'Air et de L'Espace.

L'appareil a été repeint aux couleurs du groupe "Bretagne" reconnaissable à sa croix de Lorraine bleue sans avoir la certitude, faute d'archive, s'il y a effectivement été affecté.



Le 219 exposé au MAE aux couleurs du groupe Bretagne

Pendant toute la phase de restauration, des anciens des Marauders (dont André Moutin) viennent régulièrement lui rendre visite et suivre l'avancement des travaux. Ils viendront également le voir quand l'appareil sera en exposition (voir Annexe 5).



Des anciens des "Marauders" devant le 219 au Bourget

C'est en juin 2007 que le destin du B-26 N° 219 va basculer.

Deux frères américains Gene et David Dewhurst Jr. sont en France, peut-être au fond d'eux-mêmes à la recherche d'informations sur leur père David H Dewhurst.

Ils ne savent pas grand-chose de lui. Simplement qu'il était pilote en France pendant la guerre. Comme beaucoup de vétérans sans doute est-il resté discret sur cette époque qu'il préférerait probablement oublier et puis surtout il est mort rapidement après son retour chez lui à San Antonio le 31 août 1944.



B-26 "Dinah Might" en vol

Alors que le tour Européen imposait aux pilotes d'abord 25 puis ensuite 50 missions avant de pouvoir regagner leurs foyers David H Dewhurst en a accompli 85, au sein du 386th BG/553rd SQ (9th US AAF) et le plus souvent aux commandes de "Dinah Might" un B-26 B15 MA numéro de série 41-31576 et codé AN-Z (Voir Annexe 6).

Ayant survécu à ces missions dangereuses, il meurt dans un stupide accident de la route le 5 novembre 1948, victime d'un chauffard en état d'ébriété.

C'est au hasard d'une visite dans le musée du débarquement à Utah-Beach que les deux frères découvrent dans une vitrine une photo de leur père et d'autres membres d'équipage au pied d'un B-26. Ils apprennent en même temps que leur père a participé aux missions de bombardement sur les lieux mêmes au matin du D-Day. (Voir annexe 7)



David Dewhurst et autres membres d'équipage

Les deux frères qui ont alors des situations confortables dans les secteurs industriel ou politique au Texas décident alors, qu'en hommage à la mémoire de leur père, ils vont sponsoriser la construction d'une nouvelle extension du musée par le biais d'une fondation au nom de David H Dewhurst.

Mais au-delà, ils ont surtout la volonté de retrouver un B-26 qu'ils pourraient exposer à Utah-Beach.

Or il n'en existe qu'un seul exemplaire en France voire en Europe, notre N° 219 du musée de l'Air et de l'Espace au Bourget. Le deal est rapidement traité et c'est en mars 2011 que le N°219 est d'abord repeint aux couleurs américaines du "Dinah Might", l'avion de leur père, avant d'être transporté en pièces détachées sur 4 semi-remorques entre le Bourget et Utah-Beach où il est remonté sous les charpentes d'un nouveau hangar. (Voir Annexe 8)

Quelques mois plus tard le B-26 N°219 va en quelque sorte retrouver le terrain de Mont-de-Marsan sous ses roues. L'équipe du musée a en effet prévu de le positionner sur une surface de "Pierced Steel Planks", ces plaques d'acier perforées utilisées en conjonction avec du grillage à mailles carrées pour la réalisation des pistes, taxiways et parkings des terrains d'aviation temporaires.

Mais si en 1944, elles ont été présentes par milliers ce n'est plus le cas en 2012 où il s'avère impossible de rassembler, au moins à un prix raisonnable, les 200 et quelques plaques PSP nécessaires à la réalisation du support métallique.



"Dinah Might" dans l'attente de plaques PSP

Le hasard fait parfois bien les choses, il restait sur la Base Aérienne 118 de Mont-de-Marsan un gros tas de plaques PSP, vestiges d'une ancienne expérimentation menée par le Centre d'Expériences Aériennes Militaires au début des années 60.

Quelques contacts téléphoniques auprès des décideurs, l'affaire est rapidement conclue et c'est ainsi qu'un semi-remorque va faire l'aller-retour de Utah-Beach jusqu'à la BA 118 pour ramener environ 250 plaques.



Décembre 2012: Les plaques PSP sont posées

Ainsi pour le B-26 N° 44-68219 la boucle était bouclée, de Mont-de-Marsan jusqu'à Utah-Beach où même sous une nouvelle livrée aux couleurs américaines et sous le N°41-31576 il témoigne désormais de la grande histoire de ce bombardier moyen que tant d'équipages américains ou français auront servi avec fierté et dévouement, souvent au prix de leurs vies.

SOURCES:

- Air Force Historical Research Agency
- André Moutin
- Archives personnelles
- B-26 Marauder Historical Society
- Dominique Ottello
- Espace Patrimonial Rozanoff-BA 118 Mont de Marsan
- Musée de l'Air et de l'Espace
- Musée du débarquement Utah-Beach
- National Archives and Records Administration
- National Museum of the United States Air Force

Christian Levaufre-09/2019

Aujourd'hui encore le B-26 "Marauder" demeure un oiseau rare.

S'il existe plusieurs musées notamment aux États-Unis qui disposent de parties d'appareils ou d'appareils en cours de reconstruction, on ne trouve que 3 appareils semblant dans un état presque opérationnel (Voir Annexe 9) :

Deux exemplaires aux États-Unis:

- Un modèle de première génération B-26 A qui a volé pour la dernière fois en 2004 lors de son transfert depuis la Californie et qui est exposé dans un musée aéronautique ayant pour nom "Fantasy of Flight" à Polk City en Floride.



- Le modèle G "Shootin In" sur la base de Wright Patterson à Dayton (Ohio) (voir Annexe 2)

Un exemplaire en France:

- le modèle G "Dinah Might" au musée du débarquement à Utah-Beach

Comme on l'a vu ces deux derniers sont donc deux anciens Marauders Français.

ANNEXE 1

Liste des B-26 affectés au CEAM de Mont-de-Marsan:

Numéro de série	Modèle	Date d'arrivée	Date de départ	Observations
44-68213	B-26G-25	01/1951	?	
44-68214	B-26G-25	28/10/1948	?	23/02/1951 Casse sa roulette de nez durant un exercice d'atterrissage de nuit sur le terrain de Mont-de-Marsan (1)
44-68216	B-26G-25	08/1947	03/1951	15/03/1951 Panne moteur au décollage. Atterrissage en campagne à St-Perdon Appareil réformé à 773000 Heures de vol
44-68218	B-26G-25	28/10/1948	06/1949	
44-68219	B-26G-25	1945	1951	05/05/1946 Blocage de la roulette de nez restée rentrée sur le terrain de Mengen 24/11/1948 Atterrissage en monomoteur sur le terrain de Pau suite au givrage du moteur droit
44-68254	B-26G-25	23/03/1946	04/1949	Réformé

Comme on peut le voir le suivi est incomplet. S'il m'a été possible de trouver les fiches avions grâce à l'aide de Brian Gibbons (B-26 Marauder Historical Society), il est difficile de trouver pour tous les appareils leur équivalent dans les archives françaises. Quelques photos retrouvées dans les greniers de la Base Aérienne 118 permettent parfois de valider certains évènements. C'est le cas pour le N° 216 (voir Annexe 3) ou pour le N°214 avec la photo ci-dessous:

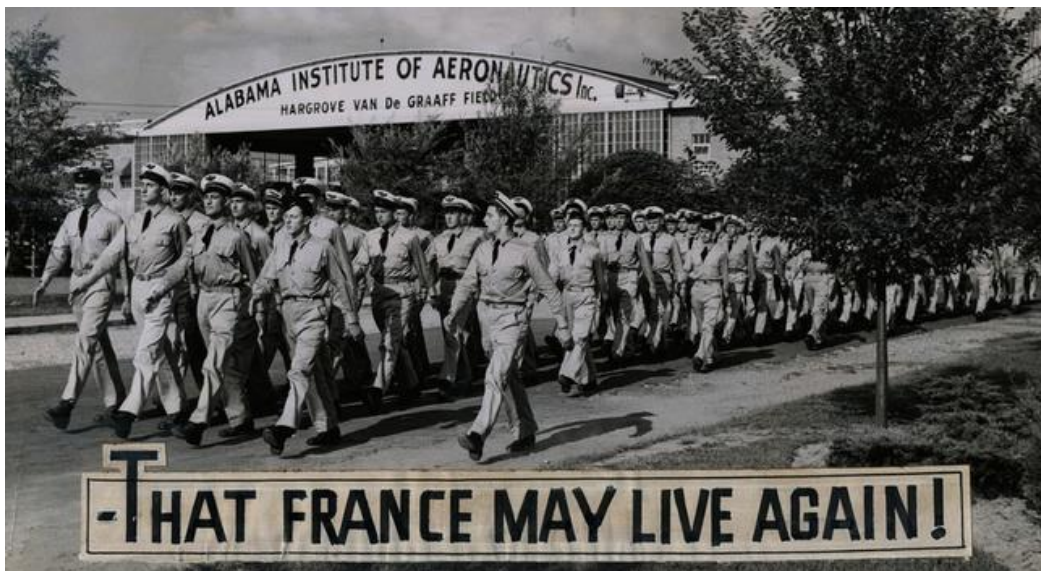


Février 1951: Le B-26 N° 44-68214 sur le terrain de Mont-de-Marsan

ANNEXE 2 - André Moutin

André Moutin est né le 5 novembre 1921 à Chateaudun du Rhumel, (Constantine) en Algérie. À la fin de son cursus à l'école normale d'instituteurs, quelques jours après le débarquement allié de novembre 1942 en Afrique du nord et l'invasion de la zone sud par les armées allemandes, il est mobilisé et rejoint le chantier de jeunesse du Groupement 104 « Lamoricière » à Djidjelli dans la région de Constantine.

Il s'engage dans l'armée de l'Air en décembre 1942. En février 1943 il transite par la base de Baraki dans la banlieue d'Alger où il est pressenti pour une affectation au Centre de Formation du Personnel Navigant en Amérique (comme on disait alors) à compter du mois suivant. Quelques semaines d'instruction à Tipaza (Tunisie) et il est dirigé vers Casablanca (Maroc) où il rencontre et se lie d'amitié avec les frères Duchange.



Défilé des cadets français du 2eme détachement sur le terrain de Van de Graaff Field (Alabama)

André fait partie du 3^{ème} détachement à destination des États-Unis¹. Il embarque à Casablanca le 7 août 1943 et rejoint, après son arrivée à New-York le 26 suivant, le centre d'entraînement au pilotage de base à Tuscaloosa (Alabama). En traversant les gares tout au long de leur parcours la foule les salue d'un amical signe de la main comme elle le fait pour chaque soldat américain en uniforme sans savoir que ceux-là sont français.

Ici les jeunes cadets français découvrent les règles de la vie quotidienne dans un état du sud, ségrégationniste. Ils provoquent d'ailleurs involontairement un incident en s'installant au fond d'un bus sur les places normalement réservées aux gens de couleur. Mais ici aussi l'accueil est chaleureux et les familles locales se disputent les jeunes "Frenchie" qu'elles hébergent et gâtent le temps d'un week-end.

¹ Affecté à la 1^{ère} Brigade du 1^{er} Peloton, André terminera sa formation au sein du 4^{ème} détachement pour cause de maladie

André y est élève pilote avec les frères Duchange dont Camille² sera plus tard le premier pilote à se poser avec un avion d'armes (P-47 Thunderbolt) sur le terrain tout juste libéré de Mont-de-Marsan.



Boeing-Stearman PT 17



Vultee BT 13



Beechcraft AT 10



North American B-25 "Mitchell"

Glen Martin B-26 "Marauder"



² <http://aa-ceam.fr/PDF/Glorieux%20Anciens/Camille%20Duchange.pdf>

Après ses formations de base (Primary Training sur Boeing-Stearman PT 17, Basic Training sur Vultee BT 13 "Valiant" et Advanced Training sur Beechcraft AT 10 "Wichita"), André est breveté pilote le 15 avril 1944. Puis après d'autres formations complémentaires, il est lâché comme pilote sur bombardier B-25 "Mitchell" et B-26 "Marauder".

Honneur ultime, avant de quitter les USA via New-York une quinzaine d'élevés pilotes, dont lui, sont reçus à la Maison Blanche par Madame Roosevelt³.

En décembre 1944 après avoir débarqué à Oran, il est de retour en Algérie. 15 jours de permission puis après un regroupement à Tunis André intègre en janvier 45 le Groupe de Bombardement 1/19 "Gascogne" alors stationné à sur le terrain de Bron dans la banlieue de Lyon⁴. Un de ses supérieurs est le commandant Nicot qui sera remplacé par Longuet⁵.

Suivant le recul des forces allemandes en France, viennent alors plusieurs mouvements successifs vers le Nord (Saint-Dizier, Perthes) jusqu'à la capitulation de l'Allemagne.

Sa dernière mission de guerre au-dessus de l'Allemagne sera le bombardement du dépôt de munitions d'Ebenhausen le 26 avril 1945.

Le 18 juin suivant, à l'occasion du défilé de la victoire, son groupe participe au défilé aérien sur les Champs-Élysées. Son frère, aspirant dans un régiment d'infanterie est par permission exceptionnelle autorisé à voler à ses côtés dans le nez du B-26.

Son groupe est alors transféré vers Mengen en Allemagne au titre des forces d'occupation jusqu'à sa dissolution le 1^{er} mai 1946⁶. La plupart des missions sont alors des missions de transport: rapatriement de prisonniers de guerre de France vers l'Afrique du Nord ou à l'inverse vers la métropole de personnes réfugiées en AFN dans des B-26 aménagés en avion de transport.

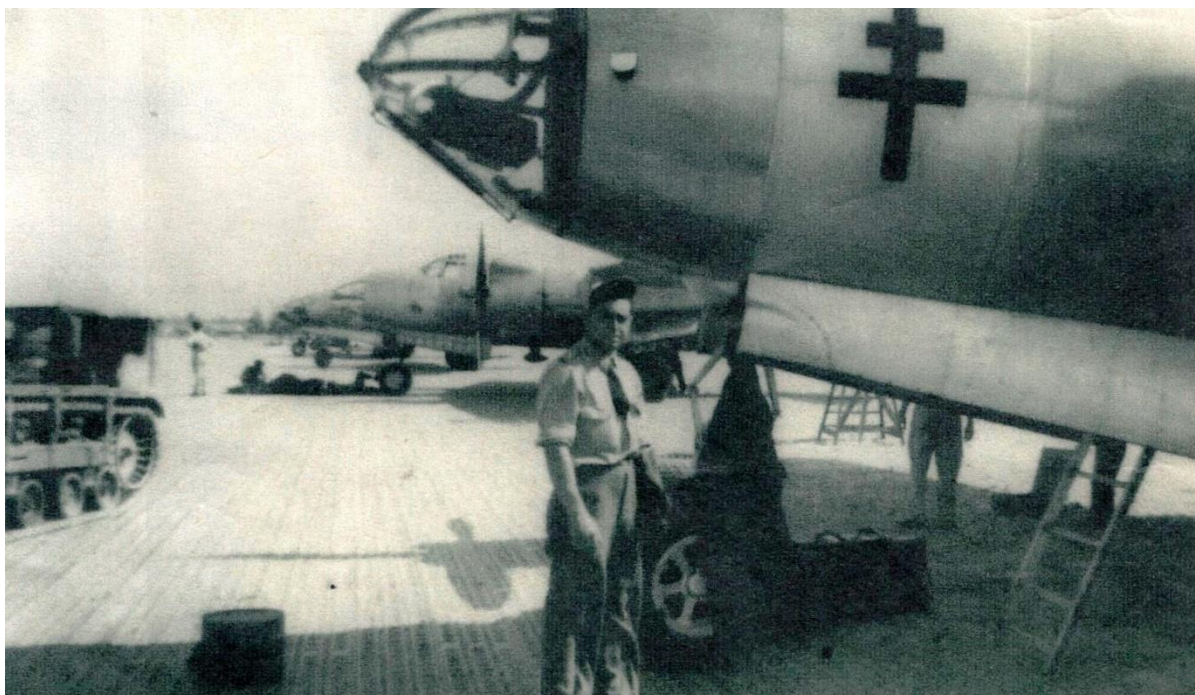
À l'automne 1945, le CEAM est créé à Mont-de-Marsan. Le colonel Rozanoff et le commandant Longuet son adjoint sont à la recherche de pilotes. Longuet va recruter essentiellement des anciens du "Gascogne" dont André Moutin qui rejoint Mont-de-Marsan le 04 juin 1946.

³ Grand souvenir pour un petit Chateaudunois !

⁴ Le 15/12/1944 le groupe Gascogne avait perdu 5 avions descendus en Allemagne.

⁵ Longuet sera l'adjoint de Rozanoff au CEAM de Mont-de-Marsan

⁶ Les 6 groupes de Maraudeurs français sont dissous en mai 1946



Aéroport d'Alger-10 décembre 1946-André Moutin au pied d'un B-26 du CEAM (un ancien appareil du groupe "Bretagne")

Rozanoff soucieux de la bonne santé physique de ses personnels a ouvert le Centre de ski à Barèges. C'est là qu'André rencontre en janvier 1947 la sergent-chef Ida Varlot qui travaille au service des transmissions du CEAM et qui va devenir son épouse le 25 septembre 1947 avec l'autorisation du général commandant la 3^{ème} RA.

Au CEAM, André vole sur B-26, Junkers 88, Junkers 52, Fieseler Storch, Nord 1000 et Stampe pour des missions diverses: Liaisons, transport de vivres et de personnel, parachutages, surveillance de feux de forêt (notamment en août 1946) et celle de prisonniers de guerre allemands.



P-39 "Airacobra" sur le terrain de Mont-de-Marsan en 1946

De gauche à droite:

- *En haut Ingimberti Lucien pilote de chasse/Rouault navigateur/Pointud navigateur*
- *En bas Kerrien radio/Belloc mécanicien/Blanc pilote B-26/Moutin pilote/Held navigateur*

Quelques expérimentations sont en cours comme celle du Marcel Dassault 90 et des essais d'amélioration de parachutes.

En décembre 1947, André et Ida quittent l'Armée de l'Air pour se consacrer à l'enseignement.

André compte alors 1376 heures de vol dont 91 de nuit et 102h de guerre, il est titulaire de la Croix de Guerre 39-45, de la Distinguished Unit Citation américaine et de deux citations à l'ordre de l'armée aérienne⁷. Au titre de leur deuxième carrière son épouse et lui recevront les Palmes Académiques.

André Moutin fait partie de ces 1339 pilotes (dont 243 sur B-26) formés et brevetés aux États-Unis qui n'ont pas hésité à risquer leur jeunesse et leur vie pour venir au secours de leur pays. Un choix qui n'avait rien d'évident au vu de la situation complexe en France à cette époque.

Il l'a servi avec honneur et dévouement, comme aurait pu le faire chaque citoyen dit-il modestement, mais ses actions lui valent à coup sûr le droit d'entrer au Panthéon de nos glorieux anciens.

Photos:

- André Moutin
- Patrice Laverdet
- Collections particulières

CL-09/2019

⁷ André Moutin est promu chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire le 14 juillet 1964. La décoration lui a été remise sur le front des troupes et, avec l'accord du général, par son frère.

Annexe 3 - Le crash du B-26 N° 44-68216 à Saint-Perdon

Il fait beau sur le terrain de Mont-de-Marsan ce jeudi 15 mars 1951. À peine une légère brise qui vient de l'océan, le ciel est dégagé et la visibilité est bonne.

En fin de matinée l'équipage (pilote, radionavigateur et mécanicien) et 9 passagers (huit militaires et un civil) montent à bord du B-26 «Marauder» N° 216 pour une mission de routine, un vol de liaison de Mont-de-Marsan à Paris.

Les 3 premiers ainsi que l'appareil appartiennent au CEAM¹.

Un peu avant midi, on démarre les moteurs, le point fixe ne révèle naturellement aucun problème (auquel cas la mission aurait été annulée) et après avoir obtenu en VHF la "clearance"² de la tour de contrôle l'appareil s'aligne au QFU 28, face à l'ouest.

Plein gaz sur freins, décollage à 12h01.

Le train puis les volets sont rentrés, le pilote réduit lentement le régime moteur à 2400 tours/mn.

La montée est normale mais au passage des 300 pieds, des claquements se font entendre dans le moteur gauche qui perd soudainement 5 à 600 tours. Le pilote essaie de compenser la perte de vitesse en mettant la manette droite de mélange sur «Full-Rich» et la manette droite des gaz sur plein gaz. La vitesse tombe à 155 miles/h et après une vingtaine de secondes le moteur droit présente à son tour les mêmes symptômes.

La vitesse tombe à 145 miles/h. L'avion devenant instable et les commandes ne répondant qu'au minimum, le pilote ordonne l'immobilité absolue aux passagers.

Il n'y a plus de choix, même pas la possibilité d'une évasive à droite ou à gauche, il faut se poser tout droit dans la première clairière venue. Les contacts moteurs sont coupés et le pilote plaque l'avion au sol le long d'une ligne électrique dont les poteaux en ciment alimentent une ferme sur la commune de Saint-Perdon.

L'appareil racle le sol sur 130 mètres, saute un fossé, traverse des plants de vigne, démolit une barrière, arrache une souche et après un dernier cheval de bois s'arrête face à une ligne de peupliers le nez à 2 mètres du poulailler et le fuselage à 10 mètres de la ferme.

En contrebas, un ravin d'une quinzaine de mètres de profondeur avec un étang.

Le vol aura duré 4 minutes ... L'habileté du pilote a limité les conséquences. Les 6 passagers indemnes aident les 6 passagers légèrement blessés à évacuer et tous attendent les secours.

¹ Centre d'Expériences Aériennes Militaires

² L'autorisation de décoller

Cet accident qui heureusement s'est bien terminé était dû à un problème de bougies trop chaudes. Cyniquement, plus on prenait la précaution de faire chauffer le moteur avant le décollage, plus le temps de vol était court car les bougies atteignaient d'autant plus rapidement leur température de mauvais fonctionnement.

Ce crash, qui succédait à un autre dû au même problème technique, allait mettre définitivement fin à la carrière du B-26 "Marauder" dans l'Armée de l'air.

Une page de légende était tournée.



B-26 "Marauder" N° 216-Crash à Saint-Perdon



ANNEXE 4 - Le B-26G-10-MA N° 43-34581-Retour aux USA

Bien que 5157 exemplaires du B-26 aient été construits pendant la seconde guerre mondiale, lorsqu'au début des années 60 l'US Air Force en a cherché un seul pour l'exposer dans son nouveau musée situé sur la Wright Patterson Air Force Base à Dayton (Ohio), il lui a bien fallu se rendre à l'évidence, il n'en existait plus aucun sur le territoire américain.

Elle s'est donc tournée vers l'Europe et c'est ainsi que le N° 43-34581 a été retenu en décembre 1961 et a quitté Vilgénis pour rejoindre Dayton en juin 1965.

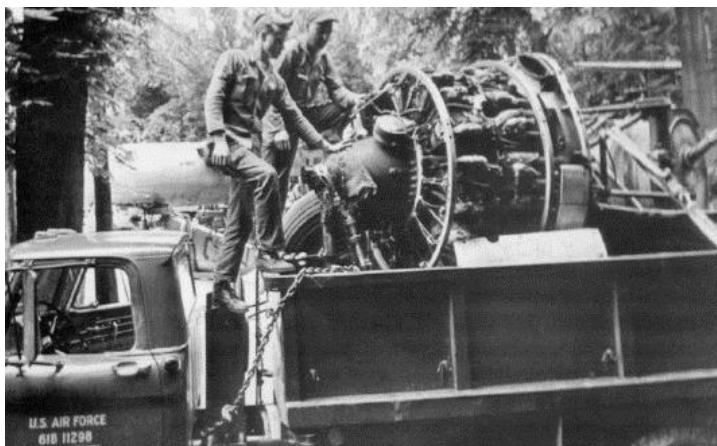
Cet appareil avait été livré à l'US Army Air Force le 14 septembre 1944 puis avait rejoint la France le mois suivant où au sein d'un escadron de bombardement de la France Libre il avait participé aux campagnes au-dessus de l'Italie et de l'Allemagne. Après la guerre, il semblerait que l'avion ait été stocké à Mont-de-Marsan avant de servir pour la formation des apprentis mécaniciens d'Air France.

Voici quelques informations extraites du site internet de Dominique Ottello:

http://aviatechno.net/vilgenis/b26_vilgenis.php

En juin 1965, le B-26G-10-MA N° 43-34581 a été présenté comme cadeau par Air France au musée national de l'Armée de l'Air des États-Unis. La cérémonie officielle de transfert a eu lieu à Vilgénis. Jean Descala, directeur des relations publiques d'Air France, a présenté l'avion au Colonel William F. Cury, directeur du musée. En échange du B-26, un Douglas VC-47A, S/N 42-100611, immatriculé F-BNFB, a été donné par l'Armée de l'Air pour la formation pratique.

La date officielle de l'échange a eu lieu le 13 juillet 1965.



Démontage du B-26 "Volnay" à Vilgénis

C'est sous la surveillance du Major Joseph A. Rance, chef du 7322nd Consolidated Maintenance Squadron que le démontage de l'avion a été entrepris dès mars 1965 par les apprentis de 3e année de la promotion 1962-1965 qui ont dessiné tous les circuits hydrauliques, carburant, etc. avant et pendant le désassemblage.



Transport du B-26 "Volnay" vers les USA

L'avion a ensuite été transporté, par la route jusqu'à Châteauroux, où il a été chargé et transporté dans un C.A.-124 Globemaster jusqu'à Wright-Patterson Air Force Base, Ohio. Après son arrivée au musée, l'avion a été réassemblé et restauré en configuration de combat et a été placé en exposition permanente en 1967.

Rebaptisé sous le surnom de "Shootin In", l'ancien B-26G-10-MA N° 43-34581 représente désormais un modèle B26B-50-MA, numéro de série 42-95857 et codé FW-K ayant appartenu au 387th BG/556th BS.



Vues extérieures et intérieures du B-26 "Shootin In" à Dayton



ANNEXE 5 - Le 219 au musée de l'Air de de l'Espace et les anciens des Maraudeurs

-1996: À cette époque il reste un doute sur le numéro de série de l'appareil en cours de restauration 44-68218 ou 219. La découverte d'une petite plaque au poste de l'opérateur radio confirmera l'identité du N° 219.

16

BULLETIN

RESTAURATION du B26 N°44-68219

Dans le bulletin du mois d'Aout 1996, nous avons montré une photo prise dans l'atelier de Dugny concernant la restauration du B26 N°44-68219.

Au cours de leur visite du 4 Avril dernier, nos amis Américains du 344 BG US, ont constaté l'avancement et la qualité des travaux de refecton malgré la charge de travail supplémentaire causée par la fête Aéronautique du Bourget de cette année.

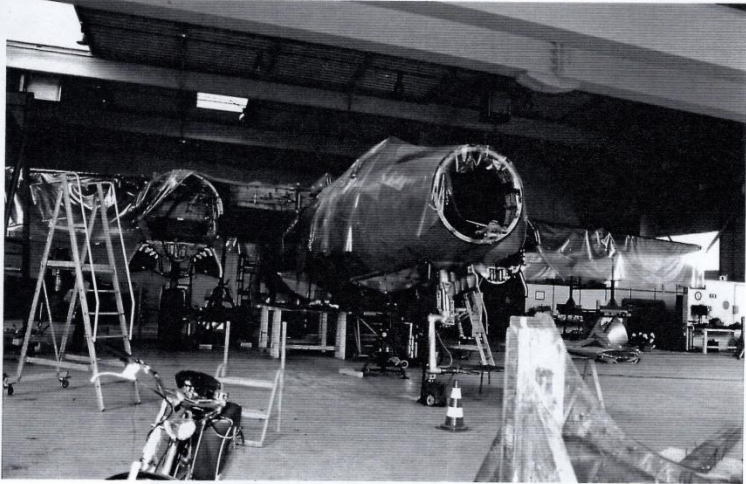
Ce 16 Juillet 1997, le Général SIFFRE, directeur du Musée de l'Air et de l'Espace nous a autorisés à prendre ce cliché de "Notre B26", nous constatons qu'il est bien avancé, les ailes sont en place, ainsi que la roue droite..

Le Général SIFFRE, nous a fait savoir que sauf incident de dernière minute, le B26 sera sur ses roues pour les journées du patrimoine, fin Septembre 1997, et vraisemblablement à sa place d'exposition dans le premier trimestre de 1998

Les amis intéressés pourront donc voir le B26 sur ses roues dans l'atelier de Dugny fin Septembre 1997.

(Malencontreusement, fin Septembre a lieu la réunion du GB 1/22 Maroc, en Touraine, réunion ouverte à tous les anciens de notre Amicale par le Colonel Henri Neuville, voir note à ce sujet....Une assemblée générale près du B26, ne pourra être envisagée qu'en 1998...)

☆



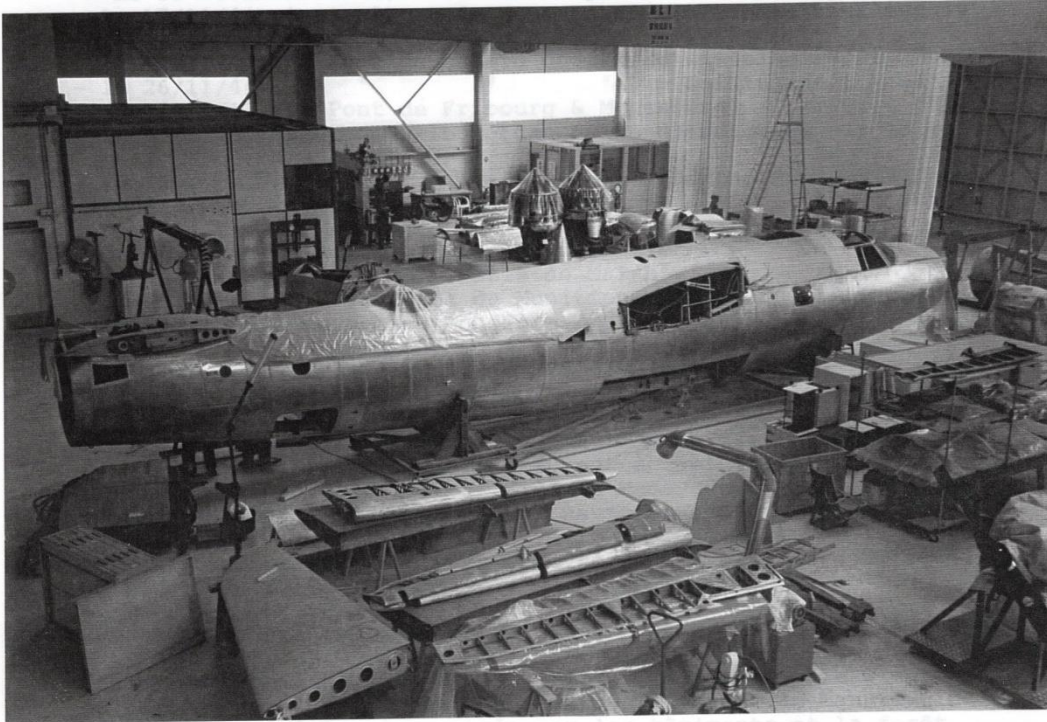
☆

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AMICALE DES MARAUDEURS A EU LIEU LE 25 SEPTEMBRE 1997 A 14 H 30

Restauration du B26 du Musée de l'Air du Bourget

Ci-dessous vue du B26 en cours de restauration dans les ateliers de Dugny. Malgré les prouesses réalisées par l'équipe de spécialistes bénévoles, l'état actuel du B26, n'a pas permis de faire notre Assemblée générale auprès de notre vieux compagnon de guerre. Nous espérons avoir plus de chance en 1997.. afin de venir saluer l'entrée au Musée de l'Air d'un B26 digne représentant de la 11ème BRIGADE de BOMBARDEMENT.



Les peintres ont commencé leur travail.

Un malencontreux incendie chez un fournisseur où le train avant a été détruit, a posé de nouveaux problèmes à l'équipe de restauration

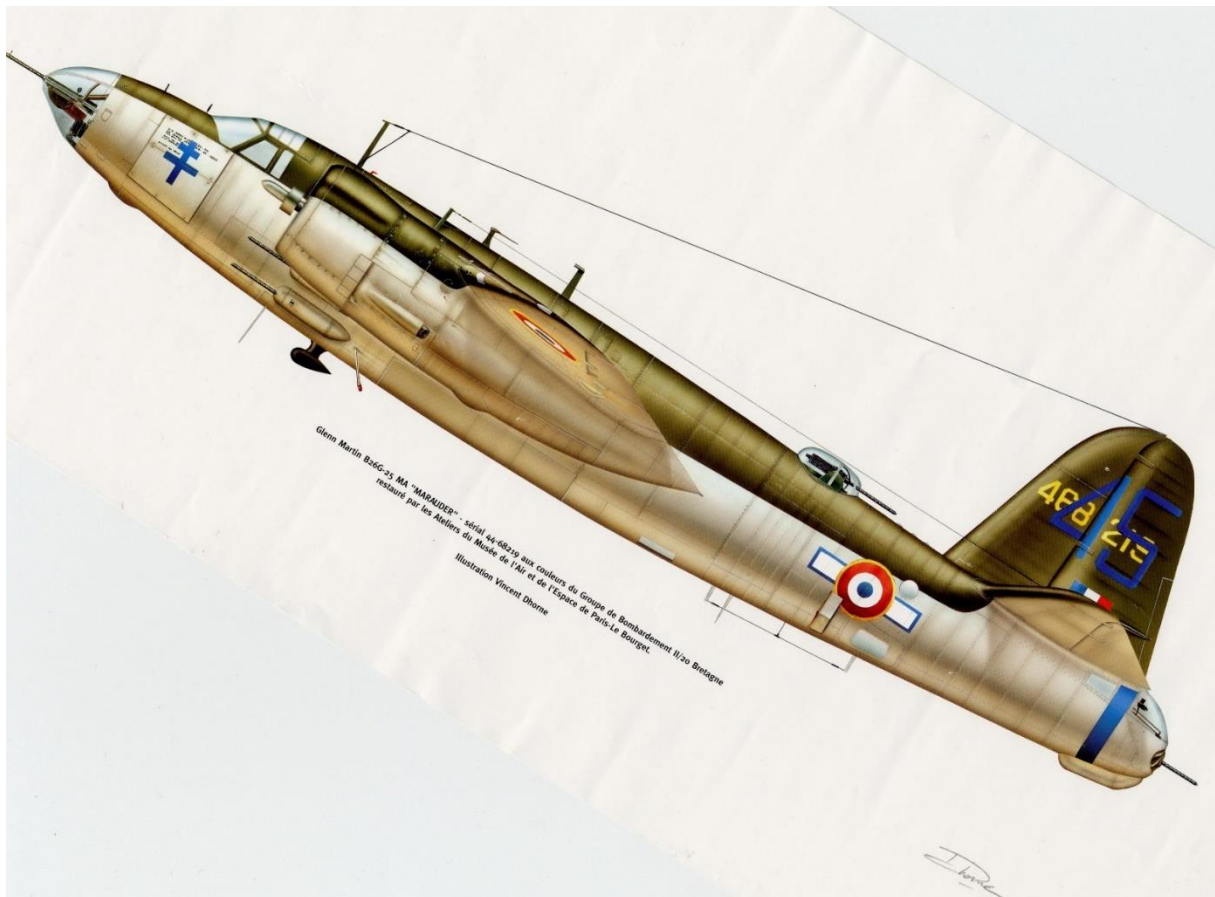
Le personnel du Musée de l'Air envisage un voyage aux USA à la recherche de pièces manquantes.

Sauf imprévu, le B26 devrait être sur ses roues fin 96..

Nous suivons ce travail avec toute l'attention sentimentale de notre Amicale pour ce fidèle serviteur de la 2ème guerre mondiale

Pour ce qui concerne le N° de série et les origines de cet appareil, les informations reçues à ce jour, ne nous permettent pas de nous prononcer d'une manière catégorique.

Les recherches en cours nous diront si il s'agit du B26 N°44-68219 ou du 44-68218.



Un profil du 219



Des anciens des "Marauders" (Leboeuf, Anon, Moutin) retrouvent le 219



André Moutin de retour dans son siège de pilote

Vidéo https://www.youtube.com/watch?v=Q_J-3I3wxrs

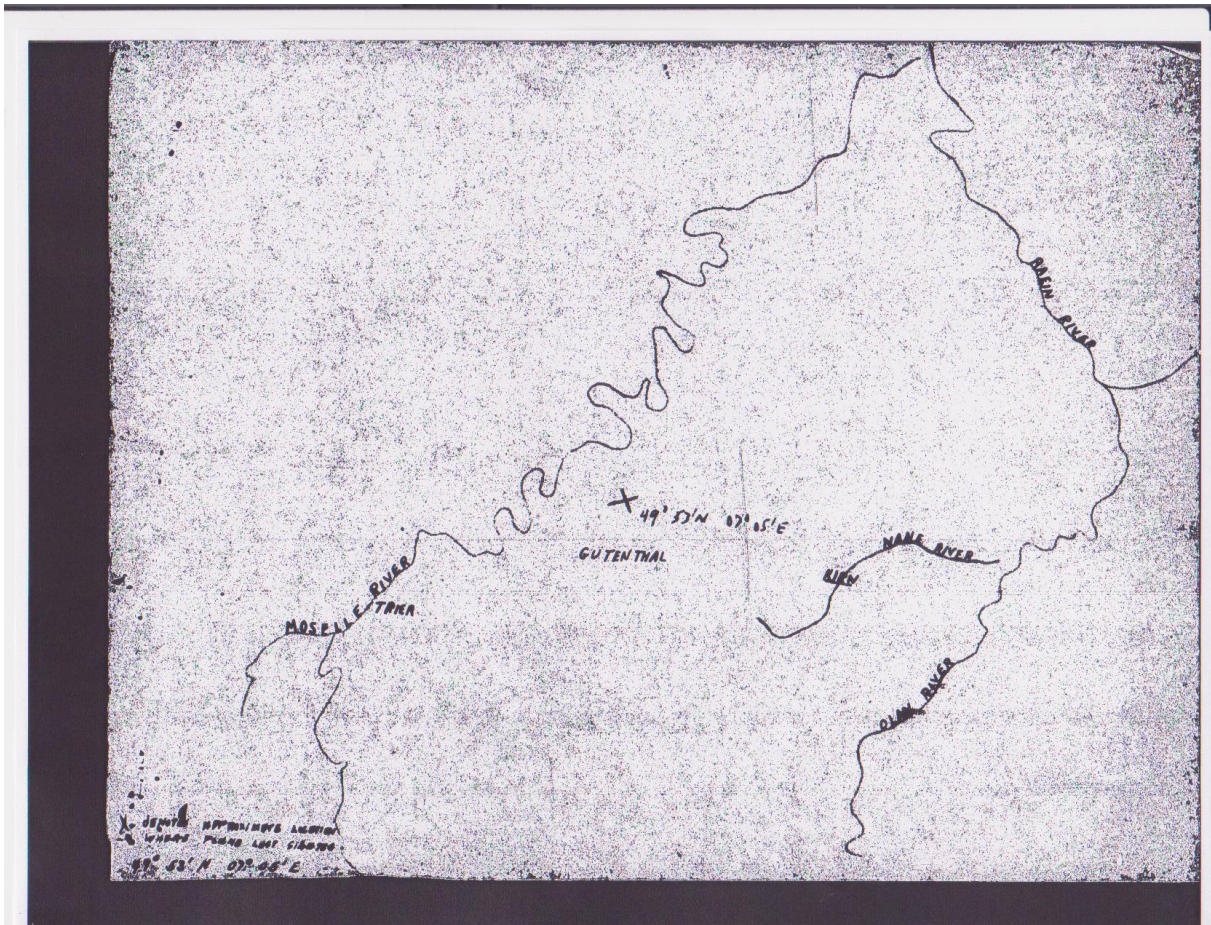
ANNEXE 6 - Le véritable "Dinah Might"

Le B-26 exposé au musée d'Utah-Beach sous le numéro de série 131576 et le surnom de « Dinah Might » n'est pas l'appareil sur lequel volait régulièrement le major David H Dewhurst.

Le véritable « Dinah might » (386th BG/573rd BS-Code AN Z) a été abattu à 6 kilomètres au sud-ouest de Bernkastel-Kues lors d'une mission de bombardement au-dessus de l'Allemagne le 18 novembre 1944.

Touché par un obus de Flak entre le fuselage et le moteur gauche, les 7 membres d'équipage réussissent à sauter en parachute avant que l'aile gauche ne se détache et que l'appareil ne se désintègre en vol. Ils seront faits prisonniers.

Informations fournies par le Missing Air Crew Report n° 10462.



C O N F I D E N T I A L

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON

MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an air crew member is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location, by Name Beaumont-sur-Oise ; Command or Air Force Ninth Air Force Group 386th Bomb Gp. ; Squadron 553rd Bomb Sq. ; Detachment
2. SPECIFY: Place of Departure Beaumont-sur-Oise ; Course St. Wendell to Prun
Target or Intended Destination Beaumont-sur-Oise ; Type of Mission Bombardment
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED: Good, Slightly Hazy
4. GIVE: (a) Day 18 Month 11 Year 1944 ; Time 1302 ; and Location 49°53'N 07°05'E
of last known whereabouts of missing aircraft.
(b) Specify whether aircraft was last sighted (); Last contacted by radio (); Forced down (); Soon to crash (); or Information not Available
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) Enemy Aircraft (); Enemy anti-aircraft (); Other Circumstances as Follows _____
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series B26B15 1A ; AAF Serial No 41-31576
7. NICKNAME OF AIRCRAFT, if any Dinah-Might
8. ENGINES: Type, model and Series _____ ; AAF Serial Number (a) 41-39784 (b) R 42-51150 (c) _____ (d) _____
9. INSTALLED WEAPONS (Furnish below table, Type and Serial Number): Browning M.G. Cal. 50

(a) <u>290850</u>	(b) <u>291066</u>	(c) <u>290783</u>	(d) _____
(e) <u>290404</u>	(f) <u>290224</u>	(g) <u>290986</u>	(h) _____
(i) <u>290934</u>	(j) <u>291035</u>	(k) <u>290531</u>	(l) _____
(m) <u>283743</u>	(n) <u>276060</u>	(o) _____	(p) _____
10. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty
(b) Non Battle Casualty _____

C O N F I D E N T I A L

CONFIDENTIAL

11 NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 7 : Passengers: 0 : Total 7
 Starting with the Pilot, furnish the following particulars; if more than 11 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheets and attach original to this form.

Crew Position	NAME IN FULL (Last Name First)	Rank	Serial Number	Current Status
1. Pilot	Harris, Robert Theodore	Capt.	0667513	MIA
2. Co-Pilot	Guistwite, Stanley Ulysius	1st Lt.	0803911	MIA
3. Bombardier	Eskenazi, Jack	1st Lt.	0760046	MIA
4. Navigator	Bell, Donald Edwin	1st Lt.	0814007	MIA
5. Radio-Operator	Whepus, John Wilmer	T/Sgt	33324294	MIA
6. Engineer	Small, Reuben Elijah	S/Sgt	34612347	MIA
7. Tail-Gunner	Volpp, Spencer Allen	S/Sgt	16141452	MIA
8.				
9.				
10.				
11.				

RTD
 RTD
 RTD
 RTD
 RTD
 RTD

12. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

(last name first)	Rank	Serial Number	Contacted			Saw	
			by Radio	Last Sighted	Saw Crash	Forced Landing	
1. Archbold, Henry L.	1st Lt.	0668380		X			
2. Barr, James R.	Sgt.	3463501		X			
3.							

13. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used ; (b) Persons were seen walking away from scene of crash ; or (c) Any other reason (Specify) _____
14. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN OR HEARD FROM.
15. ATTACH EYEWITNESSES DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT.
16. GIVE, NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH, IF ANY, INCLUDING DESCRIPTION AND EXTENT _____

Date of Report 20 November 1944

George Y. Graves
 (Signature of Preparing Officer)
 GEORGE Y. GRAVES, 1st Lt. AC
 Adj. 553rd Bomb Sq.

17. REMARKS OR EYEWITNESS STATEMENTS:
 2-Incls
 Incl#1 Sketch showing approximate location (in quad)
 Incl#2 Eyewitness description (quad)

JAN 9 1945



South-east WENTZEL

November 18, 1944	13:25	Remander
500 m north Veldens,		20AN 131 576
6 km south-west Bernkastel/Mosel.		553. (v)
		386. (v)

Flak (A) On flight to target / over target.

Repairshop Mainz - Finthen

Baumont S.O.

From KU 1109-A

95% Damage

P - Capt. HARRIS, Robert, T.
CP - 1st Lt. GUISWITE, Stanley, U.
B - 1st Lt. BSKHAZI, Jack
H - Lt. BELL, Doc 'd, E.
G - S/Sgt. HEUBEN, Small, E.
R - S/Sgt. DEPUE, John, W.
G - S/Sgt. VOLOP, Spencer

7 POW's

Stamp:

Dag-luft, Weislar
Received: Dec. 22, 1944
Registration

ANNEXE 7 - David H Dewhurst

Le matin du 6 juin 1944 le major David H Dewhurst est à la tête du 2eme Box des 36 (2 boxes de 18) B-26 Marauders du 553rd BS (386th BG) qui prennent part au bombardement des défenses allemandes de la côte Est du Cotentin et du Calvados, notamment sur le point fortifié W5 (Widerstandnest), la plage de la Madeleine du secteur d'Utah-Beach où se trouve actuellement le musée du débarquement.

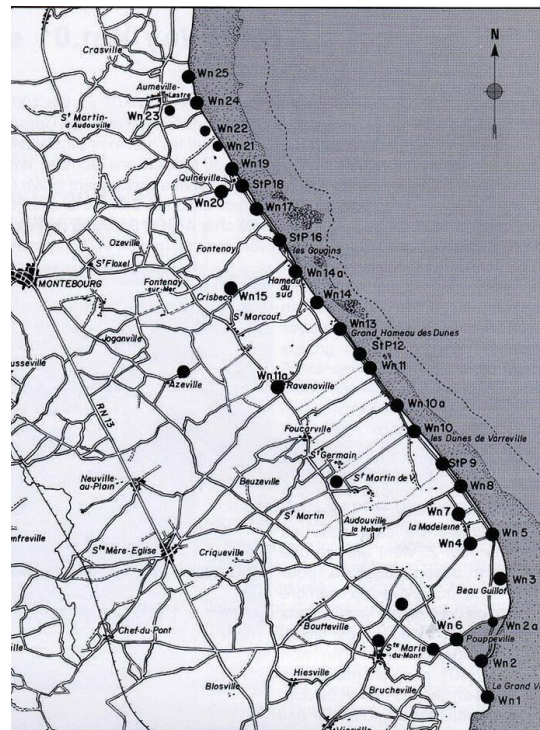
GP 386-SM-OPS (Bomb)
4-6 JUNE 1944

7403-16

Date	F.O.	Box No.	Group	LEADERS			RESULTS		Remarks
				Pilot	Navigator	Bomb.	Nav.	Bomb.	
4/6/44	86-346	1	386	Capt. LIEN, A.M.	Lt. SMITH, O.F.	Lt. GOMES, L.V.	Good	Good	Target was Ault C/G. Navigation was good with formation being on course all the way.
		2		Lt. Col. LOGGART, C.	Capt. LEWIS, F.A.	Capt. ANDREWS, A.L.	Good	Good	
5/6/44	87-347	1	386	Capt. GLAVATISIS, J.	Lt. DINAN, E.F.	Lt. GASS, F.A.	Good	Good	Target was Calais C/G. Group went in alone with P-47's dive bombing flak positions. Navigation followed course as briefed.
		2		Capt. SALDS, R.R.	Lt. HAZLETT, G.H.	Lt. ROSS, J.H.	Good	Good	
6/6/44	88-348	1	386	Lt. Col. BEATY, S.R.	Capt. O'NEILL, E.R.	Capt. LEIREVAAG, W.	Excellent	Good	"D" Day mission, with gun position on coast as target. Formation attacked at scheduled time from altitudes of 3,000 feet to 5,800 feet. Good concentration of bombs laid on target. Navigation was excellent, with lead navigators following course as briefed. Weather was bad, low clouds causing formation to bomb from low level.
		2		Maj. DEWHURST, D.	Lt. GARRELL, B.A.	Capt. HILL, A.E.	Excellent	Good	

Les missions des 4, 5 et 6 juin 1944

En effet, en préparation du débarquement des hommes de la 4eme et de la 90eme Division d'Infanterie prévu pour 6h30, les forces navales ancrées au large vont d'abord ouvrir le feu sur les défenses côtières puis entre 20 et 5 minutes avant l'heure H, 89 B-26 des 386th et 344th



Positions des fortifications côtières allemandes

BG ont, d'une hauteur comprise entre 3000 et 5800 pieds, pour mission de déverser leur chargement de bombes sur le secteur d'Utah-Beach. (IX Bomber Command Mission168A)



Vue aérienne de la plage d'Utah-Beach le matin du 6 juin 1944

Mais ce matin-là David H Dewhurst n'est pas aux commandes de son appareil habituel "Dinah Might".

ANNEXE 8- Le transport du N°219 vers Utah-Beach

En mars 2011, le B-26 N° 44-68219219 aux couleurs du Groupe Bretagne est sorti de son hall d'exposition 39-45 avant d'être dirigé vers les ateliers de Dugny qui vont le transformer en B-26 N° 41-31576 du 386th BG/553rd BS au surnom de "Dinah might".



Une fois l'avion transformé,



il est ensuite démonté puis transporté par voie terrestre jusqu'au musée du débarquement à Utah-Beach.





Là, en mai 2011, il est remonté sous un hangar, symbolisant un hangar avion, œuvre de l'architecte Nicolas Kelemen.



Le 6 juin 2011, c'est l'inauguration de "Dinah Might" sur son nouvel emplacement.



"Dinah Might" en exposition à Utah-Beach

ANNEXE 9 - The surviving aircraft

En 2012, j'avais lance une petite enquête pour connaître la situation des derniers B-26.

Smithsonian - National Air and Space Museum. The Mall, Washington, DC.

41-31773 - PN*O - "Flak Bait". The nose section is currently in the National Air and Space Museum on The Mall, Washington., DC. The remaining airframe is in storage at the Suitland storage facility (*See note below). The future plan is to restore the whole plane and display this at the Udvar Hazy Centre at The Washington - Dulles airport site. No set date or schedule is known as yet! We hope to be able to visit this at a future year Washington (DC) reunion.



The NASM B-26B-25-MA nicknamed "Flak Bait" (AAF serial number 41-31773) survived 203 operational missions over Europe, more than any other American aircraft during World War II (A de Havilland Mosquito B. Mk. IX bomber completed 213 missions but this aircraft was destroyed in a crash at Calgary Airport in Canada, two days after V-E Day, see NASM D. H. 98 Mosquito). Workers at the Baltimore factory completed "Flak Bait" in April 1943, and a crew flew it to England. The AAF assigned it to the 449th Bombardment Squadron, 322nd Bombardment Group (nicknamed the 'Annihilators'), and gave the bomber the fuselage identification codes "PN-O." Lt. James J. Farrell of Greenwich, Connecticut, flew more missions in "Flak Bait" than any other pilot. He named the bomber after "Flea Bait," his brother's nickname for the family dog.

"The Million Dollar Valley" three. Three aircraft recovered from the Watson Lake area, Yukon Territory, Canada.

Kermit Weeks - Fantasy of Flight, Polk City, Florida. One aircraft (40-1464) was restored to flying condition and was the last B-26 to have flown, in about 2003 or 2004.

Dear Christian,

Thank you for your message. Yes, we have a flight worthy B-26. Here is the personal history of ours: Of the 5,157 B-26 Marauders built during World War II, B-26 40-1464 is the only airworthy Marauder flying today. One of the very first B-26 (103rd of the 5,157 built) to be delivered to the USAAF in late 1941 and did not see any combat during its short service. On 15 January 1942 the aircraft was one of three B-26 that were flying from Edmonton to the Yukon Territories. Due to bad weather all three B-26 ran short of fuel and were forced to land in British Columbia where they remained until September 1972. That is when Military Aircraft Restoration Corp. (MARC) out of Chino California recovered all 3 B-26. Aircraft 40-1464 spent the next 20 years being restored by MARC boss David Tallichet. On 18 April 1992 the B-26 completed its first post-restoration flight. Kermit Weeks purchased the B-26 than contracted out the B-26 to the Chino based company Aero Trader to finish full airworthiness restoration.

This particular aircraft has a fascinating history. It was one of the 201 early short-wing aircraft built and was #103 off the production line. Months after the attack on Pearl Harbor, the Americans were deeply concerned that there might be an attack on Alaska. Many aircraft were flown up for defense, including B-26 bombers. In February of 1940 this aircraft was leading 2 other B-26's from Edmonton through the Yukon Territory on their way to Alaska. Lost with marginal maps and deteriorating weather, the decision was made to force land while they still had fuel and light. This aircraft was the lead aircraft and landed first. The decision was made to land on what looked like a smooth valley floor with the landing gear down. This proved to be a serious mistake. What had looked like grass protruding out of the snow turned out to be the tops of bushes protruding out of deep snow. Touching down, the aircraft came to a very abrupt stop. The nose-gear collapsed, the pilot was thrown out the windshield and co-pilot Howard Smiley was left trapped in the wreckage. Realizing the mistake, the other 2 aircraft made smooth belly

landings with their landing gears in the up position. Co-pilot Smiley was cut out of the wreckage and, after a few days, the crews were found and provisions were dropped off. Smiley was flown out for medical treatment by a bush pilot while the others trekked several days to safety. The 3 aircraft sat in the "Million Dollar Valley" until the early 1970's when collector David Tallichet sent a crew in to retrieve them. Built up from the best parts, this aircraft was restored over a 20-year period by volunteers. In 1992, with less than 30 hours total airframe time since factory-new, it flew again for the first time in over 50 years. In 1994, Kermit acquired the aircraft along with Tallichet's B-24. Not content with the condition of the aircraft, Kermit hired Aero Trader in Chino, California to do a major inspection on it. Two years later, and after an additional 6000 man-hours of work, the aircraft was flown to Fantasy of Flight in 1997. Soon after its arrival, a very historic reunion took place. Co-pilot Howard Smiley, who just happened to live in Tampa, Florida came to Fantasy of Flight and met up with the old friend he had crashed in 57 years ago. Howard passed away in 2000.

I have attached a few pictures as well. Hope this information is what you were looking for.
Have a great day,

Fantasy of Flight
1400 Broadway Blvd SE
Polk City, FL 33868
863-984-3500 ext 236



MAPS Air Museum - Akron / Canton, Ohio. Substantial remains of a second aircraft. Some work to be done, but good progress being made for a static display aircraft, which hopefully will be completed for a now proposed 2014 B-26 MHS reunion in the Akron area.

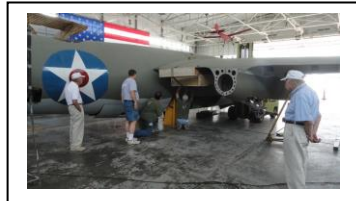
Dear Christian – My name is Dave Pawski and I am the Crew Chief of the B-26 at MAPS Air Museum. I have been working on this aircraft for 15 years now!
I have seen your B-26 back in 2004 when she was in storage at Le Borget in Paris. Nice to see she has a good home at the new D-Day museum at Utah Beach.
Yes, your facts are all correct about the existing aircraft. There is also another restoration that is just beginning at Hill Air Force Base in Utah. They have 2 badly wrecked airplanes that they hope to restore using the best parts. Also, I've heard another early model nose section was recovered in Canada several years ago.
As for our aircraft, it's an early model (serial number 40-1459). This makes it the 99th aircraft built. The first 201 aircraft were considered "straight" models, meaning there was no sub-type such as an "A" or "B" model. Its sister is 40-1464 in Polk City, FL. Also, the wings for the B-26 in Pima are early model style. We plan on installing the wings very soon. It will essentially be "in one piece" although there will still be much work left to do. It will just be for display like yours, not flyable.
Let me know if I can answer any more questions! Thank you for the picture of your B-26!

Best regards,
Dave Pawski
MAPS B-26 Crew Chief

Christian – Thanks for the information on the surviving Marauders & the link you sent. I also know of remains of a B-26 on New Guinea. The crew burned this aircraft so it would be of no use to the Japanese. One member of the Tallichet recovery team for "Swamp Ghost" B-17 surveyed the B-26 by helicopter. He said the only thing usable was the engine cowlings, but it's in a remote location.

Thanks for your kind words in regards to our B-26! I am not sure when it will be complete. As we have to build everything completely new. We are missing the leading edges for the wings, wing tips, most of the engine cowlings, one stabilizer, one elevator, both landing gear door sets, and the propellers. However, some of these items are already underway. The Tallichet family has already pledged to send us the R-2800 engines. Keep in touch, Dave

Christian – The right wing is now attached to the fuselage on the B-26. I've attached some photos. Dave



PIMA Air and Space Museum - Tucson, Arizona. The remains of a third aircraft undergoing restoration for static display in a proposed B-26 MHS dedicated hangar.

Hello M. Levaufre,

We do have a Martin B-26 Marauder that is undergoing restoration. At this time the project has been put on hold due to the restoration department's concentration on other projects. It will be many years before the aircraft is completed and put on public display. When the aircraft is finished it will not be displayed in a dedicated MHS hangar, it will be displayed with other aircraft. I have attached a couple photographs of the aircraft fuselage and wings. The pictures are a couple years old but aircraft has not changed much since.

Regards,

Hello Christian,

Our B-26's serial number is 40-1501. Our research shows that the aircraft did not have a name or any nose art. Cheers,

Andrew Boehly-Archivist

The Arizona Aerospace Foundation Pima Air & Space Museum

6000 East Valencia Road Tucson AZ 85756 - (520) 618-4817 Direct www.pimaair.org



A fourth aircraft's remains (*) have also been recovered from Watson Lake, with hopeful plans to restore and display these in the area, at an unknown time in the future. (Information from Diana Nemetz – B-26MHS staff)

Other recovered Wrecks and Wreckage.

Hill Air Force Museum, Ogden, Utah.

Cockpit section of a former stateside training aircraft and wreckage (*) recovered from King Salmon, Alaska. The cockpit section, followed at a later date by the rest of the recovered wreckage, is hoped to be restored to a full static display aircraft. This is going to be a major project.

Christian,

Hill Aerospace Foundation also has the recovered parts from 40-1370 "Basket Case". I'm helping with the restoration effort for that and the nose section you mentioned in your "the surviving aircraft" document.

Regards, Kristopher D. Merkley

Test Engineer

L-3 Communications / Communication Systems - West

640 North 2200 West

P.O.Box 16850 Salt Lake City, UT 84116



Boxted Airfield Museum, Langham, Essex, England.

The tail section of a B26C-25-MO, Serial Number 41-35253, coded RJ*S, of 454BS, 323BG is now on display when possible. This aircraft's remains had been held at the 'Rebel Air Museum' at Andrewsfield (Great Saling) Airfield (former home of the 322BG), which had later moved to Earls Colne. Ownership is now claimed by the Marks Hall estate, as they had remained in storage there after the museum closed its doors.

Martin B-26 Marauder #41-35253 was assigned to the 454th Bomb Squadron, 323rd Bomb Group. The aircraft was given several names over the years, including "Black Magic IV" and "Mr. Shorty" at various points of time. Its Battle number (painted on the side of the fuselage) was RJ-S. This aircraft took part in the 323rd's last mission of the war to Erding Aerodrome on April 25, 1945. Prior to our acquisition, it had been in storage for a number of years, and before that was on display at The Rebel Air museum which closed some years ago. This aircraft originally flew from Earls Colne but, as Boxted was also a Marauder base, we thought it fitting to have the fuselage on display as a tribute to all the Marauder Men.

The fuselage is owned by the trustees of Marks Hall, and we have taken it on loan and will be on display within our museum site from late spring onwards.



There are many other known parts that have been recovered from crash sites around the world. Some of these have been used in displays and memorials (*). There is however too many to list individually.

Other known but previously unrecovered wreckage or remains can also be found at numerous places, including waterborne sites off the coasts of Italy, Portugal, Spain, England, Fiji, Iceland and America.

Table des matières

B-26 44-68219 'Ceseracourt'	2
Annexe 1- B-26 affectés au CEAM	11
Annexe 2 - Les Glorieux Anciens-André Moutin	13
Annexe 3 - Crash à St Perdon	18
Annexe 4 - Le B-26 Shootin In	20
Annexe 5 - Les anciens des Maraudeurs	23
Annexe 6 - Le véritable Dinah Might	27
Annexe 7 - David H Dewhurst	31
Annexe 8 - Transport du Bourget à Utah-Beach	33
Annexe 9 - The surviving aircraft	35