



Le 5 février 1944 dans le ciel de Vendôme...

A.-M. DEUR-JOLY

Résumé : Dans une boîte, des insignes et des médailles... Dans quel contexte ces insignes et médailles ont-ils été rassemblés et à qui appartenaient-ils ?

Mots-clés : Aviateur, Américain, Vendôme, Rahart, médailles, insignes, 1944, stalag.

(fig. 3 et 4) ; une chevalière aux aigles et insigne de mécanicien volant, reliés par une chaînette à une plaquette gravée à l'intérieur. Cette plaquette s'ouvre et contient un papier imprimé (fig. 5) ; une médaille ovale (fig. 6) ; une chevalière (fig. 7) ; quatre plaques identitaires (fig. 8 et 9) ; un document manuscrit avec des adresses aux États-Unis et des matricules (fig. 10 et 11).

Avertissement

Cette première partie de communication comporte peut-être des erreurs, des insuffisances, des informations sujettes à caution ou des témoignages mal interprétés. Il reste des zones d'ombre. Il n'a pas été possible ou n'est plus possible de connaître la réalité de certains faits. Les événements se sont déroulés il y a près de 70 ans. Les acteurs étaient certes jeunes mais... De plus le temps de recherche et de recueil de témoignages est court : découverte des médailles et plaques identitaires mi-mai et remise du travail de recherche fin août (annexe 1). À l'origine de cette communication, une boîte confiée à la Société archéologique, scientifique et littéraire du Vendômois.

Dans une boîte...

Dans une boîte en carton (fig. 1 et 2) ayant contenu du papier photographique de marque allemande, on trouve : deux ailes, insignes de blouson d'aviateur

Réflexions et hypothèse

Ces pièces viennent des éléments d'uniformes d'aviateurs américains. On est tenté de croire qu'elles auraient été ramassées sur le corps de militaires tués dans un crash de bombardier qui embarquait huit à dix hommes. Lors d'un crash, il se forme généralement un incendie violent mais ces plaques ne portent pas de trace de surchauffe. C'est donc à écarter. Elles pourraient aussi avoir été données par des aviateurs rescapés ou parachutés pour ne pas être repérés par les Allemands à leurs trousseaux. Cependant on imagine mal un aviateur poursuivi préférant donner sa plaque à quelqu'un plutôt que de la jeter dans la nature. Les premières consignes des aviateurs parachutés étaient d'enterrer leur parachute, d'effacer tout signe d'identité, de se procurer des habits civils et de tenter d'intégrer une filière d'évasion. Rien ne laisse penser qu'elles proviennent d'un même équipage.

Hypothèse : un avion a atterri durement mais sans brûler, tuant son équipage. Un quidam a ramassé les plaques sur les morts.



Fig. 1 : Dans une boîte...



Fig. 2 : Insignes, médailles, plaques d'identification.



Fig. 3 : Insigne de blouson d'aviateur anonyme (recto-verso).



Fig. 4 : Insigne de blouson d'aviateur anonyme (recto-verso).

Un avion s'écrase dans la campagne...

Un B24 Liberator basé à Norwick (Angleterre) fut touché par la DCA ennemie lors du bombardement sur la gare de Saint-Pierre-des-Corps, le 5 février 1944 (fig. 12). Désseparé, l'appareil s'écrasait dans la campagne, près de Rahart (fig. 13 et 14). Il était environ



Fig. 5 : Plaque d'identification et Chevalière. Chevalière aux aigles et insigne de mécanicien volant, reliée par une chaînette à une plaquette gravée à l'intérieur : A.E MAURY 1.3.116775. Cette plaquette s'ouvre et à l'intérieur laisse apparaître un papier imprimé : God Bless You My Dear « Dieu te bénisse et te garde Mon chéri ».



Fig. 6 : Médaille. Recto : SAN CHRISTOPHER PROTECT US « Saint Christophe protégez-nous » avec l'image du Saint et la devise symbolique des aviateurs : les ailes te portent, l'étoile te guide et la couronne t'est réservée. Verso : ST. RAPHAEL PROTECT US « St Raphaël protégez-nous » avec l'image du Saint. Gravée PAUL R. PACE 15339777.



Fig. 7 : Chevalière représentant un cavalier texan.



Fig. 8 : Plaques identitaires. Plaque identitaire très sobre gravée avec chaînette. À l'extérieur : PAUL R. PACE, à l'intérieur : 15339777 LIB AND MID 43. Plaque identitaire aux ailes rivées gravée avec chaînette. À l'extérieur : 0-682516 Marion W Saffell, à l'intérieur : With Love'Phillis.



Fig. 9 : Plaques identitaires. Plaque identitaire avec chaînette en métal jaune aux ailes avec bombe gravée. À l'extérieur : Lt Daniel E. McCarthy 0-736712, à l'intérieur : Love JOHNNIE. Plaque identitaire aux ailes gravée. À l'extérieur : ALBERT B.AUSTIN 0-742823, à l'intérieur : marque Sterling.

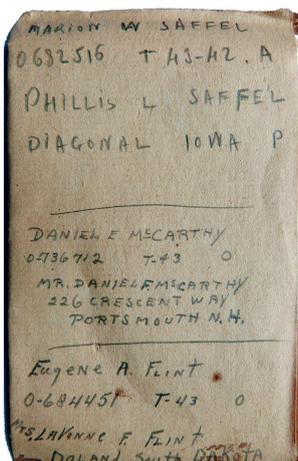


Fig. 10 : Document (recto).

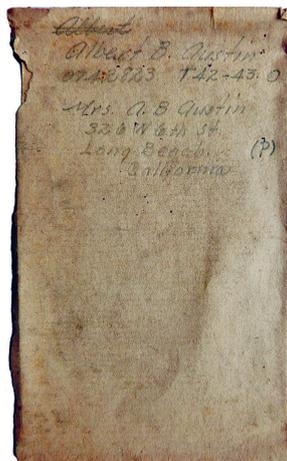


Fig. 11 : Document (verso).

11 h 30. Les huit occupants sautèrent en parachute. Aussi incroyable que cela puisse paraître, tous les aviateurs et leurs parachutes avaient disparu lorsque les Allemands arrivèrent sur les lieux (**fig. 15**).

L'équipage était en fait de dix hommes (**annexe 2**). Deux des aviateurs ont pris un train à la gare de Pezou mais se sont fait arrêter à la frontière des Pyrénées. Les huit autres ont trouvé refuge au voisinage de leur point de chute avant d'être regroupés sur Vendôme en vue de rejoindre une filière d'évasion vers l'Angleterre.

Le 20 février 1944...

Mais sur dénonciation, les perquisitions amenèrent à la découverte des aviateurs. Ils furent arrêtés par les Allemands et envoyés dans des camps de prisonniers de guerre (**Fig. 18**) dont ils ont été libérés en 1945. La majorité des personnes ayant participé à la récupération et à la cache des aviateurs américains ont été de même

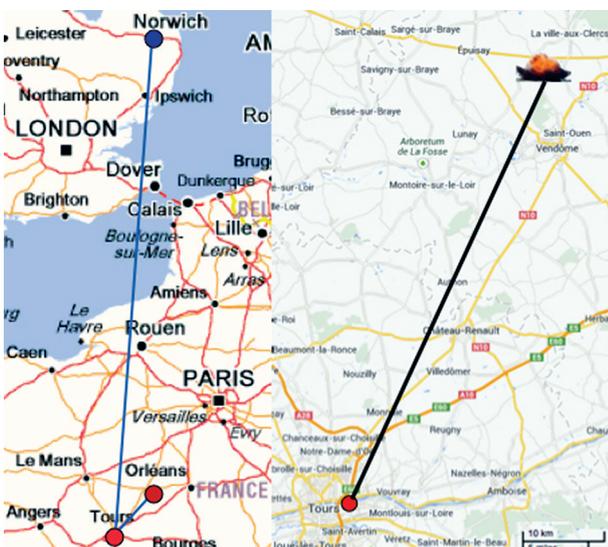


Fig. 12 : Un avion s'écrase dans la campagne...



Fig. 13 : La chapelle Notre-Dame d'Espéreuse.

arrêtées et déportées. Six d'entre elles ne sont pas revenues de déportation.

Questions

À la lecture de cette communication, des questions m'ont été posées auxquelles je ne peux répondre que partiellement : pourquoi les aviateurs n'ont-ils pas été transférés au camp caché de Fréteval ? Le camp n'était pas encore organisé. La décision de l'instaurer a été prise en janvier 1944 et la mise en place réalisée en mai 1944. Le crash a eu lieu le 5 février 1944, donc antérieurement. Plus de cent cinquante aviateurs alliés ont vécu plusieurs mois dans les deux camps de la forêt de Fréteval en pleine France occupée. Tous ont échappé aux Allemands.

Dans quel contexte les insignes, médailles et plaques identitaires ont-ils été rassemblés dans cette boîte ?

Le navigateur Mc Carthy est revenu sur les lieux du crash et d'hébergement en 1957. Le pilote A. B. Austin a accueilli en 1975 à San Francisco Louis Gaspard et

Paul Dujardin pour le trentième anniversaire du débarquement. La « Medal of Freedom Américaine » a été remise à ces deux derniers ainsi qu'à Paul Taillard et Robert Girond.



Fig. 14 : « Au cours de la seconde guerre mondiale, de nombreux soldats, et principalement des aviateurs trouvèrent refuge en terre vendômoise. Le camp de Fréteval est resté célèbre mais il ne fut pas, de loin, leur seul refuge. C'est en cette période difficile qu'un soldat américain découvrit la chapelle d'Espéreuse. Il ne l'oublia pas une fois rentré ».

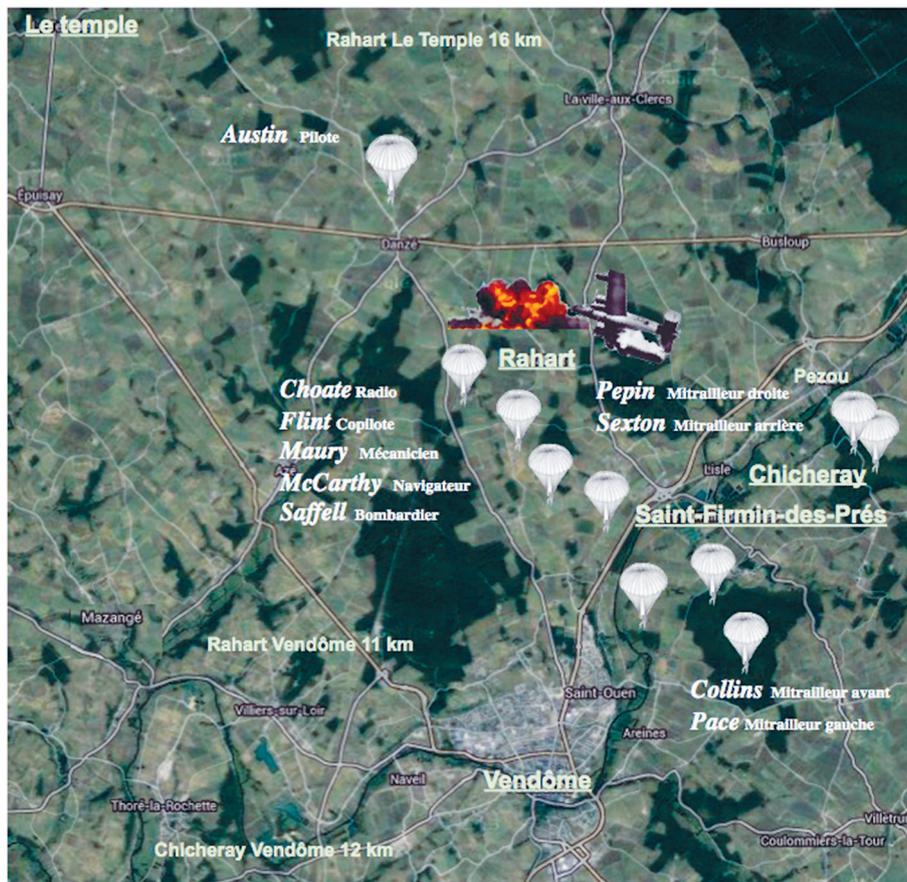


Fig. 15 : Par un temps frais mais très beau, l'un des bombardiers quadrimoteurs d'une puissante escadre américaine, retour d'une mission dont les explosions avaient été entendues de Vendôme, dérivait à l'arrière de la formation en lâchant une fumée suspecte, à 6 000 mètres d'altitude environ [...]. Un, deux, puis trois points brillants quittèrent l'avion en détresse et commencèrent une longue descente... Jean Chollet témoin des faits depuis son domicile situé dans le faubourg Chartrain.



Année : 1942
 Poids total : 27216 Kg
 Constructeur : Consolidated Aircraft C°
 Vitesse maxi : 488 Km/h à 7620 m d'altitude
 Motorisation : 4 Pratt-Whitney R-1830-43 TW 14 cyl
 Etolle 1200 CV
 Altitude maxi : 9750 m
 Envergure : 33,52 m
 Autonomie : 4585 Km
 Longueur : 20,22 m
 Armement : 10 mitrailleuses - 4000 Kg de bombes
 Hauteur : 5,46 m
 Equipage : 8-10 personnes
 B-24 H : 3100 exemplaires construits par Consolidated San-Diego Californie et Forth Worth, Douglas, Ford et North American
 Au total, 18 482 B-24 avaient été construits en septembre 1945. Douze mille ont été en mis service dans l'USAAF, avec un pic de recensement de 6 043 en septembre 1944.

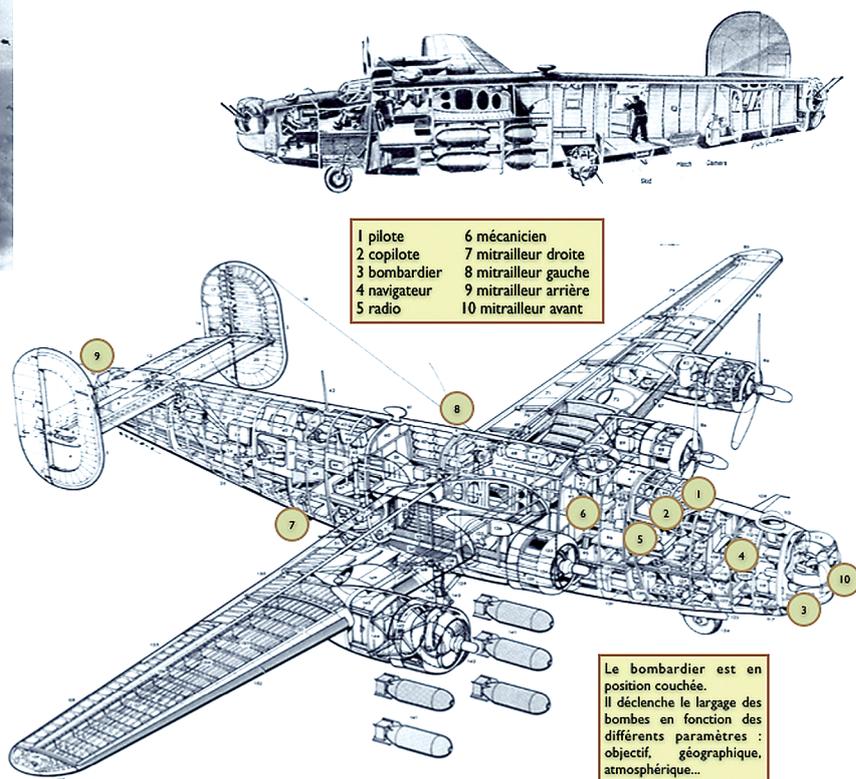


Fig. 16 : Bombardier B-24 Liberator.

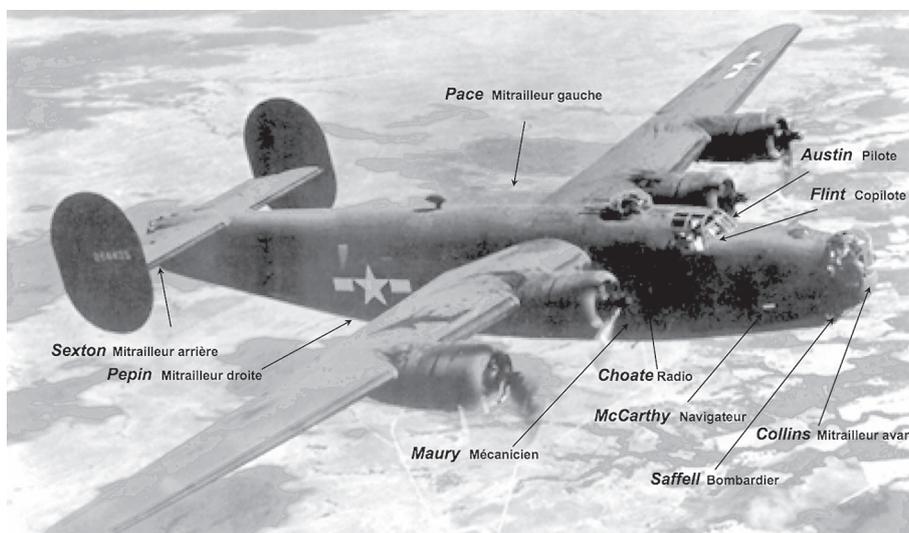


Fig. 17 : Le capitaine Albert Austin, commandant de l'équipage, avait guidé jusqu'à la limite possible l'avion en perdition, afin qu'il ne s'écrase pas sur des bâtiments.

Les sources d'information

Les écrits des historiens Jean-Jacques Loisel et Jean-Claude Pasquier ont été très précieux ainsi que le récit du journaliste Gilbert Rigollet (annexes 3, 4, 5), les messages échangés sur Internet par delà l'océan ainsi que la documentation disponible ont permis de valider

et compléter certaines informations. Ils constitueront la base de la deuxième partie de cette communication : que sont devenus ces aviateurs américains et pourrions-nous remettre ces médailles et plaques identitaires retrouvées à qui de droit? Peut-être les lecteurs de ce Bulletin pourront-ils apporter des informations ou témoignages se référant à ce sujet?



Fig. 18 : Stalags Luft et Stalag.

Bibliographie

DUJARDIN (P.) – Interview du 16 décembre 2003 (enregistrement Images et sons en Vendômois et document manuscrit privé).
 GUNSTON (B.) – *Encyclovisuelle des avions de combat*, éd. française, 1979.
 JUBAULT (C.) – *L'extraordinaire Aventure de la forêt de Fréteval*, Vendôme, Éd. Vendôme-Lembeye, 1967.

LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.) – *Un Lycée dans la guerre 1939-1945*, Vendôme, Éd. Recherche-Lune, 2004.
 LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.) – *Des Ténèbres à la lumière. Le Vendômois de 1939-1945*, Éd. Alan Sutton, 2002.
 RIGOLLET (G.) – *Le Vendômois sous l'Occupation. Chroniques 1938-1945 de Munich à Hiroshima*, Vendôme, Éd. Vendôme-Rigollet, 1984.

Annexe 1 : chronologie des événements

Chronologie des événements		
5 février 1944	Crash du B24 Liberator	Rahart
20 février 1944	Arrestation des aviateurs et sauveteurs	Vendôme
mai 1944	Ouverture d'un camp pour les aviateurs alliés	Fréteval
13 août 1944	Libération des deux camps cachés de la forêt	Fréteval
28 avril 1945	Libération du camp de prisonniers de guerre	Stalag Luft 4
1957	Retour sur les lieux du crash	Rahart- Vendôme
1975	30 ^e anniversaire du débarquement	San Francisco
1984	Publication : <i>Le Vendômois sous l'Occupation Chroniques 1938-1945 de Munich à Hiroshima</i>	M ^{re} Carthy
2002	Publication : <i>Des ténèbres à la lumière, le Vendômois de 1939 à 1945</i>	A.B. Austin, P. Dujardin, L. Gaspard
2002	Décès	G. Rigollet
2004	Publication : <i>Un lycée dans la guerre 1939-1945. Le Lycée Ronsard de Vendôme</i>	J.J. Loisel et J.C. Pasquier
18 janvier 2010	Recherche par mail information "about soldier Francis Pepin de Escanaba"	A.B. Austin
15 mai 2013	Boite contenant les médailles et plaques identitaires confiée à la SASLV	J.J. Loisel et J.C. Pasquier
19 août 2013	Visite de la Chapelle d'Espéreuse et recueil de souvenirs	Rafal des US
31 août 2013	Communication 1 ^o partie : Les événements de février 1944	M ^{re} Dujardin
		Rahart
		M. Chereau Maire de Rahart et M. Saillard
		A.M. Deur-Joly

Annexe 2 : la composition de l'équipage

Les huit aviateurs hébergés puis capturés à Vendôme					
1Lt	Albert Bennett Austin	Pilote	USAAF Né le 12/6/1921 ou 1924	O-742823	California USA
2Lt	Eugene Ansel Flint	Copilote	USAAF	O-684451	South Dakota USA
2Lt	Daniel Edward M ^c Carthy	Navigateur	USAAF	O-736712	New Hampshire USA
S/Sgt	J.W. Choate	Radio	USAAF Né le 15/5/1925	18130487	Oklahoma USA
T/Sgt	Alfred Emile Maury	Mécanicien	USAAF	13116775	Pennsylvania USA
2Lt	Marion W. Saffell	Bombardier	USAAF	O-682516	Iowa USA
S/Sgt	Woodrow Raymond Collins	Mitrailleur nez	USAAF Né le 3/8/1918	34133656	North Carolina USA
S/Sgt	Paul Russel Pace	Mitrailleur gauche	USAAF Né le 22/02/1923	15339777	Ohio USA
Les deux aviateurs partis de Pezou					
S/Sgt	Francis T. Pepin	Mitrailleur droite	USAAF Né le 16/8/1921	36409142	Escabama, Michigan USA
S/Sgt	Kenneth Malcolm Sexton	Mitrailleur queue	USAAF	35415369	Ohio USA

**Annexe 3 : LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.)
Des Ténèbres à la lumière. Le Vendômois de 1939 à 1945**

[...] Encore une demi-heure et un quadrimoteur de même nationalité, en difficulté, tenta un atterrissage de fortune à Danzé et explosa au sol. Trois ou quatre parachutes furent aperçus, mais aucun membre de cet équipage ne fut arrêté par les Allemands. Au même moment, un second chasseur à croix gammée s'abattait, son pilote étant sauf.

Les parachutistes américains n'étaient pas perdus pour tout le monde. Paul Dujardin a participé à la récupération des aviateurs : *Le capitaine Austin commandait le Liberator qui s'était écrasé près de Danzé. Il avait sauté à la dernière minute, à 100 ou 150 mètres du sol, guidant son appareil de manière à ce qu'il ne tombe pas sur le bourg. Il a atterri en plein champ, enterré son parachute, puis est parti à pied. Arrivé dans le village du Temple, il s'est dirigé vers l'église où il avait cru voir un curé, mais il n'y avait personne. Ayant trouvé une brouette devant la boulangerie, il s'y est assis et s'est endormi. Paul Taillard, le boulanger, a alors pris soin de lui, l'a caché et lui a donné des vêtements civils ; il a réussi à savoir, par des gens de Rahart, qu'on regroupait les aviateurs à Vendôme.*

Puis ce fut l'opération de convoyage : *On est partis avec la camionnette de Paul Galin. Monsieur Gaspard était à vélo et faisait l'estafette, reconnaissant le parcours. Avant Rahart, nous avons mis la camionnette dans un bois et sommes allés au-devant des Américains. Auparavant, nous avions fait savoir qu'il fallait les envoyer à pied par tel chemin et qu'ils arrivent seuls ; on ne tolérerait personne à côté d'eux. Tout à coup, nous avons vu arriver les Américains avec des hommes, des filles : on a été affolés ! ...*

Comme chacun de nous avait un revolver et que nous étions bien dissimulés, avec casquettes et bérets, impossible de nous reconnaître ; nous avons sorti nos revolvers en disant : « les Américains seulement, les autres partez ou on tire », j'aime autant vous dire qu'ils se sont sauvés !

Autre grosse émotion à l'arrivée : *En arrivant au passage à niveau de Saint-Ouen, il y avait des Feldgendarmen avec des chiens, qui cherchaient les parachutistes depuis deux jours. Sur la camionnette de Galin, il y avait un « gazo » ; sur les côtés, on pouvait lire : « Galin meuble bien, Vendôme ». En passant, nous avons eu une bonne idée, celle de faire un petit signe de la main aux Allemands, qui nous ont répondu. Et on est passé. En rentrant chez moi, j'avais des gouttes de sueur grosses comme des olives, comme on dit dans le Midi, alors qu'il faisait froid. Une telle peur, ça vous troue les tripes : c'est peut-être pour cela qu'on a du mérite.*

Le séjour à Vendôme devait être des plus brefs mais, comme l'explique Paul Dujardin, un grain de sable grippa le mécanisme d'évasion : *Quand ils ont été tous centralisés à Vendôme, Robert Girond a fait savoir à Gaspard que son correspondant avait été donné, qu'il n'avait plus le contact avec la chaîne d'évasion qui devait les emmener au plateau de Millevaches où ils seraient pris par de petits avions. Gaspard s'est donc retrouvé à Vendôme avec ce groupe d'aviateurs que nous avions répartis chez Pierre, Paul ou Jacques...*

Le 20 février, une rafale d'arrestations toucha de plein fouet Vendôme. Le groupe A fut complètement démantelé : au nombre des personnes incarcérées, l'inspecteur des renseignements généraux, Cordier, coupable d'avoir hébergé un parachutiste, le dentiste Germont, qui en avait accueilli deux, Marie-Louise Gaspard, qui en logeait trois (son mari, un des principaux animateurs du réseau, avait pu fuir in extremis). D'autres furent arrêtés dans les jours suivants, comme le maréchal-fermant de Rahart, Maurice Pommier, qui avait recueilli plusieurs Américains et l'ouvrier boulanger Paul Taillard, qui avait aidé à les convoyer vers Vendôme. Paul Dujardin échappa par miracle à l'arrestation et dut s'éloigner de la région. René Roussineau, appréhendé dans le cadre de cette affaire, fut libéré assez rapidement ; il négligea les conseils de ceux qui l'incitaient à

« se mettre au vert » : incarcéré à nouveau, il mourut en déportation. D'autres vagues d'arrestations suivirent, à Saint-Firmin et à Rahart.

Cette répression massive fut mal perçue par la population locale, si l'on en croit un rapport des RG du 18 mars 1944 : *Les nombreuses arrestations opérées depuis un mois à Vendôme et dans les environs ont jeté le trouble et le désarroi parmi la population de cette région dont les événements actuels révèlent l'attachement très étroit à la politique de résistance.* La crise des esprits devint institutionnelle en aboutissant à la démission de la municipalité, d'un effet désastreux selon le préfet : *À Vendôme, en effet, la municipalité qui avait succédé à celle présidée par monsieur Collin, a également été compromise, bien qu'à tort, dans une affaire d'hébergement d'aviateurs américains et a cru devoir présenter sa démission. Dans ces conditions et devant le refus général de faire partie d'un nouvel organisme, j'ai eu les plus grandes difficultés à constituer une Délégation spéciale.* La situation était d'autant plus délicate que les autorités allemandes intervenaient ouvertement pour placer des hommes à leur solde à la tête du pouvoir local. En juin, le préfet était bien obligé de reconnaître : *La population a accueilli avec une certaine réserve le choix des hommes appelés à la représenter, en raison de la sympathie ou de l'affiliation de la majorité d'entre eux à des partis collaborationnistes.*

Pour les personnes incarcérées, l'affaire était grave et pouvait entraîner de lourdes peines, dont des condamnations à mort. Dans son rapport du 1^{er} avril 1944, le préfet affirmait qu'il avait évité le pire : *Un incident regrettable a amené l'arrestation d'un inspecteur titulaire des renseignements généraux, monsieur Cordier, à la suite de l'hébergement par celui-ci de deux aviateurs américains, qui avaient atterri dans le département à la suite d'un combat aérien.*

Monsieur le Préfet régional a immédiatement prononcé la suspension de ses fonctions de ce fonctionnaire, dont il m'a été donné, quant à moi, d'obtenir des autorités allemandes qu'il ne serait pas condamné à la peine de mort, mais à une peine d'emprisonnement en Allemagne.

Il en a été de même pour toutes les personnes arrêtées à cette occasion et qui avaient également hébergé sept autres aviateurs américains. Sur 36 personnes arrêtées, 25 ont été relâchées et les 11 retenues n'auront que des peines d'emprisonnement la suite des multiples démarches que j'ai faites tant auprès des autorités de police allemande que du Feldkommandant et du tribunal.

Un personnage plus inattendu revendiqua aussi le mérite d'avoir évité la mort aux protecteurs des aviateurs américains : Marcel Bucart, chef national du Parti franciste. Le 28 avril, rue Renarderie à Vendôme, se tint en effet une réunion privée au cours de laquelle il rencontra le gratin des collaborateurs locaux : Dengremont, Daniel Roussel, Maxime Barbier. En outre, Bucart avait convoqué un ou plusieurs membres des familles des personnes arrêtées en février dernier par la police allemande pour hébergement de parachutistes. *Assez curieusement, il a demandé et obtenu de chaque représentant des familles des détenus ci-dessus une lettre attestant que c'est grâce à son intervention personnelle que ces derniers n'ont pas encouru une condamnation à mort, lettre dont il a déclaré vouloir faire état pour apporter la preuve de cette intervention au comité directeur de son parti.* Le rat se préparait-il éventuellement à quitter la cale du navire en perdition, muni de quelques alibis pour tenter de sauver sa tête ?

Si des peines capitales ne furent pas prononcées par le tribunal, la mort préleva son tribut par d'autres voies : Marie-Louise Gaspard, Lucienne Proux, le dentiste Germont, René Roussineau, Raymond Évrard et Maurice Pommier ont perdu la vie en déportation.

Annexe 4 : LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.) Un Lycée dans la guerre 1939-1945

Samedi 4 février 1944 : un Liberator, venu de la base anglaise de Norwich, fut atteint par la DCA allemande alors qu'il bombardait la gare de Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire). L'avion, touché à mort, vint s'écraser dans la campagne, aux environs du village de Rahart ; il était alors 11 h 30. Le rapport de gendarmerie du 29 février laisse entendre que le ciel du Vendômois fut très agité dans cette matinée-là :

Entre 11 h 50 et 11 h, à la suite de combats aériens, trois avions (deux de chasse allemands et un quadrimoteur américain) sont tombés sur le territoire des communes de Saint-Jean-Froidmentel, Boursay et Danzé. Un des appareils allemands a été complètement détruit et le pilote carbonisé. Le deuxième appareil a été très endommagé mais le pilote est sauf. Le quadrimoteur américain a fait explosion en touchant le sol.

Les occupants de cet appareil qui ont sauté en parachute, n'ont pu être découverts.

Des parachutes se sont ouverts dans le ciel. Michel Galin les voyait bien, mais il n'était pas le seul : *Sortie du lycée, il est 11 h 15, faubourg Chartrain. Avec quelques camarades, nous bavardons à dix mètres de la Feldgendarmerie (hôtel « Vendôme » réquisitionné).*

Soudain c'est l'affolement, les Allemands sortent dans la rue et braquent leurs jumelles vers le ciel. Des parachutistes américains sont largués au nord de Vendôme (leur avion venant d'être abattu). Aussitôt les ordres fusent ; les camions et side-cars sortent en trombe et prennent la direction de Pezou – Fréteval. [...]

Un, deux, trois puis huit points brillants quittèrent l'avion en détresse et commencèrent une très longue descente... Quelques minutes passèrent, puis une

pétarade déchira le silence du faubourg Chartrain. La Feldgendarmérie avait sans doute repéré les parachutistes et s'en allait les « cueillir », non, c'était Paul Dujardin qui fonçait à 100 à l'heure sur sa « 500 », en direction du lieu probable de l'atterrissage ; certaines

fonctions l'autorisaient alors à posséder un « Ausweis » officiel [...].

Lorsque les Allemands arrivèrent près des débris fumants, l'équipage s'était évaporé dans la nature [...].

Annexe 5 : RIGOLLET (G.)

Le Vendômois sous l'Occupation. Chroniques 1938-1945 de Munich à Hiroshima

Un "Liberator" basé à Norwick (Angleterre) fut touché par la DCA ennemie lors du bombardement sur la gare de Saint-Pierre-des-Corps, le 5 février 1944. Désarmé, l'appareil s'écrasait dans la campagne, près de Rahart. Il était environ 11 h 30.

Les huit occupants sautèrent en parachute. Aussi incroyable que cela puisse paraître, tous les aviateurs et leurs parachutes avaient disparu lorsque les Allemands arrivèrent sur les lieux. Vendôme n'est pourtant pas loin... Et ils n'avaient pas été longs à venir. Tombés entre le bourg de Rahart et le Loir, les aviateurs avaient trouvé refuge chez M. Lucien Évrard, entrepreneur de battages à "Chicheray", chez M. Maurice Pommier, maréchal-ferrant à Rahart, puis dans l'église paroissiale. C'est là qu'une jeune fille institutrice, M^{lle} Jacqueline Renoncé, leur apportait de la nourriture, ainsi que M. Georges Maucler et M. Denis.

Dans les jours qui suivirent, un aviateur fut conduit chez Paul Taillard, au Temple, près de Mondoubleau (c'était le commandant de bord Austin), et puis chez M^{me} Odette Dumans. Il revient trois jours plus tard et, avec M. Gilles, agent voyer, le ramène à Rahart, chez M. Pommier. Pendant ce temps, M^{lle} Renoncé avait alerté Raymond Audirot, poissonnier à Vendôme, qui informe à son tour M. Cordier, inspecteur de police. Ce dernier se rend chez M. Gaspard et la chaîne continue à fonctionner. Paul Dujardin et Paul Galin, prévenus à leur tour, participent au transport des aviateurs. M. Galin utilise sa camionnette. Louis Gaspard la précède lors du premier voyage de Rahart à Vendôme et Paul Dujardin, pour le second, de "Chicheray" à Vendôme. Il s'agissait "d'ouvrir la route" en surveillant les éventuelles allées et venues des Allemands.

Tout se déroule sans anicroche et les huit aviateurs, le capitaine Austin ayant finalement rejoint ses compagnons à Vendôme, sont hébergés dans plusieurs familles : Louis Gaspard, René Roussineau, charpentier, Proux, Joly, à la "Guinetière", commune de Saint-Anne, Cordier, Germond, dentiste.

Il y avait, outre le capitaine Austin, les sergents Paul Prace, Woodrow R. Collins, Paul Choate, Alfred Maury, Eugen Flint, Daniel Mac Carthy et Marion Saffle.

Par mesure de prudence, on changeait la résidence des Américains. On ne donnait pas au premier logeur le nom du second. Celui-ci ignorait chez qui les aviateurs avaient été précédemment accueillis. Ces changements s'effectuaient la nuit, l'inspecteur de police Cordier "ouvrant le chemin".

Cordier avait promis aux aviateurs qu'ils regagneraient l'Angleterre. Un de ses "contacts" devait l'informer de la date et du lieu d'envol, dès que les renseignements lui seraient communiqués par des résistants disposant d'un terrain dans le centre de la France. Vendômois et aviateurs attendaient avec une impatience fébrile les renseignements... Hélas, ils n'arrivèrent pas.

Le dimanche 20 février ce fut le drame. Selon toute vraisemblance, Cordier fut dénoncé par un de ses jeunes collègues et c'est chez lui que la rafle commença. À son retour de déportation, il affirma qu'il n'avait jamais parlé, déclarant, soutenant qu'il ne savait rien. Alors, selon lui, les Allemands mirent sa femme et son fils le long du mur. "Nous les tuons si vous ne parlez pas." Il ne l'a pas voulu, il a "craqué" et a donné les noms.

Les perquisitions amenèrent la découverte des aviateurs. Arrestations et déportations s'ensuivirent. Sont morts en déportation : M^{me} Marie-Louise Gaspard, M^{me} Lucienne Proux, MM. Germond, René Rousseau, Raymond Évrard et Pommier. M^{me} Germond, Cordier, Proux et P. Taillard sont revenus des camps. Deux des "contacts" de Paul Taillard ont, une fois de plus, été arrêtés : les époux Besnard, de "Villemaige". Auguste Besnard fut interné pendant six semaines, à Blois. Sa femme, Marthe, fut libérée au bout de dix-sept jours. MM. Gaspard, Dujardin, Galin, M^{lle} Renoncé passèrent entre les mailles du filet.

Apercevant les uniformes des feldgendarmes sur le trottoir, M. Gaspard pensa qu'il allait être arrêté pour les mêmes motifs que la première fois. Il demanda à sa femme de cacher les Américains dans un pavillon au fond du jardin, à la bonne de répondre : "M. Gaspard est sorti".

En compagnie de son fils Jacques, il sortit par une porte derrière la propriété et alla chez M^{lle} Sollier, ancien professeur, puis chez des amis à Tours quand il connut la vérité. Son fils fut alors conduit à Angers ; lui se rendit à Paris.

Nanti d'une nouvelle identité, il entra au groupe de résistance Championnet, avec, notamment, Paul Corval, un journaliste qui devint, après la Libération, directeur de l'Aube, puis du Maine libre, quotidien sarthois.

Paul Dujardin déjeunait ce dimanche-là chez M. Sausset, à Meslay. Vers 15 h sa mère vint l'informer de ce qui s'était passé à Vendôme. Tandis que sa mère regagnait son domicile et brûlait les vêtements du capitaine Austin, il allait se réfugier chez M. Marius Briare, à "Chicheray". Ce dernier le conduisit le mardi à la

gare de Pezou d'où il prenait le train pour Paris. Quatre jours plus tard, Paul Dujardin était doté d'une autre identité. Embauché dans une entreprise de Villeneuve-Saint-Georges, il y attendait la Libération avant de revenir à Vendôme.

Quant à Paul Galin, il entra immédiatement dans la clandestinité. Il restait caché à la ferme du "Bouchet" à Crucheray, chez M. Suppligeau, pendant que dura encore l'Occupation. (Interview et documents Louis Gaspard, Paul Dujardin, Paul Taillard).