



Le 5 février 1944 dans le ciel de Vendôme... « Notre Dernière Mission » (fig. 1) (2^e PARTIE)

ANNE-MARIE DEUR-JOLY

Résumé : Le 5 février 1944, un bombardier américain, le B24 Liberator « Thunderbird », revenant d'une mission sur Tours s'écrase à une vingtaine de kilomètres de Vendôme. Les dix hommes d'équipage, parachutés, ont trouvé refuge au voisinage de leur point de chute. Huit de ces aviateurs sont regroupés à Vendôme. Ils sont arrêtés le 20 février 1944 par les Allemands et envoyés dans des camps de prisonniers de guerre (stalags). Vingt des personnes qui les ont hébergés ou leur ont porté secours sont arrêtées et envoyées dans des camps de concentration. Six de ces Français n'en reviendront jamais.

Mots-clés : Aviateur, Américain, B24, Danzé, Rahart, Vendôme, Moncé, 1944, Thunderbird, Stalag Luft, déportation.

Le passé douloureux ne doit pas être oublié en Vendômois.

Les documents qui m'ont été envoyés ou remis par les familles des aviateurs, les dossiers des archives, les rencontres en France comme aux États-Unis me permettent de présenter les « faits de l'Histoire » entre le 5 et 20 février 1944 et quelques « belles histoires ». La recherche est une longue histoire, l'Histoire une

longue recherche. Qu'elle amène un éclairage sur le vrai et le juste. L'origine de cette recherche est relatée dans le bulletin de la Société archéologique scientifique et littéraire du Vendômois, 2014, p. 165-174 : « Le 5 février 1944 dans le ciel de Vendôme... »

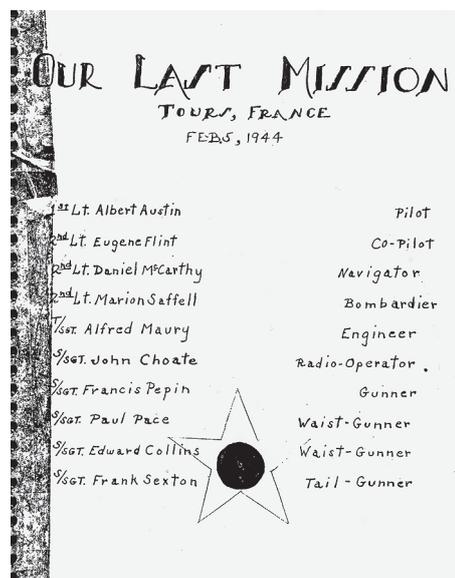


Fig. 1 : Notre Dernière Mission. Page du carnet du 2Lt Daniel McCarthy.

b.5 A beautiful day in England. Take-off at 08:30 - altitude 14,000
 ver target 12:35 - fighters to left & ahead. Suddenly losing alt. No.3 burning.
 Bombardier out of turret - pilot orders bail out - wire off. The next 15

B.5 Une belle journée en Angleterre. Décollage à 08 : 30 – altitude 14000 – objectif
 12 : 35 – chasseur à gauche devant. Soudain perte d'altitude. Moteur n° 3 en feu. le
 bombardier sort de la tourelle – le pilote donne l'ordre d'évacuer – nous sautons.
 14000 pieds : 4600 m, heure locale –1, moteur n° 3 : aile droite moteur intérieur.

Fig. 2 : Extrait du carnet du navigateur le 2Lt Daniel McCarthy.

Le 5 février 1944, Mission 210

Au petit matin du 5 février 1944, le bombardier B24 «Thunderbird» du 409^e escadron du 93^e Bomb Group de la 8th Air Force décolle de la station 104 d'Harwick près de Norfolk en Angleterre. Mission 210. L'objectif est l'attaque de l'aérodrome de Parçay-Meslay à Tours. Le bombardement a lieu entre 11 h 20 et 11 h 30.

Le rapport de mission – *Missing air crew report* (MACR 2925) – War Department – Headquarters Army Air Forces – Washington – indique que l'avion est tombé à 11 h 45 entre Tours et Châteaudun, que les parachutes ont été utilisés et que des personnes ont été vues se déplaçant en marchant (fig. 3).

Les dix membres de l'équipage ayant évacué l'avion, il s'écrase au lieu-dit Petit Neuf Manoir, près de la commune de Danzé (fig. 4). Par la fenêtre de l'école, des enfants regardent l'avion qui, traînant une fumée blanche, vire sur l'aile et explose en touchant le sol.

Aux Archives départementales de Loir-et-Cher sont conservées des notes allemandes et françaises (fig. 5) : *Il m'a été signalé que 3 bombes pesant environ 500 kilos se trouveraient dans les débris du bombardier américain tombé le 5 courant sur le territoire de la*



Fig. 3 : Le B24 «Thunderbird» avec son moteur n° 3 en feu (maquette et montage de l'auteur).



Fig. 4 : Le site où le «Thunderbird» s'est écrasé le 5 février 1944 (commune de Danzé).

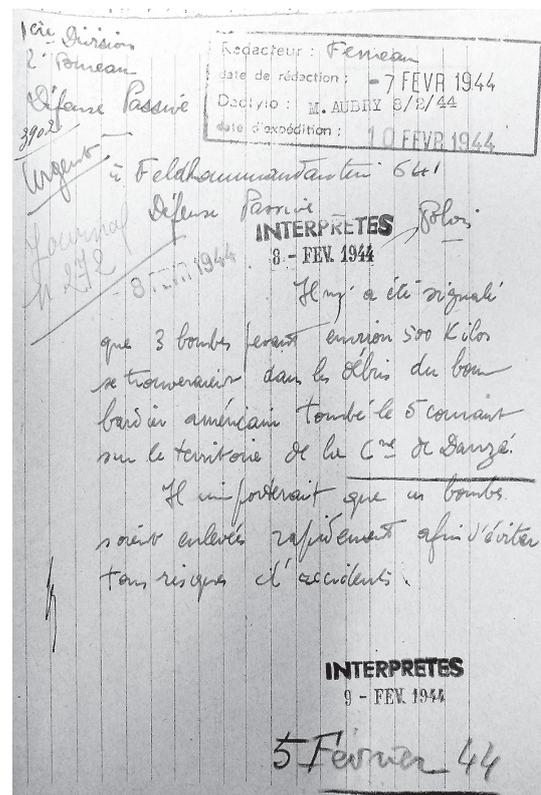


Fig. 5 : Archives départementales de Loir-et-Cher.

C^{ne} de Danzé. Il importerait que ces bombes soient enlevées rapidement afin d'éviter tous risques d'accidents. Les curieux s'approchant de la carcasse, non gardée, des risques sérieux d'accidents sont à craindre. En conséquence je vous serais obligé de vouloir bien donner des ordres pour que l'état de chose présent cesse immédiatement.

Les dix hommes d'équipage ont trouvé refuge près de leurs points de chute

«EN VIE! HOURRA!»

Le mitrailleur de droite, S/Sgt Francis Thomas Pepin (fig. 6) et le mitrailleur de queue, S/Sgt Kenneth Malcolm Sexton, sont cachés dans une cave toute proche du moulin de Moncé et pourront s'échapper en prenant un train à la halte gare de Moncé (fig. 7).

RÉCIT DU MITRAILLEUR DE DROITE FRANCIS T. PEPIN

Le 5 février 1944, notre équipage est requis pour une mission de bombardement de jour. L'objectif est tenu secret. Vers midi, alors que nous survolions la France occupée, nous avons été sérieusement touchés par des tirs anti-aériens. Nous avons dû sauter... Avec le mitrailleur de queue, nous nous sommes cachés dans les bois voisins où nous sommes restés la nuit durant. Au matin, nous avons marché à travers des champs couverts de paille, peut-être protégeant des betteraves ou des rutabagas? Près d'un petit village nous avons

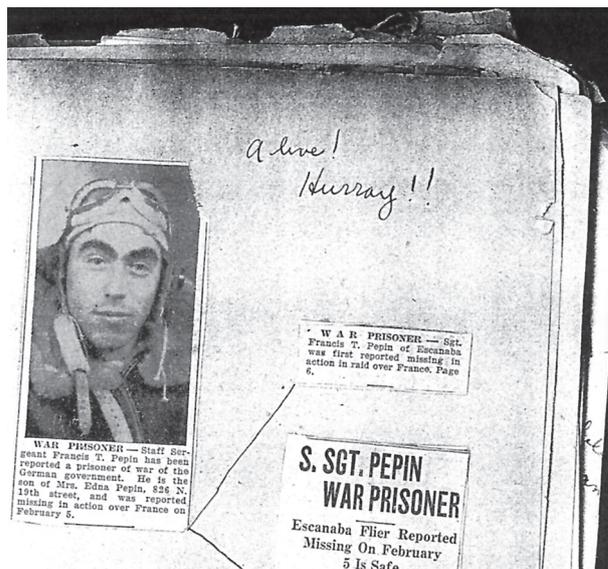


Fig. 6 : Le S/Sgt Francis Thomas Pepin. Document de M^{me} Edna Pepin, la mère de F. T. Pepin. En apprenant que son fils porté disparu est prisonnier de guerre, elle écrit «En vie! Hourra!»

vu un cours d'eau ou une rivière avec un barrage. Là, il y avait quelques barques amarrées. Nous avons essayé de couper la chaîne de l'une d'elles à l'aide d'une petite scie à métaux faisant partie de notre kit d'évasion. Mais la chaîne était trop épaisse et impossible à couper. Nous décidâmes alors de traverser à pied le barrage pour atteindre l'autre rive. Nous aperçûmes deux hommes dans un champ. Ils vinrent à nous et nous parlèrent. Ils étaient des «friendly French

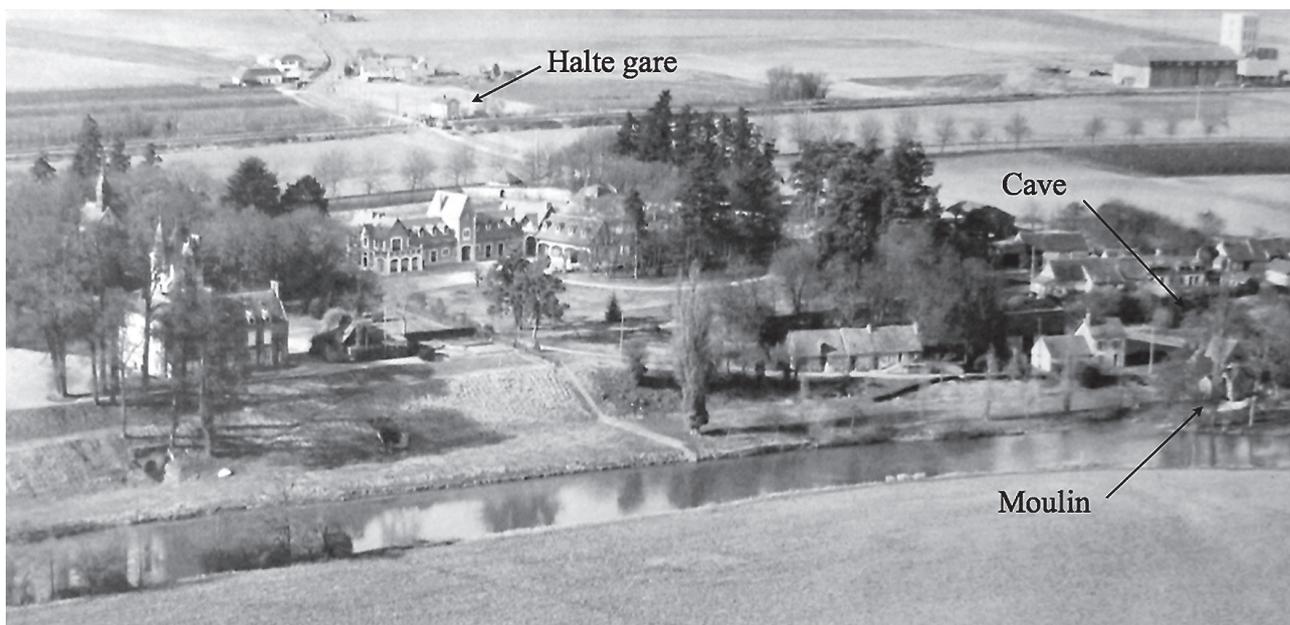


Fig. 7 : Moncé, près de Saint-Firmin-des-Prés (vue ancienne).



Fig. 8 : A. B. Austin (février 1944).



Fig. 9 : Les Grimaudières (2015).

patriots ». Ils nous cachèrent dans une cave. Ils étaient formidables. Ils nous apportèrent à manger du poisson séché et allumèrent un feu de bois dans la cave. Ils nous dirent qu'ils reviendraient le lendemain. Au matin, ils revinrent avec deux autres hommes – quatre au total – et nous donnèrent des chaussures et des vêtements. Ils nous emmenèrent dans un petit bâtiment qui était une gare avec habitation à l'étage. Nous montâmes à l'étage où une femme nous accueillit avec enthousiasme, nous servit du vin et s'écria « VIVE LES AMÉRICAINS, VIVE LA FRANCE ! » On nous donna des billets et des instructions pour prendre le train qui arrivait bientôt (traduction d'un extrait de *Capture and prisoner of war*).

Le pilote 1Lt Albert Bennett Austin (**fig. 8**) est, dans un premier temps, recueilli au Temple, puis à Rahart. Lors du regroupement à Vendôme, il est caché chez



Fig. 10 : M.W. Saffell, D. E. McCarthy, E.A. Flint à La Guinetière (février 1944).



Fig. 11 : La Guinetière (2015).

l'inspecteur de police des renseignements généraux Cordier et son épouse Yvonne. *Mon prénom, Yvonne, est celui de la femme du « fermier » qui a caché mon père. Son fils, Guy, avait douze ans à l'époque. Mon père lui a donné son insigne de vol en argent avec promesse qu'ils se reverraient après la guerre et qu'il la lui rendrait* (traduction d'un mail de 2015 d'Yvonne Stevens, la fille du pilote A. B. Austin).

Eugene Ansil Flint, le copilote, Daniel Edward McCarthy, le navigateur, et Marion Wendell Saffell, le bombardier, trouvent refuge aux Grimaudières (**fig. 9**) puis sont hébergés à la Guinetière, près de Sainte-Anne (**fig. 10 et 11**) avant d'être regroupés à Vendôme et hébergés chez M. et M^{me} Gaspard. John William Choate, le radio, et Alfred Emile Maury, le mécanicien, recueillis à la ferme « Les Grimaudières » lieu-dit Le Rouillis près de Rahart, convoyés à Vendôme, sont hébergés chez M. et M^{me} Proux (**fig. 12**). Woodrow Raymond Collins, le mitrailleur de la tourelle ventrale, et Paul Russel Pace, le mitrailleur gauche, recueillis à Chicheray, transférés à Vendôme, sont hébergés chez M. et M^{me} Germond (**fig. 13**).



Fig. 12 : Le magasin Stock Proux 7, rue Renarderie (1944).



Fig. 13 : Cabinet des dentistes Germond 1, fg Chartrain (1944).

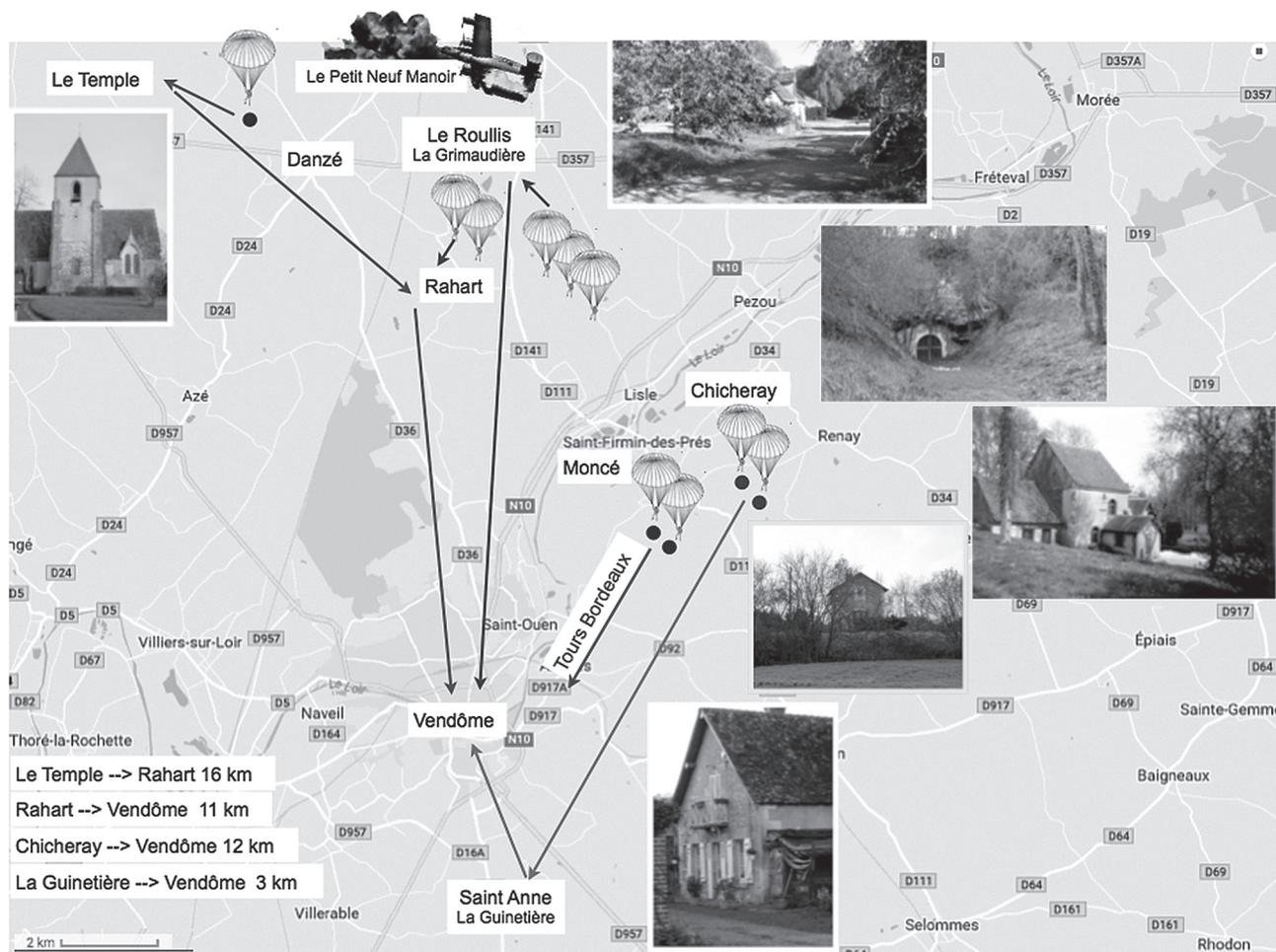


Fig. 14 : Carte des points de chute des aviateurs et regroupement à Vendôme.

Les risques sont connus

AVIS – Toute personne du sexe masculin qui portera aide directe ou indirecte à des équipages d'avions ennemis forcés d'atterrir ou de descendre en parachute,

qui les aidera à s'enfuir ou à se cacher, ou qui leur portera une aide quelconque, sera immédiatement passée par les armes. Toute personne du sexe féminin qui leur prètera une aide analogue sera transférée dans un camp de concentration en Allemagne. Toute



Fig. 15 : Affiche signée du Militärbefehlshaber in Frankreich Carl-Heinrich von Stülpnagel : le Commandant Militaire en France.

personne qui réussira à capturer des équipages d'avions ennemis ou des parachutistes, ou qui, par sa conduite, contribuera à assurer leur capture, recevra une récompense pouvant aller jusqu'à 10000 Frs. Cette récompense pourra même être augmentée dans certains cas (fig. 15).

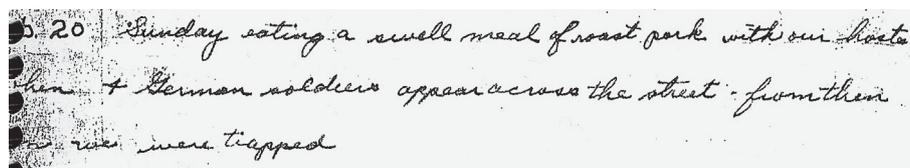
Le 20 février 1944 les aviateurs ainsi que leurs hôtes sont arrêtés à Vendôme

Le dimanche 20 février, en fin de matinée, à Vendôme (fig. 17) la police allemande procède aux arrestations des huit aviateurs américains et de leurs hôtes : rue Gesnault où Gustave Cordier est arrêté, rue Renarderie où Lucien et Lucienne Proux, ainsi que leur fils Pierre âgé de dix-huit ans, sont arrêtés, rue au Blé où Louis et Marie-Louise Gaspard sont arrêtés, puis Fg Chartrain où Robert et Hélène Germond sont arrêtés.

Le 21 février 1944, un courrier du commissaire de police chef du service départemental des renseignements généraux, adressé au préfet de Loir-et-Cher, au directeur des renseignements généraux à Vichy, au secrétaire général au maintien de l'ordre à Paris, au préfet régional à Orléans, fait état de ces arrestations. *J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Feldgendarmarie de VENDÔME et la Sicherheitspolizei de BLOIS ont procédé le dimanche 20 février à l'arrestation à VENDÔME de : ...* (document des Archives départementales de Loir-et-Cher).

On sait, par les documents des Archives, que l'inspecteur Cordier, Marie-Louise Gaspard, Hélène et Robert Germond, Lucienne et Lucien Proux, transférés dans les locaux de la Sicherheitspolizei à Blois, puis écroués le même jour, vers 19 heures, à la Maison de correction de Blois, ont été déportés en Allemagne. M^{mes} Gaspard, Proux et M. Germond ne sont jamais revenus des camps de concentration.

Dans les jours qui suivirent la rafle de Vendôme, les autorités allemandes procédèrent à de nouvelles



b.20 Dimanche nous déjeunons d'un bon rôti de porc avec nos hôtes quand 4 soldats allemands apparaissent dans la rue - dès cet instant nous étions piégés.

Fig. 16 : Extrait du carnet du 2Lt Daniel McCarthy.

arrestations ayant toujours pour motif l'affaire d'hébergement des parachutistes de Vendôme. Ont été déportés le boulanger du Temple Paul Taillard, Odette Dumans de Mondoubleau, le maréchal-ferrant de Rahart Maurice Pommier, le charpentier de Vendôme René Roussineau.

MM. Pommier et Roussineau ne sont jamais revenus des camps de concentration.

Les documents des Archives font mention d'autres arrestations pour *complicité d'hébergement*. L'histoire de la Résistance en Vendômois n'étant pas mon sujet,

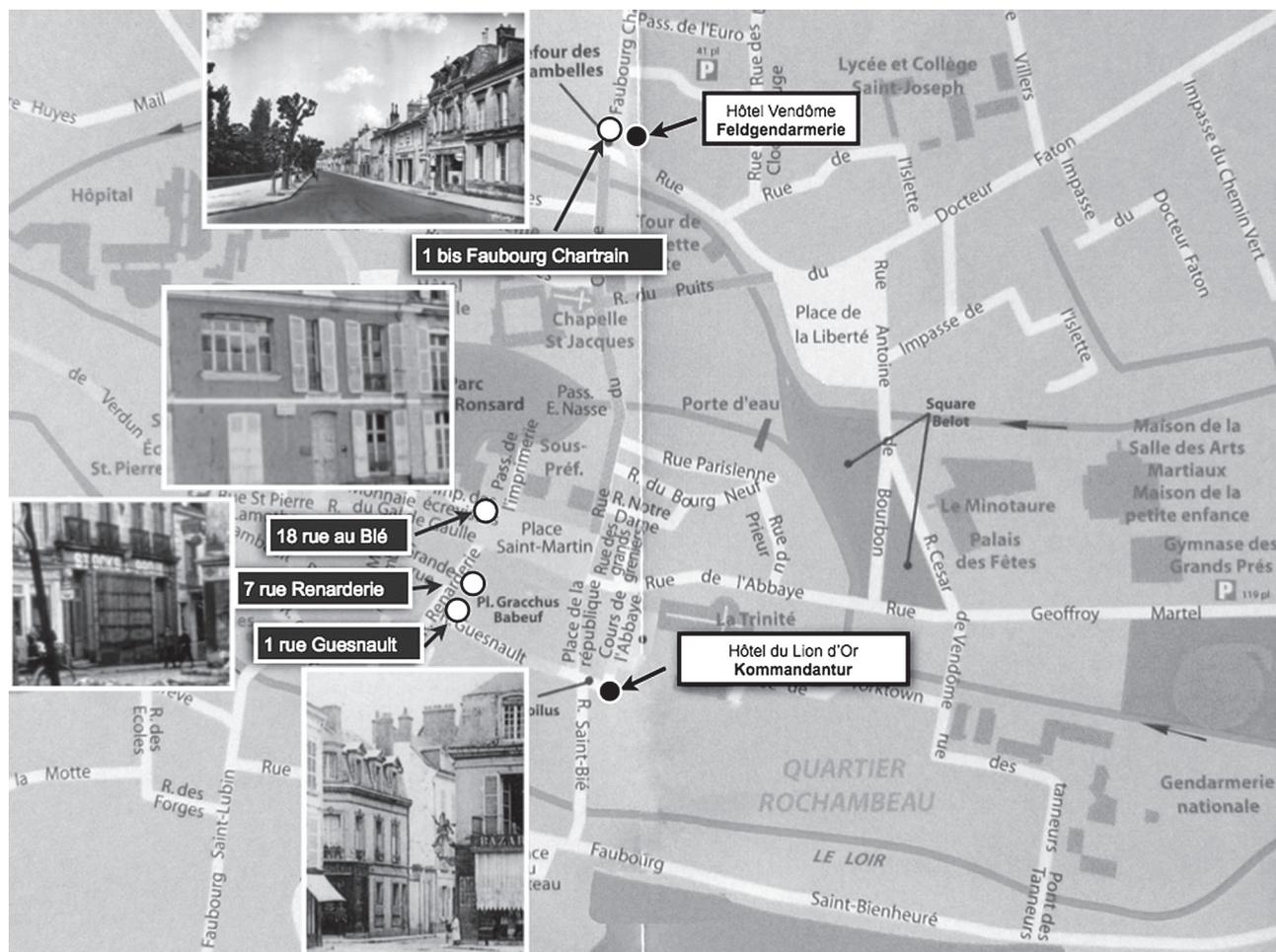


Fig. 17 : Lieux d'hébergement des aviateurs à Vendôme le 20 février 1944.

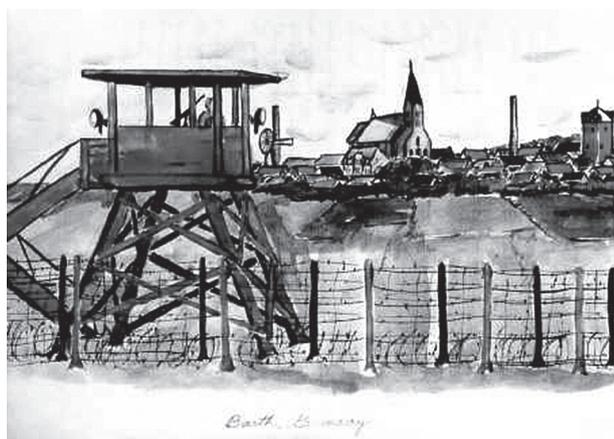


Fig. 18 : Aquarelle du *Stalag Barth* peint par le navigateur Daniel McCarthy. Extrait de son carnet *Remembered*.



Fig. 19 : Eugene Flint (au milieu) revêtu de sa combinaison de vol en février 1944 à la ferme des Grimaudières, entouré du navigateur Daniel E. McCarthy et de Marion W. Saffell, le bombardier.

je me limite aux arrestations conduisant à la déportation et ayant pour motif l'*affaire des aviateurs américains*.

Seize mois ont passé... Les dix aviateurs américains sont libérés des Stalags allemands (fig. 18). Retour «at home» pour tous.

La combinaison de vol retrouvée...

Le copilote du Thunderbird, Eugene Flint, retrouve, 49 ans après, à Vendôme, la combinaison de vol qu'il portait lors de la mission du 5 février 1944 (fig. 19 et 20).



Fig. 20 : Article d'un journal daté du 10 février 1994. E. A. Flint présente sa combinaison de vol marquée à son nom.

Le bombardier «Thunderbird» et son équipage

Le bombardier Liberator «Thunderbird» appartenait au 93^e escadron du 409^e Bomb Group de la 2^e Bomber Division de la 8th Air Force (USSAF). Son identification était B24 version H, numéro de série 41-28626, code escadron YM, lettre d'appel radio P, identifiant sur la dérive B (fig. 21). L'équipage du lieutenant A.B. Austin était affecté au B24 Liberator «Lonesome Polecat» (Putois Solitaire). Cet avion étant endommagé lors d'un atterrissage difficile et en cours de réparation, le B24 Liberator «Thunderbird» (Oiseau-Tonnerre) leur fut affecté pour cette mission du 5 février 1944.

Par ailleurs, le 11 février 1944, un B24 Liberator «Lonesome Polecat» ayant décollé le matin de la même base (station 104 d'Harwick) est abattu à



Fig. 21 : Insigne du 409th BG.

Rouxmesnil-Bouteille (près de Dieppe) tuant ses dix membres d'équipage et deux civils. S'agit-il de l'avion de l'équipage du Lt A.B. Austin qui, après remise en état, a repris l'air avec un autre équipage? L'incident d'atterrissage aurait donc pu sauver la vie d'Austin et de son équipage?

Définitions, sigles, abréviations, acronymes

- Lt : Lieutenant;
- Lt : Sous-Lieutenant;
- S/Sgt : Sergent chef;
- USAAC : *United States Army Air Corps* : Force aérienne des États-Unis entre 1926 et 1941;
- USAAF : *United States Army Air Forces* : Force aérienne des États-Unis entre 1941 et 1947;
- USAF : *United States Air Forces* : Force aérienne des États-Unis depuis 1947;
- Stalag (*Stammlager*) : Camp pour les soldats et sous-officiers;
- Stalag Luft (*Stammlager Luftwaffe*) : Camp administré par l'aviation et destiné aux aviateurs y compris les officiers.

Sources

Air Force Historical Research Agency, Archives départementales du Loir-et-Cher, Internet.

Ouvrages imprimés

LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.) – *Un lycée dans la guerre 1939-1945*, éd. du Cherche-Lune, 2004.

LOISEL (J.-J.) et PASQUIER (J.-C.) – *Des Ténèbres à la lumière. Le Vendômois de 1939-1945*, éd. Alan Sutton, 2002.

McCARTHY (D. E.) – *Remembered*.

BOURGET (P.) et LACRETELLE (C.) – *Sur les murs de Paris et de France 1939-1945*, éd. Hachette réalistes, 1980.

Témoignages oraux ou manuscrits

DENOWH (C.) – Fille du copilote E. A. Flint.

DUJARDIN (P.) – Interview du 16 décembre 2003 (enregistrement Images et sons en Vendômois) et documents manuscrits privés.

GOLDTRAP (G.M.) – Fille du navigateur D. E. McCarthy.

PEPIN (J.) – Fils du mitrailleur F. T. Pepin.

STEVENS (Y.) – Fille du pilote A. B. Austin.

Crédit photographique et documents : images et sons en Vendômois (fig. 4, 8, 10, 12, 13, 19); G. M. Goldtrap : fille de D. E. McCarthy (fig. 1, 3, 16, 18); J. Pepin : fils de F. T. Pepin (fig. 6); C. Denowh : fille de E. A. Flint (fig. 20); M. et Mme Godillon (fig. 7); *Sur les murs de Paris et de France 1939-1945*, éd. Hachette réalistes, 1980 (fig. 15); Archives départementales du Loir-et-Cher (fig. 5); AM. Deur (fig. 2, 9, 11, 14, 17); Internet (fig. 21).