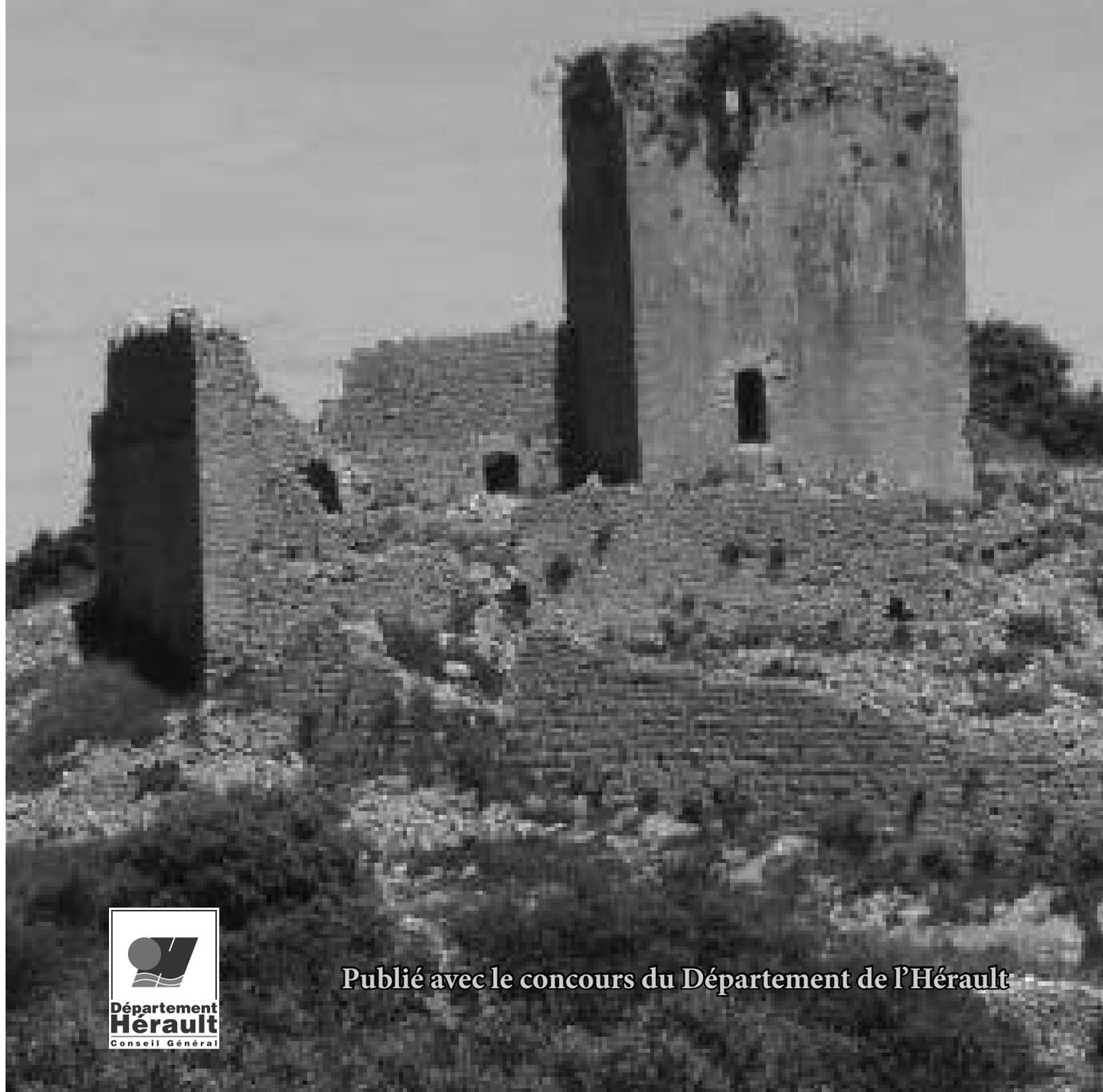


CAHIERS D'ARTS ET TRADITIONS RURALES

23
2012

24
2013



Publié avec le concours du Département de l'Hérault



La Pezade, 22 août 2010, J. Robin à droite s'entretenant avec le pilote américain R.D. Simmons et J.-Cl. Richard (*Cliché M. Vidal, 2010*)

Le travail de Mémoire, l'année 1944, pourquoi ? Un témoignage

par Jean Robin *

Souvent l'on me dit que je pratique le « **Devoir de Mémoire** » ? Non, pas vraiment.

La notion d'obligation attachée au Devoir de Mémoire me gêne, je pense plutôt que ma démarche ressort du « **Travail de Mémoire** » soit celle de tenter de faire resurgir la Mémoire même si c'est pour exprimer par ailleurs une reconnaissance indéfectible !

Année 1944.

Au groupe Lacordaire, mes chefs Scout tentent de me sortir du cocon familial, il est temps ! A quinze ans Je suis encore immature, chétif, peureux, imprévisible (d'où mon totem : *Minet énigmatique.*) et pourtant ils me donnent très vite des responsabilités : Chef de la patrouille des Hirondelles (Cri de patrouille : Hirondelles vers... l'azur !!!) avant de passer à la Route.

Avec ma patrouille nous sommes de sortie par tous les temps les jeudis et dimanches. Nous sommes de fait les témoins de cette période troublée précédant la Libération.

La zone libre est envahie en novembre 1942, un calme relatif règne en Bas Languedoc. Début 1944, c'est le coup de tonnerre dans notre ciel bleu, dès lors les actions se multiplient.

Sur la seule région de Montpellier :

- Le **27 janvier 44** : Le Bas Languedoc rentre dans la tourmente avec le bombardement du terrain de Fréjorgues (maintenant Montpellier Méditerranée.). En effet, les alliés piétinent devant la baie d'Anzio, ils sont paralysés par les actions des bombardiers JU-88 et HE-177 de la Luftwaffe aussi le haut commandement de la 15^{ème} Air Force en Italie décide un bombardement massif des terrains occupés par la Luftwaffe dans le Midi de la France : Istres le Tubé, Aix les Miles, Salon et Fréjorgues.

Par bonheur les terrains de Toulouse Blagnac et Francazal y échappent, une reconnaissance préalable n'a pas détecté la présence des HE-177.

Ce sont 68 forteresses des 97th et 301st Bomber Groups (escortées par les P-38 des 27th FS et 14th FS du 1st FG.) qui participent au bombardement de Fréjorgues.

- **le 27 mai**, nouvelle attaque sur Fréjorgues par 148 Libérateur B-24 des 454th, 455th, 456th et 459th BG de la 15^{ème} Air Force. Les dommages collatéraux sont importants.

- **le 18 juin** une vingtaine de chasseurs straffent le terrain de Fréjorgues abattant deux avions allemands, l'un d'eux s'écrase à Candillargues.

- **le 25 juin** des B-17 et B-24 attaquent les infrastructures de la région : Sète, Frontignan, Balaruc sont très durement touchés.

- **le 5 juillet**, le bombardement des gares Rondelet et Arènes triage cause 51 morts parmi les habitants du chemin de Maurin et de la cité Mion.

Ce sont les forteresses volantes B-17 du 463rd BG de la 15^{ème} Air Force qui se présentent en quatre vagues, 81 tonnes de bombes sont larguées par les forteresses. Un train de permissionnaires en provenance du front russe est surpris sous les bombes, il n'y a pas de chiffre officiel s'agissant des pertes allemandes, vraisemblablement plus de 250 victimes enterrées en fosse commune à St Lazare.(Source : Un chercheur bénévole, **Michel Vidal** de St Guihlem le Desert.).

Ma patrouille intervient après le bombardement de la gare d'Arènes en tant qu'Equipes Nationales, un spectacle difficile pour des gamins !

- **Les 12 et 14 août**, à la veille du débarquement de Provence, straffing des radars (Würzburg et Freya.) de la station de Maultier près de Lattes par les P-51 red tails du 332nd FG.

- **Le 17 août**, le pont de Pavie est visé mais raté par les B-26 Marauder du 320rd BG de la 12^{ème} USAAF. Les quartiers des Aubes et de la Pompignane sont durement touchés.

- **Le 19 août**, mitraillage d'un convoi de la 11ème Panzer Division en gare des Mazes/Le Crès par ceux du 1^{er} Fighter Group. (Quatre Lightning du 27th FS et trois Lightning du 94th FS conduits par les Major Francis Pope et Edward LaClare.). Les voies en direction de Nîmes sont coupées. Avec ma Mère, nous sommes sur la colline de Castelnau-le-Lez, nous y assistons terrifiés par le staccato des mitrailleuses et les violentes explosions causées par la noria des Lightning's.

- **Le 23 août**, mitraillage des troupes allemandes en débandade non loin de la gare d'Arènes par les Hellcat's anglais de la Task Force 88.1 dans le golf.

Les voies ferroviaires en direction de la vallée du Rhône étant impraticables, les allemands se rendent alors en masse !

- Enfin le **24 août**, bombardement réussi du pont de Pavie par 27 Marauder's des 441, 442 et 443rd BS du 320th BG de la 12^{ème} USAAF. Après l'action des P-38 le 19 août dernier, ce n'était plus nécessaire !

Ce manque de coordination entre commandements US sera longuement préjudiciable à la circulation ferroviaire dans la région après la Libération.

Alors pourquoi le travail de Mémoire ? quelle est ma motivation ?

A dix ans, mes idoles : **Mermoz**, l'archange et **Marcel Doret**, le facétieux. Je vois encore ce dernier faire des cabrioles à Lyon-Bron avec son Dewoitine D-27 rayé de rouge et de blanc.

Je dois bien reconnaître que pendant la guerre, j'ai été plutôt protégé alors mon admiration et ma reconnaissance vont à tous ces gars qui se sont battus pour la Patrie et pour la Liberté.

C'est ainsi qu'à la retraite, je retrouve « **Disparus dans le ciel** » l'un des livres de la vénérée **Germaine L'Herbier Montagnon**.

Ce livre agit comme un révélateur. Notre infirmière des I.P.S.A. sera mon guide sur le chemin de la Mémoire.

Quand je ne suis pas à la troupe, je fais du modèle réduit, tout ce qui touche à l'aviation retient mon attention et le travail scolaire s'en ressent. La sanction : Je redouble ma première !

Puis les études supérieures et la vie professionnelle m'éloignent un temps de mon violon d'Ingres.

J'accumule cependant les livres et les revues d'aviation.

Mon bouquin des éditions Fasquelles date de 1944 aussi est-il bien fatigué parce que lu et relu, il est même bourré de photos !

Avant de continuer mon récit, je souhaite vous signaler deux sites de Mémoire :

Deux chercheurs bénévoles, Pierre Précastaings et Marc Bonas, procèdent au recensement des stèles et lieux de mémoire aéronautique sur <http://www.aerosteles.net/>.

Daniel Carville a créé le site <http://www.francecrashes39-45.net/> afin d'y recenser tous les avions français, anglais ou américains tombés sur le sol français pendant la WWII (soit la deuxième guerre mondiale.).

Contribuer à ces deux sites, c'est pratiquer le Travail de Mémoire.
J'y participe activement.



Dans les années 1992/93 je refais le parcours que notre infirmière des IPSA décrit dans son livre s'agissant notamment de la bataille du 5 juin 1940. je constate que bien des tombes décrites dans le livre n'existent plus, les familles ont repris entre temps les corps de leurs fils...Alors me vient à l'idée de retrouver les tombes d'un enfant du Midi, **René Pomier Layrargues** et de son frère d'arme, **Camille Louis**.

Voici comment l'envie de savoir me lance dans la recherche.

C'est en recherchant la tombe de René que je croise la route de **Marcel Catillon**, auteur de « **Qui était qui ? Mémorial de l'Aéronautique.** ». Je vais faire un long chemin avec lui et je

photographie à l'occasion quelques tombes de nos aviateurs pour ses bouquins.

Ma recherche a fait l'objet d'un livret : « **Ceux de la Bataille de France. On n'a jamais vu un avion dans le ciel...** » (Il est consultable sur le net par le moteur de recherche Google. A noter aussi que Camille Louis et René Pomier Layrargues font l'objet des fiches n° 1797 et 146 de francecrashes en date du 5 juin 1940.).

En recherchant en vain la tombe de Camille au cimetière du Quesnel-Aubry(60) selon les indications de G. L. Montagnon, je remarque une stèle en plein champ : elle est dressée en l'honneur de l'équipage du Douglas DB-7 abattu le 31 mai 1940. Depuis, le Lt. **Constant**, l'adjudant **Schoenher** et l'adjudant **Charoy** reposent au cimetière de Cambronne les Rebicourt (D86 entre Compiègne et Noyon, voyez la fiche n° 1798 de francecrashes et à partir de la liste complète d'aerosteles, la rubrique 60 le Quesnel Aubry.).

René Pomier Layrargues repose au cimetière protestant de la route de Palavas à Montpellier et Camille Louis repose près des siens au cimetière d'Aingeray (54).

Puis je retrouve avec émotion deux petites photos 6X9 que j'avais complètement oubliées, elles remontent à octobre 1944. Elles représentent la patrouille des Hirondelle fièrement juchée sur l'épave d'un Lightning P-38.

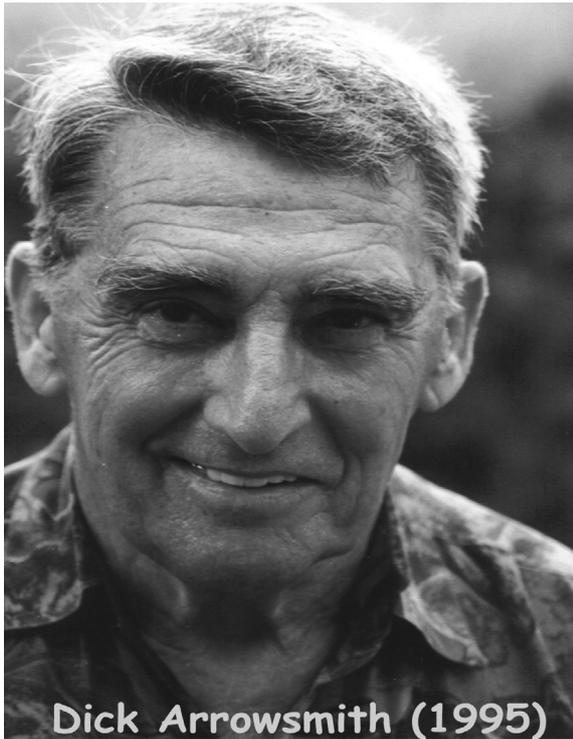
Revenons en arrière : 1er octobre 1944, le Languedoc est libéré depuis le 25 août et à la troupe, les sorties ont repris de plus belle. Ce jour là, J'ai guidé mes gars à la boussole à travers la garrigue. Nous sommes attendus au Mas de Gentil près de Grabels. C'est ainsi que près du but nous découvrons cette épave qui brille au soleil couchant sur le plateau. Nous sommes fort intrigués. C'est la consternation lorsque le Maire de Combaillaux (alors propriétaire du Mas) nous dit : « *Oh, le pilote ? Il a brûlé dans son avion !* » et puis nous passons à autre chose, c'est l'oubli.

Cinquante ans plus tard, je veux savoir mais comment s'y prendre !

Pentecôte 1993, **Jean Salis** a invité **Stephen Grey** au meeting de la Ferté-Alais. Le collectionneur présente un P-38 15 J LO rebâti. Quelle émotion de revoir un Lightning en vol et d'entendre le rugissement de ses moteurs Allison ainsi que le sifflement des turbo-compresseurs !

Cela me ramène à l'esprit cette soirée du 19 août 1944. J'explique à Stephen mon souci du moment : retrouver l'histoire de ce Lightning crashé dans les garrigues. Il m'encourage à lancer une recherche et m'invite à écrire au Musée de l'U.S.A.A.F. à Dayton (Ohio.). Le conservateur du Musée me met en relation avec mon premier correspondant américain : **Fred Nichols**, un vétéran du 27th FS/ 1st FG. Fred est d'une grande gentillesse, plein de bonne volonté mais surpris par ma démarche, je suis « *a good christian !* » pour lui ! Il est par ailleurs fort brouillon ce qui nuira au déroulement de ma recherche. Sur mes photos, il est difficile de déchiffrer le serial number sur les dérives de l'avion : il commence par 32880(?). Le dernier chiffre est illisible parce que troué par des éclats. Nous partons sur l'hypothèse que c'est un zéro. Le colonel **Frank Lawson** est mis à contribution, il nous envoie le MACR 5769 correspondant au serial 328800. Il s'agit du 2nd Lt **Chelsa W. Roberts** du 95th FS/ 82nd FG tombé près du lac Balaton le 16 juin 1944. (A l'occasion d'une balade en Belgique, j'irai me recueillir sur sa tombe au cimetière américain de Neuville en Condroz.).....mais ce n'est pas mon pilote !

C'est l'occasion de me remettre à l'anglais, plus précisément à l'anglais/américain. J'écrirai souvent au **Colonel Frank Lawson** ; il va m'initier à fouiller dans les archives de l'USAAF à Maxwell AFB. Lawson habite à Montgomery (Al.) à deux pas de Maxwell AFB, il se rend au terrain pour me retrouver les M.A.C.R.s, les Mission reports et autres documents que je souhaite obtenir. Les échanges par courriel sont bien plus rapides que la voie postale !



Dick Arrowsmith (1995)

Cependant Lawson ne reste pas inactif ; le dernier chiffre est peut-être un 6, un 8 ou un 9. C'est un 9 car le MACR 7963 correspondant au serial 328809 se rapporte à un pilote du 1st FG tombé le 19 août 1944. Donc après trois années de recherches je retrouve enfin mon pilote : le Lieutenant **Richard Keith Arrowsmith** du 94th FS (Dick.)qui plus est, il est vivant !

J'invite Dick et son épouse Bee à nous rendre visite en France. Ils font le grand saut en 1995. Il y a des moments d'indicible émotion lorsque Dick par exemple retrouve les viticulteurs du Mas de Figaret qui l'ont caché pendant près d'une semaine avant qu'il ne soit ramené dans les lignes par le lieutenant FFI

Claude Amans du maquis Aret-Saule, (Descendant de Charles Amans bien connu dans le milieu aéronautique Montpelliérain en sa qualité de Président fondateur de l'Aéroclub de l'Hérault. Voyez sa stèle à Candillargues, pour ce faire, reportez vous dans aerosteles, à la liste complète, rubrique 34, Montpellier Candillargues.).

Rattaché au MACR 7963 il y a un **casualty questionnaire** souscrit par Dick le 4 mars 1945 à son retour aux USA. Cette pièce n'a pas manqué d'attirer



mon attention. Dick signale qu'il a pu observer lors de son séjour au Mas de Figaret la tombe du Sergeant **Willis T. Harless** de Soper Oklama à Castries (34). J'ai emmené Dick et Bee sur les lieux du crash du Liberator B-24G serial 42-78421 du 44th BS/456th BG.; Le co-pilote, le 2nd Lt. **James Victor Zimmerman** avait posé le B-24 désemparé le 17 juillet 1944 dans les vignes non loin de Castries, il ne voulait pas sauter n'y abandonner Harless blessé, ne sachant s'il était mort. Cette histoire a fait l'objet de la fiche 2785 de francecrashes. Vous pourrez observer à cette occasion le site du jeune **Robin Koskas** qui a recueilli mon témoignage de l'époque.

Une opportunité se présente lors du séjour de Dick : mon aîné dans la recherche, **Jacques Leroux**, a retrouvé récemment l'identité du pilote qui a trouvé la mort le 18 août 1944 non loin du Pioch de Conas. Les piscenois pensaient qu'il s'agissait d'un pilote canadien. Le 2nd Lieutenant **Harold E. Kline** du 71st FS/1stFG/15th AF est abattu par la flak du convoi qu'il mitraillait sur la Nationale entre Pezenas et Valros, (MACR 8629.). La ville rend hommage à Kline ce 18 août 1995 et Dick est invité en qualité de frère d'arme. Voyez la fiche 2789 de francecrashes en date du 18 août 1944. Kline a donné son nom à un rond point à Pezenas.

Je raconte l'histoire d'Arrowsmith dans mon livre : « **Les Mazès / Le Crès, 19 août 1944. L'aviation alliée en action.** », Dépôt légal le 29 avril 1996, 17910. Consultez aussi les fiches 2784 et 2787 de francecrashes ; vous y trouverez en date du 19 août 1944 des informations complémentaires et des photographies inédites.

L'année suivante je suis invité avec mon épouse au meeting des vétérans du premier Fighter Group. Nous sommes reçus comme des rois à Langley AFB. Je monte à la tribune pour dire quelques mots de remerciements et je redescends sous un tonnerre d'applaudissements ponctué de « *Vive la France !* ». Difficile alors de cacher mon émotion, je tombe dans les bras de **Thomas Maloney**, le compagnon d'infortune de Dick ce 19 août. Suite à ses moteurs défectueux, Tom se pose en Méditerranée, il regagne la côte avec son dinghy, arrivé sur le rivage il saute sur une mine anti personnel... Tom est appareillé, il cache sa canne derrière lui avec toujours un éternel sourire aux lèvres !

De retour, j'ai l'appui de quinze correspondants, ils sont tous morts à ce jour sauf l'un d'eux, **Bruce Gordon** ; Il a débuté sa carrière au 1st FG lors de la guerre de Corée.

L'historien du groupe, **John Mullins**, me demande s'il est possible d'entreprendre quelque chose pour un jeune pilote du 94th FS, le 2nd **Walter Oliver St John Jr.** Je m'engage à étudier le cas.

L'histoire contemporaine me passionne, je découvre alors l'action des maquis en Bas Languedoc.

Je crois bien que j'ai presque tout ce qui a été écrit sur le sujet par les historiens et auteurs tels que : **Christian Font et Henri Moizet, André Souyris-Rolland, Gérard Suberville, Patrick Néolas, Jacques Bounin, Olivier Wiewiorka, Jean-Michel Cosson et Stéphane Monnet,**....sans oublier **Gérard Bouladou.**

En lisant « **Construire l'Histoire de la Résistance, Aveyron 1944** » de Christian Font et Henri Moizet, une phrase a retenu mon attention :

« *Dans la journée du 22 août, elle (La colonne de Rodez.) est harcelée par divers groupes de maquisards et par 2 avions américains volant en rase-mottes. Un de ces avions sera abattu et son pilote enterré aux Infruts.* ».

Mon jeune ami Brice Peired évoque aussi cette perte dans sa maîtrise d'Histoire.

Alors je veux savoir.

J'ai l'occasion d'en discuter avec **Jean-Claude Richard** (Directeur de Recherches au C.N.R.S.). Nous avons fait connaissance à l'occasion du dossier concernant Dick Arrowsmith par le biais de Claude Amans.

A mon grand étonnement, Monsieur Richard m'annonce que le **Commandant Barthes** (Alias **Dumont**.) du maquis **Paul Claie** recherche l'identité de ce pilote depuis des années sans succès et pourtant à ce qu'il y paraît, il s'y est fort bien pris auprès des autorités américaines. J'ai l'avantage d'arriver après la déclassification des archives de l'USAAF. Le Commandant Barthes m'accueille comme un fils et je prends le relais.

Cette fois je suis rompu à la recherche dans les archives US, tout y passe : Master Record, MACR, Mission report, F.O.I.A., I.D.P.F J'ai cependant quelques difficultés dans le temps pour identifier mon pilote tout comme jadis les services américains au cimetière de Draguignan.

Je pars en effet sur une fausse piste en fonction de divers témoignages recueillis. Six Helcat's auraient survolé le plateau le 19 août et c'est mon ami feu Marcel Ertel qui donne la solution en me fournissant le journal de marche du squadron 800 anglais embarqué sur le porte avion HMS/Emperor dans le golf. Le Lieutenant **Rodney Maurice Rodgers** attaquait de trop bas, il s'écrase sur un convoi de la 11^{ème} Panzer stationné dans la gare de Villeneuve-les-Béziers alors même que ce dernier était attaqué au sol par les F.F.I. du maquis Grandidier. Le Commonwealth War Graves Commission interrogé m'annonce que Rodgers est enterré au cimetière de Mazargues (Plot 3, row E, Grave 43.). J'irai sur sa tombe et depuis j'ai obtenu une plaque de rue en son honneur à Villeneuve-les-Béziers. L'inauguration aura lieu le 8 mai 2000, c'est l'occasion de faire participer les enfants des écoles !

En date du 19 août, il y a bien un appareil dénommé F6A au contrôle du Master Record US. Les avis divergent quant au type de l'appareil : Hellcat ? P-38 de reco ?..... Mon ami J.P. Niclot confirme qu'il s'agit d'un Mustang de reconnaissance P-51C.

Après bien des difficultés, Lawson m'envoie le MACR N°774 correspondant. Il concerne le 2nd **Lieutenant Richard Francis Hoy** du 111th Tactical Reconnaissance Squadron basé à Aghione en Corse. C'est bien le pilote inconnu du Larzac ! Il a été abattu par la flak de la colonne de Rodez.



Je rappelle les faits dans un livre : « **X-120, le pilote inconnu du Larzac, 22 août 1944.** » déposé aux Archives départementales de l'Hérault, classé en sous série 11F, cote 11F236 ainsi qu'au Musée de Castelnau et le SHHA de Vincennes, (maintenant SHD.). La SHAGE a également publié mon article dans la revue « Nouvelles Racines » dans le n° 55 de 3^{ème} trimestre 1999.

Mon pilote a depuis une plaque apposée sur le mémorial de la Pezade ainsi que sa croix. Avec l'appui du Cdt Barthès, Hoy est sorti de l'oubli au même titre que les 23 F.F.I. du maquis Paul Claie qui furent massacrés par la Colonne allemande dite de Rodez.

Consultez aussi les fiches 2000 (relative à Hoy.) et 2808 (Rodgers.) de

francecrashes en date du 22 août 1944, aerostèles : 12 La Couvertoirde.

Il est temps de m'occuper du jeune Walter Oliver et John. Les archives US sont significatives, le MACR 7978 est explicite : Le jeune pilote a été abattu par la flak d'un convoi qu'il attaquait entre Nîmes et Arles. Son parachute s'est mis en torche. Au sol une estafette allemande a ramassé le corps, il est considéré comme **MIA**, Missing in action soit perdu au combat.

Le comité local du **Souvenir Français** me vient en aide pour convaincre la municipalité de Nîmes de dresser une stèle en l'honneur du pilote. Les cérémonies d'inauguration se dérouleront en présence du frère cadet, **Terry St John**. Cependant le nom du pilote apparaît toujours au mur des MIA au cimetière US de Draguignan. Le corps est probablement parmi les inconnus classés sous X, enterrés au cimetière. Une recherche en ADN est toujours possible. Le demi-frère cadet s'y oppose, arguant que « *Walter Oliver repose en terre française, avec tous les honneurs et l'affection des habitants des alentours et c'est très bien ainsi.* ».



C'est l'occasion d'un nouveau livret : « **La disparition prématurée de Walter Oliver St John.** » (Déposé aux Archives départementales du Gard, Mairie de Nîmes et SHAA de Vincennes. Voyez Francecrashes fiche n°2046 et aerosteles dans la liste 30 Nîmes en date du 20 août 1944. J'ai également contribué dans la revue « Nouvelles Racines » n° 76 du 4^{ème} trimestre 2004 de la Société d'Histoire, Art, Généalogie et d'Echanges, la SHAGE.

Depuis les vétérans du 1st Fighter Group m'ont admis comme membre honoraire à vie du groupe et j'en suis très fier.

Depuis mes pérégrinations sur le plateau du Larzac, je me suis abonné à « **Lo Miralhet del Plateu** », le bulletin de liaison de l'Office de Tourisme du Larzac Méridional. A l'automne 1999 (n°28) le bulletin rend compte des cérémonies de la Pezade. **Pierre-Marie Bertrand**, rédacteur, titre : « *Les Etats-Unis associés à la cérémonie de la Pezade.* ».

Le bulletin publie par ailleurs le journal d'un habitant du Caylar : **Maurice Pradel** relate dans son cahier d'écolier les événements marquants de la vie au Caylar au siècle dernier.

Dans le bulletin n°43 de l'automne 2003, la publication du cahier se poursuit. En novembre 1944, je lis :

« *2 chute (bien chute au singulier.) de deux avions américains au lieu dit « Les eaux » l'un (le mot est barré.) un aviateur la tête fracassé tué sur le coups. Le 2^e complètement en bouillie. Avions totalement détruits par une journée de brouillard.* ».

Tiens donc, ce n'est pas un Mustang mais trois qui sont perdus sur le plateau ?

Une fois de plus cela m'interpelle, je veux savoir.

Le bulletin n°44 de l'hiver 2003 publie mon appel à témoins avec déjà quelques témoignages au demeurant forts intéressants. Les crashes ont lieu le **2 novembre 1944**, il s'agit de deux **Mustangs** armés de mitrailleuses Browning calibre 50, l'un des pilotes s'appellerait **Clarence Carson** selon une pièce d'identité retrouvée sur les lieux.

Le Master Records US est négatif : la perte des deux Mustang n'apparaît pas en date du 2 novembre, j'en suis réduit aux suppositions. Au Printemps 2004 le n° 45 fait état de mes hypothèses, j'en profite pour demander un pointage sur carte des points de chute.

Entre temps Mme Mireille Coste-Marcorelles (Elle participe au bulletin.) a pris une excellente initiative en consultant les archives départementales. Le conservateur en chef lui transmet alors les procès verbaux établis par la gendarmerie de la 16^{ème} légion à Montpellier.

Le document classé 161 W 92 est fort clair :

*« **Le 1^{er} Novembre, vers 16h30 un avion de chasse de la base aérienne 108 cap Corse est tombé au sol au lieu dit 'les Eaux', commune des Rives, canton du Caylar (Hérault). Pilote tué, appareil détruit. Identité du pilote : MFRCRAW (?) Albert capitaine, né le 15 avril 1922 en Amérique. Identité de l'appareil : Cap Dalne Zoart – couleur jaune – tête de clown sur la carlingue ; inscription sur le gouvernail QP n° 414. Cause accident inconnue. Venant direction Nord-sud – temps brumeux-** ».*

Le «**1^{er} Novembre** » donc, le master Records donne deux Mustang à cette date. Dès lors tout va très vite, j'obtiens les MACR's 9601 et 9602 des deux malheureux pilotes.

Ainsi le Capitaine **McCraw Albert Rey** Mle ; 01728886 pilotait ce jour le Mustang P-51D serial 44-14227 codé QP-U baptisé Hey Rube IV et le 2nd Lt. **Carson Clarence Edward** Mle ; 0824415 volait sur le Mustang P51C serial 43-25112. Ils sont rentrés en collision dans le brouillard.

Dans leur livre « **Spitfires and yellow tail Mustangs, the 52nd Fighter Group in World War Two** » les historiens du 52nd FG, Mrs Tom Ivie et Paul Luwig confirment la mission effectuée ce 1^{er} novembre : soit fournir une protection rapprochée à l'avion du premier Ministre britannique, Sir Wiston Churchill, qui s'en revient du Moyen-Orient, il rentre en Grande Bretagne.

Lo Miralhet del Plateu n°46 de l'été 2004 rend compte du résultat définitif des mes recherches concernant le crash des deux Mustang's en date du 2 novembre, décidément cette erreur a la vie dure ! Je confirme donc : les crashes ont lieu le 1^{er} Novembre et Mme Coste-Marcorelles de conclure :

*« **Notre mission, si je peux m'exprimer ainsi, est maintenant accomplie.** ».*

Pour moi ? Non, bien évidemment !

Dans le courant de l'été 2005, en compagnie de Mme Marcorelles et de P-M Bertrand, un habitant des Rives, Monsieur **Albert Pons**, nous amène sur le site des crashes. Il me remet une pièce de valeur : la tôle d'aluminium sur laquelle figure les sept victoires du Capitaine **Daniel Zoerb**. (Voyez le rapport de la gendarmerie.). Il apparaît en conséquence que le 1^{er} novembre 1944 le capitaine McCraw volait sur l'avion personnel de l'As Daniel Zoerb ! (Les gendarmes ont relevé Darne Zoart

Lors de cette visite, Madame le Maire des Rives est malheureusement absente.

Je suggère alors à la compagnie que les noms de McCraw et Carson soient gravés sur le monument aux Morts. C'est depuis le silence radio.

Au printemps 2012, j'envoie donc une liasse de pièces officielles à Mme le Maire.

j'ai la réponse par retour.

Le 6 juin 2012, à l'occasion du 68^{ème} anniversaire du débarquement en Normandie, une émouvante cérémonie se déroule au village des Rives. Le village se souvient.

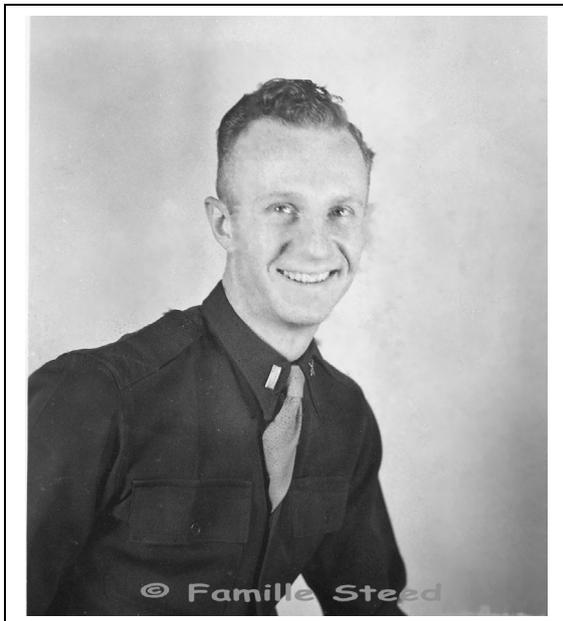
Mme le Maire, **Colette Meinard**, entourée du député de la circonscription, Monsieur **Robert Lecou**, de **Jean-Claude Richard**, de deux cadets de l'U.S.A.F., des enfants des écoles, des porte-drapeaux du **Souvenir Français** et d'une centaine de personnes, dévoile une plaque en l'honneur du Capitaine McCraw Albert Ray et du Lieutenant Carson Clarence Edward.

(voyez les fiches n° 2795 et 2796 de francecrashes, aerostèles 34 Les Rives.).

Ainsi la jeune génération va prendre le relais pour que perdure la Mémoire de ces deux pilotes qui ont donné leur vie pour la Liberté. Les dossiers s'enchaînent

Oui, un dossier en appelle un autre

En 1950 j'ai quitté Montpellier pour m'installer en région parisienne. L'on sait que je pratique le Travail de Mémoire en tant que chercheur bénévole et c'est ainsi que l'on fait appel à mes services pour éclaircir certains crashes dans la région, notamment :



- Un Invader A-26 tue son pilote en forêt de Sénart non loin de Montgeron (91). Il s'agit de rétablir les faits car un cénotaphe en forêt indique « deux tués en 1944 » (?) alors qu'après recherches cela se passe en réalité le 8 février 1945.

Selon le Report of Aircraft Accident n° 45-2-8-538 du 16 février 1945, Le 1st Lieutenant **Steed George H.** Mle 0-799490 du 416th BG / 669th BS / 9th AF de retour d'une mission réussie en Hollande a mal géré ses réservoirs de carburant. Lors du retour de mission, à 17 klms de sa base, Melun Villaroche, c'est la panne sèche, (shortage of gasoline.).

Le pilote tente de poser son appareil alors qu'il devait normalement en commander l'évacuation. Le pilote est décapité par un longeron d'aile tandis que son sergent mitrailleur **Transhina** est éjecté et reste accroché dans les branches, il survivra.

Le Président **Chancelier** de la société historique de Montgeron a fait appel à mes services. Nous n'obtiendrons qu'une vitrine commémorative dans la salle d'Histoire locale du Musée Josèphe Jacquot de Montgeron. Je garde l'espoir de faire apparaître le nom du pilote sur le monument aux Morts de Montgeron car le cénotaphe est fragile et périssable sans compter qu'il n'est pas le reflet de la réalité.

Steed est enterré au cimetière national d'Arlington tandis que Transhina, décédé en 1994, repose au cimetière national de Floride.

Reportez vous à la fiche n° 2187 de francecrashes et la rubrique 91 Montgeron d'aerosteles, vous y trouverez des images et des renseignements complémentaires.

- Au printemps 2006 l'on m'adresse la fille du navigateur du B-17 serial 42-3049 codé JJ*W du 422nd BS/305th BG baptisée « **Windy City Challenger** ». Selon le MACR 64 la forteresse est abattu au dessus de Lieusaint (77) le 14 juillet 1943 par deux Fw-190 appartenant aux « nez jaunes ».



Madame **Nancy Koeber** souhaite découvrir les lieux où son père, le navigateur de la forteresse, **Charles H. Otis** s'est posé en parachute. Je reçois Mme Koeber et la présente à la Municipalité de Lieusaint. Il se trouve que j'ai instruit ce dossier avec l'aide de l'ami **Jean Pierre Niclot** en 1995. A l'époque, un membre du conseil municipal nous avait mis en garde ; cette histoire risquait de ranimer les zizanies dans le village (Les villageois avaient livré aux allemands les quatre rescapés parachutés dont le navigateur Charles Otis.).

Le Maire actuel, **Michel Bisson**, est contacté: il estime que cette tragédie fait partie du patrimoine historique de la ville aussi une plaque de marbre est-elle inaugurée en l'honneur de l'ensemble de l'équipage le 8 mai 2010.

Cette histoire est reprise sur francecrashes fiche n° 2556, aerostèles dans la liste 77 Lieusaint, le livre de William Donald, « **John Burn, one-zero-five...** » the story of Chelveston Airfield and the 305th Bomb Group in pictures. J'ai également fait une contribution dans les Cahiers de la Brie française 2008 : « **Lieusaint, un village de la Brie** » du SHAGE dont je suis membre.

- Le 3 septembre 1943, le Staff Sergeant **Ennis Bankhead**, mitrailleur de la tourelle de queue de la forteresse « **Torchy** » est haché (schewed disent les américains.) par les hélices d'une autre forteresse baptisée « **Sunny** » au dessus

de Boulogne Billancourt. Le temps est couvert, les collisions sont nombreuses, c'est la « journée sanglante » pour le 100th bomber group. Cette tragédie a retenu mon attention d'où mon livre : « **100th Bomb Group, 3 septembre 1943, "The Bloody Hundredth"** ». Après la collision, le Torchy est touché de plein fouet par la flak et le pilote donne l'ordre d'évacuation. Deux membres de l'équipage seront fait prisonniers en arrivant au sol, Bankhead reste coincé dans sa tourelle et les sept autres seront sauvés par les réseaux **Comète** et **Bourgogne** alertés par les habitants qui le paieront cher (emprisonnements à Fresnes et déportations à Buchenwald, deux d'entre eux, messieurs **Perron Gulien** et **Robert Cavier** n'y survivront pas.).

Le Sunny s'écrasera dans la vallée du Réveillon à proximité du bois d'Auteuil non loin de Villecresnes. Le seul rescapé ; le **T/Sergeant Curry Trafford L.** sera recueilli par Monsieur **Antonio Bouvet** du réseau **Vengeance**. Il sera de retour en Angleterre le 17 janvier 1944.

Voyez aussi les fiches n° 2589 et 2190 de francecrashes et la rubrique 94 Villecresnes d'aerosteale.

Avec l'aide de **Jean Salis** je rencontre Mme **Chambaret**, Maire de Cerny. A cette heure un projet de stèle est à finaliser sur les lieux même du crash du Torchy, qui sait : pour le 70^{ème} anniversaire du sacrifice du sergent mitrailleur ?

Ainsi va le **Travail de Mémoire** :

Il est exigeant et demande de la ténacité, beaucoup de rigueur, je dirai même de la curiosité. Les informations doivent être sans cesse vérifiées, les témoignages recoupés. Il faut se déplacer sur le terrain et provoquer les rencontres.

La recherche a un coût car il faut des moyens informatiques, le téléphone, des fournitures..... Il faut même parfois payer pour obtenir certaines informations !

Mon travail est sans but lucratif, c'est mon point d'honneur.

Quelle fierté d'avoir sorti un pilote de l'oubli, notamment en présence des familles; n'a-t-il pas donné sa vie pour la Liberté, pour notre Liberté.

Je suis, nous sommes tous redevables. Un peu de reconnaissance..... Ce n'est que justice.

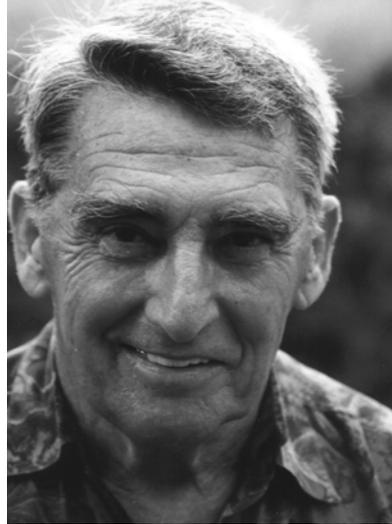
A la retraite certains s'ennuient, moi pas ! Avec la recherche, j'entretiens mes méninges.....en fait, j'ai beaucoup reçu tant le Travail de Mémoire est gratifiant.

Et que perdue la Mémoire !

* * *



René Pomier Layrargues



Dick Arrowsmith



Charles Otis



Geoges Steed



Walter Oliver Saint John



Richard Hoy

Lexique des sigles et abréviations :

CNRS : Centre national de la recherche scientifique.

I.P.S.A. : Infirmières pilotes secouristes de l'Air.

SHAA : Service historique de l'Armée de l'Air. à Vincennes.

SHD : Service historique de la défense ancien SHAA.

AFB : Air Force base.

U.S.A.A.F. : United State Army Air Force.

U.S.A.F. : United State Air Force anciennement USAAF. Dénomination d'après guerre.

BS : Bomber squadron.

BG : Bomber group.

FS : Fighter squadron.

FG : Fighter group.

Task Force : corps expéditionnaire.

MACR : missing air crew report, rapport de perte d'un membre d'équipage.

Master record : Enregistrement général des pertes.

Mission reports : rapport de mission.

I.D.P.F. : individual deceased personnel file, dossier personnel d'un membre d'équipage depuis son enrôlement dans l'USAAF jusqu'à sa mort. Il faut faire une demande dûment motivée pour l'obtenir soit une **F.O.I.A.**, freedom of information act.

Casualty questionnaire : questionnaire sur les morts ; de retour en unité ou aux USA, un membre d'équipage primitivement MIA remplissait un questionnaire pour signaler s'il avait des renseignements concernant d'autres membres d'équipages. Très utile pour retrouver des MIA. Ce questionnaire était rattaché ultérieurement au MACR du souscrivant.

HMS : her Majesty's ship. Exemple : HMS/Emperor, l'un des porte-avions de sa Majesté dans le golf du Lion. (Task Force 88.1.).

Ce texte est dédié à **Monique**, mon épouse, qui m'a toujours assisté et supporté pendant ces années !

Remerciements : (Je ne sais comment m'y prendre)

Jean Claude Richard, Directeur de Recherches au CNRS (ER), il m'a toujours soutenu et encouragé.

Brice Peired, étudiant en Histoire.

Feu Marcel Catillon, auteur de « Qui était qui ? Mémorial de l'Aéronautique ».

Daniel Carville (Francecrashes39-45.), Marc Bonas et Pierre Précastaingts (Aérostèles.), Sergent Georges Didier Rorhbacher du SHAA. Mes amis du Souvenir Français du comité de Nîmes.

Mes amis américains :

Richard Keith et Bee Arrowsmith, Thomas Maloney, Le colonel Frank Lawson , John Mullins (Historien du 1st FG.), Fred Nichols, Ed. LaClare, Michael Ellert, Mitchell Thomas Hail, John Kovac, Daniel Haley.....Bruce Gordon.

Mes amis chercheurs :

Feu Jean Pierre Niclot, Feu Marcel Ertel, Claude Archambault, Philippe Castellano, Serge Blandin, Jacques Leroux, Bernard Philippe, Jérôme Leblanc, Robin Koskas, Paul Genelot, Dorien Clifford..... et bien d'autres.

Par dossier ?

Pierre Pomier Layrargues, l'Abbé Jean Marie Charoy, Madame Annette Colin et la famille Louis, Le Maire du Quesnel-Auby, Yann le Gal, Mme Aubin de Malicorne, sans oublier Jacqueline et Paul Martin. Jean Salis et Stephen Grey, Frank Menard de Dayton, Messieurs les Maires de Pézenas, du Crès, de Guzargue et de Castries, « Les Amis de Pézenas », Mr. Marmus, Pdt de l'UNC, Elie Pezet, Les pilotes d'aéroclub Toutain et Gagnères. Le Commandant Barthes du Paul Claie, Mesdames Muret et Solange Valette, le député Maire de Millau, Monsieur Godfrain, Le conservateur des archives municipales de Millau, Mr. Henri Moizet. Monsieur Alain Fournier, maire de Nîmes, son conseiller municipal Cesari. Mme Mireille Coste-Marcorelles et Pierre Marie Bertrand, Mme le Maire des Rives Colette Meinard, Feu Albert Pons. Solange et Guy Fortin, Mr Chancelier. Nancy Koeber, Mr Bisson, Maire de Lieusant, Mme Chambaret, maire de Cerny.....

J'ai trois mètres linéaires de pochettes de courriers sur mes rayons sans compter les dossiers !

Aussi ai-je conscience d'avoir omis bien involontairement des noms....qu'ils me pardonnent. Somme toute le travail de Mémoire est un travail collectif.
