

CAISSARGUES 12 JUILLET 1944
CASTRIES 17 JUILLET 1944

R. KOSKAS – A. JEANJEAN

Jeudi 2 octobre 2003, Midi Libre publiait l'article suivant :

« En regardant le mas d'Aubais aujourd'hui, on ne peut songer un instant qu'il fut victime d'un bombardement lors de la dernière guerre mondiale.

Les anciens se souviennent du 12 juillet 1944, à 10h 30, quand une bombe larguée par un avion allié détruisit entièrement le mas.

Ce même avion lâcha deux autres bombes dans les vignes voisines et encore deux dans les terres cultivées des propriétés proches. Au total cinq bombes de forte puissance ont creusé chacune un cratère de 60 m³ selon l'évaluation d'expertise du 4 août 1944. Leur souffle violent d'air chaud, détruisit la végétation sur un vaste périmètre alentour.

Par chance, il y eut seulement des blessés sans trop de

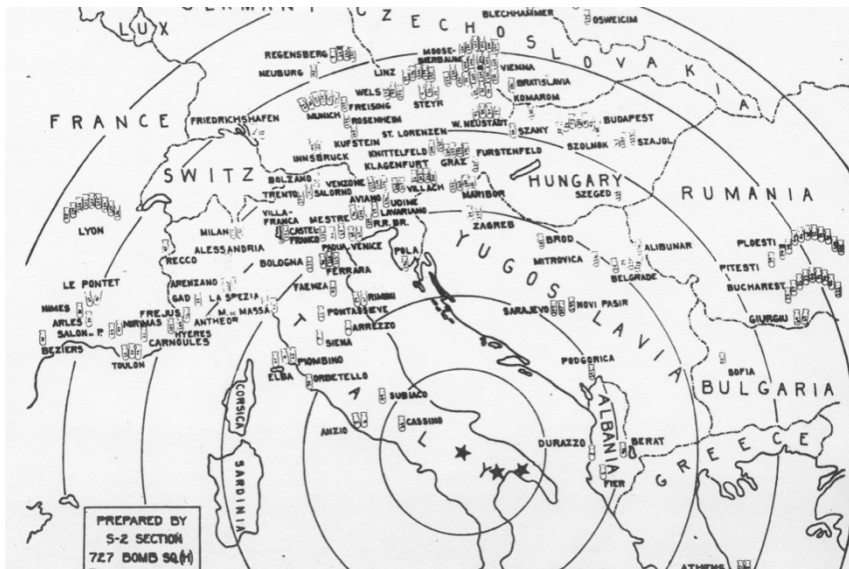
gravité. Dès que les sirènes d'alerte de Nîmes retentirent, le mas d'Aubais était évacué et tout le monde se tapit dans les vignes où éclatèrent deux bombes. Par miracle, toutes les personnes se trouvant là, en réchappèrent sans trop de dommages. En revanche, les animaux de basse-cour périrent. Un chevreau gambadeur, logé dans l'écurie dans un demi tonneau, fut épargné. Deux chevaux furent sauvés car ils se trouvaient dans les champs, attelés aux charrettes collectrices de gerbes de blé, en vue du battage prochain.

Les hommes, les femmes et les enfants, heureux d'être en vie mais dépouillés en quelques secondes de tout leur environnement, eurent une rude épreuve à surmonter en ces temps de guerre et de restrictions. »

Que savons nous de ce bombardement ? Pourquoi le mas d'Aubais³⁸?

Pour une meilleure compréhension, voici la composition d'un **Bomber Wing** (flotte de bombardiers) : plusieurs **Bombers Groups** (groupes de bombardiers), composés chacun de quatre **Bomber Squadron** (escadrons de bombardiers), auxquels il faut ajouter un **Fighter Group Escorte** (groupe de chasseurs d'escorte).

³⁸ Autrefois *Mas du Bai*. Le nom de *Mas d'Aubais* a été donné par le grand père de M. Dayon.



Carte du rayon d'action des B-24



Le mas d'Aubais avant bombardement
(Photo Dayon)

Exemple : le 451th **BG**³⁹ est composé des 724th, 725th, 726th, 727th **BS** + 1 **FGE**. La 15th AIR-FORCE, commandée par le Lt Gal William Doolittle était basée depuis le 3 janvier 1944 à Bari.

Dans le livre « *Log Book of the Liberators* » pages 234, 235, de Steve Birdsall, historien australien spécialiste de la guerre aérienne on peut lire ceci :

« *Missions flown in preparation for « OPERATION ANVIL » involved the strategic bombers throughout July, and six of these were particularly fruitful ; on July 5, fortresses with B-24s hit marshalling yards in Montpellier and Béziers and submarine pens in Toulon.... On July 12, some 315 Liberators bombed marshalling yards in Nîmes and Miramas, while a hundred more hit bridges across the Var rivers and in Théoule sur Mer. Bridges in Arles, Tarascon and Avignon were targets for 162 Liberators on July 17, and a week later Liberators dropped a thousand 20 pounds frag bombs over airfield at Chanoines and airdrome Valence⁴⁰. »*

³⁹ Le **451th Bomb Group** a effectué des interventions en France, Italie, Allemagne, Autriche, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, Pologne, Roumanie, Albanie, Hongrie.

Voici les interventions en France :

12 Toulon 11 /03 /44

51 Carmoules 25/05/44

52 Lyon Bron (aérodrome) 26/05/44

53 Salon de Provence (aérodrome) 27/05/44

61 Viaduc d'Anthéor 25/06/44

79 Toulon 11/07/44

80 Nîmes 12/07/44

84 Arles (pont de chemin de fer) 17/07/44

95 Le Pontet (raffinerie de pétrole) 02/08/44 (Patsy-Jack écrasé à Riotord 43)

97 Miramas 06/08/44

103 Toulon (positions d'artillerie) 14/08/44.

Le 451th a reçu la *Distinguished Unit Citation Mission* ainsi que l'*Air Medal Ribbon*.

⁴⁰ Les missions aériennes en vue de l'OPERATION ANVIL (Enclume) ont impliqué

Autre extrait de «*The Fight'n 451st Bomb Group (H) 724th, 725th, 726th squadrons* » basé à Castellucia de Sori, près de Bari, en Italie :

« *On July 12, 1944, the mission folder called for us to fly a mission to the Nîmes Marshalling yards, France. We got 23 planes off the ground in record times and headed across the water towards Corsica, then on to the target. We met our usual intense and accurate flack over target and seven Messerschmitt 109s made several passes at the formation. Our 57 tons of high explosives cut the tracks and destroyed much of the rolling stock. Several direct hits were noted on the repair shops. The boys at headquarter figured that it would be a while before the trains would be on time⁴¹. »*

Par contre, le Major Général Robert M. Webster, commandant la 12th AIR-FORCE en Sardaigne en juillet 1944 écrit :

« *The sixth mission on the 12th of July was to the*

les bombardiers stratégiques durant le mois de juillet, et six de ces missions ont été particulièrement fructueuses. Le 5 juillet, les forteresses avec des B-24s ont frappé les gares de triage de Montpellier, Béziers et la base des sous-marins de Toulon. (*Les Liberators sont retournés sur le port de Toulon six jours plus tard.*) Le 12 juillet, 315 *Liberators* ont bombardé les gares de triage de Nîmes et Miramas, alors que plus de cent autres frappaient des ponts sur les fleuves du Var ainsi qu'à Théoule sur Mer. Les ponts d'Arles, Tarascon, Avignon ont été les cibles de 162 *Liberators* le 17 juillet ; une semaine plus tard, les Libérateurs ont largué mille bombes à fragmentation de 200 livres sur les aérodromes de Chanoines et Valence.

⁴¹ Le 12 juillet 1944, le chef des opérations nous a demandé de partir en mission vers la gare de triage de Nîmes. Nous avons fait décoller 23 avions en un temps record, et avons survolé la mer en direction de la Corse, puis avons volé vers notre cible. Nous avons rencontré comme d'habitude une flack intense et précise ; sept Messerschmitts 109 ont fait plusieurs passes de tir sur notre formation. Nos 57 tonnes d'explosif ont coupé les routes et détruit beaucoup de matériel roulant. Plusieurs bombes ont touché les ateliers de réparations. Les gars du quartier général se rendirent compte qu'il faudrait un moment avant que les trains soient à l'heure. (Référence à Mussolini qui avait eu le mérite de faire marcher les trains italiens à l'heure).



Avions et bombes
(Photo R. Karstensen)



Alignement d'avions
(Photo R. Karstensen)

Marshalling Yards at Nîmes, France, and what seemed to be a « milk run » turned into a very rough one. Just before the ships made their run on the target, 8 to 12 ME-109's came out of nowhere into the front of the formation. Before the gunners could collect their wits, 3 of the bombers from our Group were shot down, and the fourth flew into the water on the way back. Two of our ships were into returning, and had us sweating for a while. Lt Morse had to land at Corsica for gas, and Lt Nestke had to land at Spinacola, Italy. Flack over the target was intense and accurate. The results were not too good and a lot of the aircraft returned with flack holes; however, some of the bombs were on the target and did quite a bit of damage. Lt Amoroso and Rothberg were slightly injured by flack and will receive the « Purple Heart⁴². »

Le site Internet du 461th BG, basé à Torretto, Italie, cite les B-24H de son groupe endommagés ou abattus par les ME-109 ou la flack (766th BS) le 12 juillet:

- B-24 H série # 42-78202 « Full-Boost⁴³ » abattu par les ME-109 à 5km d Barjols, Var. Pilote Lt Richards S. Fawcett.

⁴² Le 12 juillet, la sixième mission était la gare de triage de Nîmes, France. Ce qui devait être une mission de routine s'est métamorphosé subitement en une mission redoutable. Juste un peu avant que nos appareils arrivent sur la cible, 8 à 12 ME-109's sont sortis de nulle part face à la formation. Avant que les mitrailleurs n'aient pu réagir, 3 des bombardiers de notre Groupe ont été abattus et le quatrième s'est abîmé en mer sur le chemin du retour. Deux de nos appareils ont pris le chemin du retour, ils ne nous ont suivi que peu de temps. Le Lt Morse a dû atterrir en Corse pour faire le plein, et le Lt Nestke a dû atterrir à Spinacola, Italie.

La flack au dessus de la cible était intense et précise. Les résultats n'ont pas été très bons et beaucoup d'appareils avaient des trous causés par les obus anti aériens. Cependant certaines bombes ont bien atteint leur cible et ont fait pas mal de dégâts.

Les Lieutenants Amoroso et Rothberg ont été légèrement blessés par la flack ; ils ont reçu la "Purple Heart" (distinction remise aux militaires blessés en temps de guerre.)

⁴³ « A plein tube ».

- B-24 H série # 42-78291 abattu par les ME-109 près de St Maximin. Pilote Lt Frederick L. Dunn.
- B-24 H série # 41-29337 abattu par ME-109, tente de rejoindre la Corse, disparaît à 70 miles au sud de Porquerolles. Pilote Lt William J. Barmes.
- B-24 H série # 42-52723 « Dwatted Wabbit⁴⁴ » abattu par ME-109 près de St Maximin. Pilote Lt Chester A. Ray.
- Le 464th BG, 826th BS, basé à Pantanella, Italie, perd :
- B-24 H série 42-357 « Toggle Annie⁴⁵ » endommagé, crashé au retour entre Bari et Pantanella.

Le 779th BS perd :

- B24 H série # 28999 « The Flying Phartsack⁴⁶ ».Un moteur à l'arrêt, il se détourne vers Barcelone. L'équipage reste prisonnier pendant six mois avant d'être échangé contre un sac de blé US. Pilote Lt Harry A. Stroud jr.

Le 465th BG, 783th BS, basé à Pantanella Italie perd :

- B-24 H série # 42-52478, crashé à la Tour d'Aigues près de Pertuis, Vaucluse, sans plus de précisions.

Le mas ne présente aucun intérêt militaire ou stratégique. Aucun rapport ne mentionne son bombardement. Des troupes allemandes sont cantonnées dans deux châteaux voisins (châteaux de Vendargues et de Belle Coste), des italiennes, spécialisées dans les fusées auxiliaires du décollage des avions de la Luftwaffe lourdement chargés (base de Garons), dans un autre mas proche du village. Les bombardiers ont pour cible la gare de

⁴⁴ « Fichu Lapin. »

⁴⁵ « Annie la Balance. »

⁴⁶ « Le Sac de Pets Volant. »

triage de Nîmes. Pourtant une bombe tombe sur le mas d'Aubais: il est complètement détruit. D'autres bombes explosent dans les vignes et dans une luzerne proche ; les dégâts aux récoltes sont importants. La seule petite table qui n'est pas réduite en mille morceaux est volée le lendemain par des gens venus aider à dégager les décombres !

Personne n'est blessé ; c'est un vrai coup de chance. En effet, vers 12h30, toute la famille ainsi que des cousins de passage devaient déjeuner au mas. La grand mère qui avait préparé des pigeons aux petits pois, était sortie « s'abriter » dans un rang de vigne à proximité, avec sa petite fille et une voisine. La mère de M. Dayon, Julienne Dayon, pressentant le danger, revient de Caissargues où elle est allée faire des courses à vélo : elle a juste le temps de laisser sa bicyclette contre un gros platane et rejoindre ses proches dans la vigne, lorsque les explosions se produisent à 10h 30. Quelques heures plus tard, toute la famille attablée aurait été décimée.

M. Dayon⁴⁷ André, alors âgé de huit ans, se souvient toujours parfaitement de l'incident. Il se trouvait dans un champ de céréales moissonné, en compagnie de son père Frédéric. Ils ont entendu des vrombissements d'avions se dirigeant vers Nîmes. Un appareil distancé semblait à la traîne. Les autres sont passés au dessus du mas. Tout à coup ils ont entendu des sifflements et vu les bombes qui descendaient lâchées par le traînard. Ils ont eu juste le temps de plonger sous les souches d'un vignoble proche, André Dayon recroquevillé entre les jambes de son père. Puis tout a volé en éclats dans un bruit épouvantable, et dans une poussière épaisse. C'est alors que les explosions sur la gare de Nîmes ont retenti.

⁴⁷ Je remercie très sincèrement M. DAYON André qui m'a fort courtoisement reçu, m'a expliqué le déroulement des faits, m'a montré le mas, l'endroit des impacts et m'autorise à reproduire les photos prises par son père Frédéric DAYON.

M. Dayon m'a montré de façon très précise l'endroit des impacts de bombes. Il a aussi retrouvé des ailettes de ces bombes et des éclats de métal qu'il conserve comme des reliques. Ces ailettes correspondent bien au type dont le B24 H pouvait emporter jusqu'à une tonne⁴⁸.

Il s'agit en effet de bombes AN M64GP de 500 livres (250 kg) montées avec des fusées de culot de type M 101 A1 et A2. Ces bombes à fragmentation étaient utilisées pour des attaques contre les dépôts de munitions, les locomotives, les avions au sol, tous types de constructions ainsi que les petits bateaux de surface. Sur le B24, un mécanisme d'armement électrique était placé à côté du mécanisme lance bombes. Le bouton de contact servant à l'armement se trouvait sur le *Switch box panel*. L'aviateur bombardier installait son « viseur » qu'il jetait par dessus bord en cas de problèmes graves. Au retour de mission, il était retiré en un ou deux clics.

Erreur de visée ? Peu probable. Le B24 touché par la chasse allemande ou la flack a-t-il eu sa trappe à bombes coincée en position d'ouverture, puis cinq bombes s'en seraient-elles détachées comme elles auraient pu se détacher n'importe où ? C'est fort probable. S'il avait voulu s'en débarrasser, pour effectuer un atterrissage en catastrophe, il se serait dirigé vers la mer peu éloignée. N'oublions pas que ces bombardiers avaient été interceptés au-dessus du Var par la chasse allemande ; les chasseurs d'escorte venant d'Adriatique qui les accompagnaient étaient, vers Salon et Orange, au maximum de leur rayon d'action ; ils ont dû rapidement les abandonner. Même problème pour les bombardiers pris dans les tirs de la flack et qui ne pouvaient se détourner de leur ligne de vol : à quelques minutes près, ils étaient à court de carburant et ne pouvaient regagner leur

⁴⁸ Voir le site : <http://genso.9online.fr/P47arm.htm>



Photo 3 – Le mas après bombardement
(Photo Dayon)



Photo 4 – Ailettes de bombes
(Photo A. Jeanjean)

base. C'est d'ailleurs ce qui est arrivé à plusieurs d'entre eux. Il fallait à tout prix respecter le plan de vol prévu.

Il est évident que les bombardiers US ont subi ce jour-là pas mal de dégâts, la gare de triage Nîmes a quand même été touchée⁴⁹. Mais rien n'explique ce largage de bombes au dessus du mas d'Aubais. Mon ami Marcel ERTEL, bien connu pour ses recherches sur les crashes d'appareils Grumman F4F et F6F, a interrogé sans résultats d'anciens aviateurs encore vivants aux USA et ayant participé au bombardement.

Voici ce qu'a récemment écrit à M. Ertel, J. Albers Colonel USAF (retraité le 25/10/2003). En 2002 il commandait le 16th Expeditionary Opérations Group base aérienne 125 Istres Patch 16 AEW. *« Je suis très désolé, mais je ne peux pas répondre à votre question avec certitude. Dites à M. Jeanjean : bien sûr que non, le pilote de B-24 ou autre appareil n'aurait pas laissé tomber ses bombes dans les champs d'un fermier français qu'il essayait de libérer. Ce serait idiot. Si son avion est endommagé par des canons antiaériens ou attaqué par des avions de chasse ennemis, il peut avoir besoin de perdre du poids. La façon la plus facile de perdre ce poids, bien sûr, est de laisser tomber ces bombes sur un champ, pour qu'aucune personne ne soit blessée ou tuée, aucun bâtiment détruit ou endommagé.*

Et il y a aussi la possibilité que les dégâts causés à son avion par la chasse ou la flack soient la cause du lâcher de bombes intempestif, sans que le pilote puisse intervenir. Je doute beaucoup que le pilote ait largué intentionnellement ses bombes dans un secteur de champs et de récoltes. »

⁴⁹ La cousine germaine de M. Dayon Frédéric qui habitait derrière la gare de voyageurs Nîmes, (8 rue Boissy d'Anglas) pensait qu'elle se trouvait dans une zone à risques. Elle avait donc transporté au mas d'Aubais tous ses meubles. Son appartement n'a pas été touché ; quant aux meubles, on imagine la suite.

L'affaire de Caissargues semblerait bien le fait d'un pur hasard.

Castries 17 juillet 1944

Quelques jours après le bombardement intempestif du mas d'Aubais à Caissargues, un autre événement se produit le 17 juillet. Un bombardier B-24 de l'armée américaine se pose en catastrophe dans une vigne à Castries (34) après avoir effectué une mission de bombardement sur la ville d'Avignon.

En ce 17 juillet, une centaine de bombardiers américains B-24 Liberator composée en grande partie d'éléments du **456th** et **451th BG** (groupe de bombardiers) de la **15^{ème} Air Force** décollent de Stornara en Italie⁵⁰. Ils ont pour mission de détruire les ponts et les voies ferrées des villes d'Avignon, Arles et Tarascon dans le sud est de la France. Des chasseurs **P-51 Mustang** et **P-38 Lightning**⁵¹ les escortent. Comme précédemment des chasseurs allemands⁵² leur tombent dessus ; de plus, du côté d'Avignon, la flack est très violente.

Le rapport du « *Missing Air Crew Report* ⁵³ » est le suivant : « *17 juillet 1944. Groupe de mission No 86. Les cibles sont les voies ferrées et les ponts d'Avignon en France. Vingt-cinq bombardiers ont largué 26,5 tonnes de bombes GP sur les*

⁵⁰ « *The Flight'n 451 st Bomb Group* » *Mission diary. Sq. 451. Mission 84. 17/7/44. Arles railroad bridge.*

⁵¹ P-38 Lightning. Chasseur avec lequel Saint Exupéry s'est crashé en Méditerranée. Avec des réservoirs supplémentaires, il avait une autonomie de 700 km plus 5 mn pour les combats aériens.

⁵² Messerschmitt B-f 110.

⁵³ Rapport sur les équipages perdus en mission.

cibles. Bons résultats.

Huit chasseurs ennemis ont été rencontrés ; un a été abattu, l'autre endommagé. La durée de la mission a été de 7 heures 10 minutes. Un bombardier A/C numéro 42-74821 est porté manquant. Il est de la 744^{ème} escadrille et est piloté par le lieutenant Benjamin Hill qui est porté disparu au MACR 6687. L'avion a été vu quitter la formation à 13h 52mn et se dirigeait vers l'Espagne. Il a été vu une dernière fois avec deux moteurs en feu dans une position d'environ 4302N/0555E. Personne n'a été vu sautant de l'appareil. »

Les deux derniers témoins américains qui ont vu le B-24, Harold Glothlen et Joseph Bruner, disent que « *l'appareil semblait sous contrôle bien que deux hélices soient en drapeau ; il avait quitté la côte à hauteur de la Seyne sur Mer et se dirigeait sur la Corse. »*

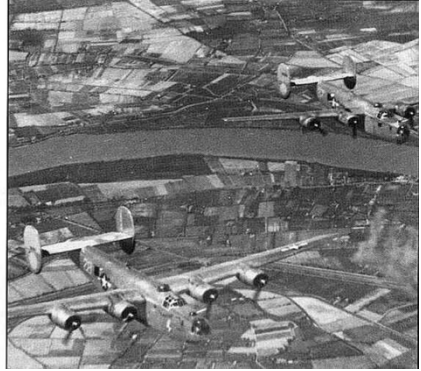
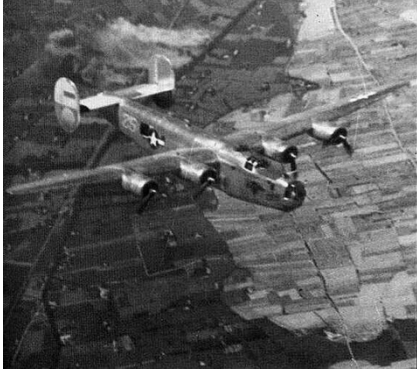
Les réservoirs sont percés ; impossible d'atteindre la Corse. Le pilote décide de revenir sur les terres pour permettre à l'équipage de sauter. Il pose ensuite l'appareil dans une vigne, route de Baillargues, près de Castries, sur la parcelle de M. Etienne Bonnaud⁵⁴.

Nous possédons les témoignages du Second Lieutenant Harold F. Wanamaker⁵⁵ ainsi que celui du Sergent Robert L. Ayers enregistrés sur cassettes audio.

« Après que les 2 moteurs gauche de notre avion furent endommagés par de éclats d'obus antiaériens, le pilote décida que nous pourrions au moins atteindre les côtes de la Corse. Nous jetâmes par dessus bord toutes les armes et équipements inutiles en la circonstance, afin d'éviter que l'avion ne perde de l'altitude. Cette mesure n'étant pas suffisante, Ben, le pilote, fit

⁵⁴ Actuellement une prairie près du cimetière St Eloi.

⁵⁵ Son témoignage date de 2003 ; celui de Ayers a été enregistré en 2000.



3 avions au dessus d'Arles
(Photo R. Karstensen)



3 avions au dessus d'Arles
(Photo R. Karstensen)

demi tour vers le sud de la France et nous ordonna de sauter aussitôt que nous fûmes au dessus des rivages.

Le mitrailleur de la tourelle supérieure était atteint par plusieurs éclats et était déjà mort. Le copilote refusa de sauter, pensant que ce dernier pouvait être encore en vie et qu'il pourrait avoir de l'aide après l'atterrissage. J'essayai de convaincre Zimmerman, le copilote, que Harless ne pouvait en aucun cas être encore en vie après une blessure si profonde à la tête ; son corps avait aussi été atteint par des éclats à plusieurs endroits. Zimmerman s'obstina et refusa à nouveau de sauter. C'est alors que Ben, le pilote, lui confia la responsabilité de l'appareil qui fit un atterrissage sur le ventre réussi. J'appris plus tard que Zimmerman survécut, n'ayant souffert que d'une fracture à la jambe durant l'atterrissage. Nous lui avons annoncé que Harless était mort.

Mais revenons à la séquence où nous étions au dessus des côtes de France et après avoir eu cette conversation avec Zimmerman. Je reçus un appel me demandant d'aller dans le centre de l'avion pour voir pourquoi l'un des mitrailleurs ne voulait pas sauter. Il avait si peur et tremblait tellement qu'il n'arrivait pas à se tenir debout. Après l'avoir quelque peu calmé, je lui demandai de s'agenouiller face à la porte basse à l'arrière et de saisir le cordon d'ouverture de son parachute. A ce moment là, je le poussai dans le vide, et durant quelques instants j'eus l'impression d'avoir envoyé cet homme à la mort.

Je vis que son parachute s'était ouvert et j'ai alors sauté aussi. Lors de ma descente les Allemands au sol me tirèrent dessus. La chance voulut que je ne fus atteint qu'à l'annulaire gauche. Lorsque je touchai le sol, ma cheville gauche se brisa ; mon pied était tout disloqué. Je le remis facilement en place toutefois. Puis, je préparai un pansement de brindilles d'herbe et pris un bandage qui se trouvait dans la trousse de premiers soins



B 24 en vol

attachée au parachute. Ensuite, j'appliquai ce pansement à ma cheville et l'attachai avec un cordon du parachute, afin de le maintenir.

Peu après l'atterrissage, celui que j'avais poussé hors de l'avion me trouva et me raconta qu'il était ravi de sa descente en parachute. Il me dit que ce fut la plus grande sensation de sa vie, car, après qu'il eut sauté, toute peur disparut.

Presque au même moment, les Allemands nous virent et nous ordonnèrent de nous approcher d'eux. Ils ne permirent pas à mon camarade de me soutenir et il m'était difficile de marcher seul jusqu'à eux. Une fois près d'eux, ils nous montrèrent du doigt un panneau sur une clôture où était inscrit en Allemand « Attention, champ de mines ! » Etant donné que nous étions sur une plage, ces mines étaient probablement destinées à de l'équipement lourd.

Tandis qu'ils nous conduisaient jusqu'à leurs quartiers, un officier apparut et donna l'ordre à un soldat de me porter sur son dos jusqu'au camion qui venait d'arriver pour nous transporter jusqu'à leur bâtiment. C'est là que je passai ma première nuit en captivité, essayant de dormir sur le sol derrière un gros appareil de chauffage.

Je ne sais où ils emmenèrent mon compagnon. Je n'ai vraiment jamais su exactement les noms de tous les membres de l'équipage afin de m'en souvenir après tant d'années⁵⁶.

Le jour suivant, je fus transporté dans une belle maison près de la plage, pas très loin de la ville d'Avignon. Je pense que cette maison abritait les bureaux d'un hôpital voisin. On me donna un pyjama et un bon lit au 2^{ème} étage. J'y suis resté du 18

⁵⁶ Cela s'explique aussi par le fait que quelques jours avant la mission une partie de l'équipage avait été remplacée par des nouveaux qui ne se connaissaient pas avec les anciens.

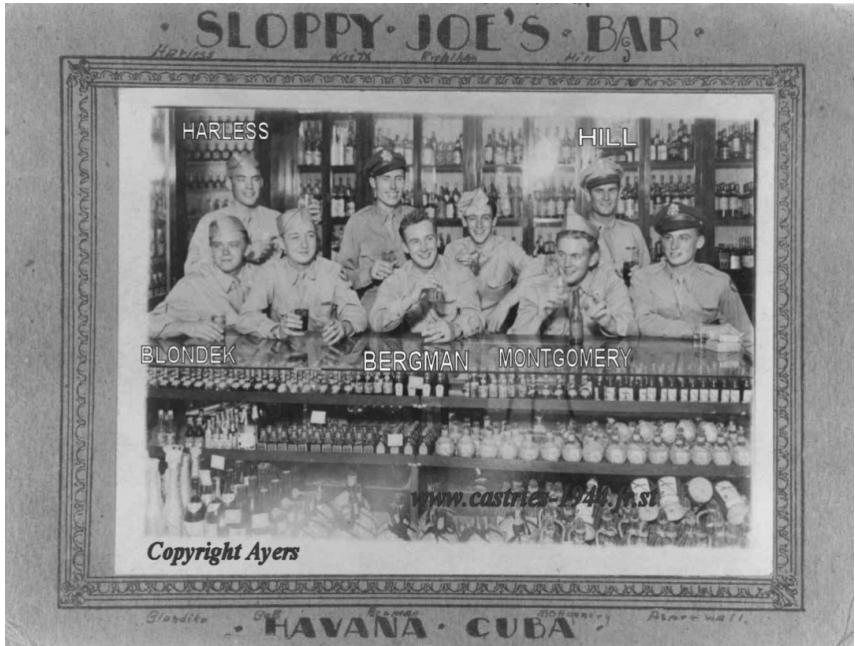
au 28 juillet 1944, au lit avec ma jambe élevée afin d'en réduire l'enflure.

J'avais trois gardes différents, chacun d'eux en poste pendant huit heures. Celui qui me gardait la nuit apportait toujours avec lui une bouteille de vin et de quoi manger pour nous deux, et nous jouions aux dames. Un autre s'apprêtait à m'aider à m'enfuir et m'apportait différentes sortes d'armes afin que je m'y familiarise. Le troisième était un polonais à qui j'ai communiqué mon adresse à la maison ; quand il fut fait prisonnier durant l'invasion du sud de la France, il put contacter un soldat américain et lui demander d'avertir ma femme que j'allais bien.

Ma jambe était guérie le 27, et le 28 on m'emmena en train à Oberrausal en Allemagne pour subir mon interrogatoire. Entre Lyon et Paris j'ai essayé de m'évader en sortant par la fenêtre tandis que le garde accompagnait un autre prisonnier aux WC. A ce moment précis, le train allait assez lentement et je pensais que j'aurais pu sauter sans risque de me faire mal, et ensuite nager dans le Rhône avec l'espoir d'être repéré par des Résistants. J'avais pris le havresac du garde et avais déjà une jambe hors du rebord de la fenêtre, quand une française, que le garde avait invitée à voyager dans le même compartiment, s'est mise à pleurer en me tenant la jambe. Elle me dit que si j'arrivais à me sauver, les Allemands la tueraient pour m'y avoir aidé.

Tous les hommes, français, qui stationnaient dans le couloir, voulaient me voir m'évader. Et quand je me suis dit qu'après tout, ce ne serait pas la meilleure chose à faire, je retournai m'asseoir, espérant que je ne regretterais jamais cette décision. Le restant du voyage jusqu'à Oberrausal se passa sans incident. » (H. F. Wanamaker).

Le Sergent mitrailleur Robert L. Ayers, dans son témoignage, commence par décrire son entraînement de Cadet



Quelques membres de l'équipage en avril 1944 à la Havane

dans l'US Air Force. Puis, son avion et l'équipage ont quitté Palm Beach en Floride pour l'Italie, au début de l'été, faisant escale à Puerto Rico, Guyane Hollandaise, Guyane Anglaise, Belém et natal au Brésil, Dakar, Marrakech, et Tunis. Assigné au groupe bombardier 456 de la 15^{ème} Air Force, cet équipage avait des missions dans l'ensemble du front sud européen, de Roumanie, jusqu'en France. Ayers était affecté au canon placé dans la proue de l'avion.

Vers le 10 juillet, ils ont fait un raid sur une gare de triage à l'ouest d'Avignon, probablement Nîmes. Le 17 ils ont attaqué un pont au sud d'Avignon. Il s'agit de celui de Beaucaire à Tarascon.

L'avion a tourné à gauche pour rejoindre la Méditerranée, passant au dessus de la gare bombardée la semaine précédente. Comme ils approchaient de la mer, deux des quatre moteurs ont été atteints par la DCA. Le mécanicien à l'arrière a été tué et le plexiglas qui couvrait le poste d'Ayers a été pulvérisé. L'avion a commencé à perdre de l'altitude. Le capitaine pilote a donné l'ordre d'évacuer. Le copilote a refusé, décidant de rester pour aider le pilote à atterrir sur l'eau et de préférence sur terre.

Ayers a sauté en parachute et atterri sur la partie nord d'un bras de terre d'environ 50m de large entre la mer et un étang (près de la Grande Motte ?). Le ruban de terre était complètement couvert de mines. Après avoir enterré son parachute dans le sable, il s'est caché dans une touffe d'arbustes. La nuit il a contourné l'étang par l'est, puis s'est endormi au petit matin dans des herbes hautes. Il a été réveillé par un soldat allemand qui l'a conduit à un poste de garde au milieu du champ de mines. C'était en fait un jeune russe, fait prisonnier à Leningrad et forcé à rejoindre l'armée allemande.

Du poste de garde, il a été conduit en charrette à un centre de commandement à 2 heures de là, où il fut interrogé par un

capitaine. Le lendemain, il fut transporté sur une base qui avait servi d'école aérienne au sud d'Avignon (Istres ?). Là, il a retrouvé son équipage, sauf le mécanicien, Harless, tué dans l'avion et que les Allemands ont enterré près du champ où l'avion avait atterri sur le ventre. Sa plaque d'immatriculation (dogtag) avait été clouée sur la croix de la tombe.

Plus tard, la veuve du mécanicien a fait transférer ses restes en Amérique. Les prisonniers furent conduits à Francfort par Avignon, Dijon et Mulhouse. Ayers a fini dans un camp réservé aux sous officiers aviateurs pas très loin de Leipzig.

Le camp fut libéré par les Russes. Ils le laissèrent passer vers les troupes américaines. Il fut rapatrié par avion d'Angleterre.

Revenons sur la composition de l'équipage.

- **Fst Lt. Benjamin F. Hill** né le 22 janvier 1918. Serial 0-737951. Pilote. Oklahoma USA. A sauté de l'avion en parachute. A été légèrement blessé et fait prisonnier. Interné au Stalag Luft III, libéré à la fin de la guerre. Ayers mentionne que pendant leur entraînement, en dérogation des règlements, il venait passer ses soirées dans la tente de ses équipiers. Il connaissait bien ses hommes et formait avec eux un équipage très soudé. Décédé dans les années 90, il a fait carrière dans l'armée pendant 40 ans.
- **Snd Lt. James V. Zimmerman**. Serial 0-692602. Copilote. A posé avec succès l'avion sur le ventre à Castries et a survécu avec une jambe cassée ; il a été caché par des villageois français et dénoncé par la suite par un collaborateur qui l'a fait arrêter par la gendarmerie.



Wanamaker

Il a été envoyé plus tard dans un stalag et libéré à la fin de la guerre.

- **Snd Lt. Harold F. Wanamaker** né le 1 novembre 1920. Serial 0-576613. Bombardier. Washington USA. A sauté de l'avion en parachute. Fait prisonnier, blessé à une cheville et à un doigt par une balle tirée lors de sa descente en parachute. Interné en octobre 1944 au Stalag Luft III, libéré le 29 avril 1945 par l'armée américaine. Avait déjà été abattu le 13 juin 1944 lors d'une mission en Allemagne. Il est l'unique survivant, habite dans l'état de Washington. Il est âgé de 84 ans. Nous lui avons adressé la photographie de son avion posé dans la vigne. Il n'en croyait pas ses yeux.
- **S/Sgt. Willis D. Harless.** Serial 38463186. Mitrailleur Ingénieur de vol. Oklahoma USA. Mortellement blessé par la flack au dessus d'Avignon. Enterré à Castries le soir même. Rapatrié dans un cimetière aux USA en 1956.
- **S/Sgt Robert M. Rodgers** né le 10 septembre 1923. Serial 36447861. Radio. Missouri USA. A sauté de l'avion en parachute. Fait prisonnier, interné au Stalag Luft IV pendant 9 mois. Evadé en avril 1945. Décédé en 2003.
- **Sgt. Robert L. Ayers** né le 28 août 1923. Serial 17131234. Mitrailleur tourelle de nez. Wisconsin USA. A sauté de l'avion en parachute. Fait prisonnier, interné au Stalag Luft IV et libéré à la fin de la guerre. Décédé en 2000 peu après avoir enregistré son témoignage.
- **Sgt. Raymond Montgomery** né le 5 juin 1923. Serial 31306665. Mitrailleur tourelle supérieure. Massachusetts USA. A sauté de l'avion en parachute. Fait prisonnier, interné au Stalag Luft IV et libéré à la fin de la guerre.
- **Sgt. Alexander S. Blondek** né le 13 septembre 1921.

Serial 42011095. Mitrailleur tourelle de dessous. New Jersey USA. A sauté de l'avion en parachute. Fait prisonnier, interné au Stalag Luft IV et libéré à la fin de la guerre. Décédé en 1991.

- **Sgt. John F. Bergman** né le 2 mars 1924. Serial 42020176. Mitrailleur tourelle de queue. New York USA. Fait prisonnier, interné au Stalag Luft IV et libéré à la fin de la guerre. Décédé en 1994.
- **Levine**, un navigateur, faisait partie de l'équipe à l'entraînement. Mais, comme il était « *jew* » (juif), il avait peur de ce qui pourrait lui arriver s'il tombait aux mains des Allemands et a tout fait pour ne pas partir vers l'Europe. Il s'est fait porter malade au dernier moment, s'est disputé avec une infirmière et même avec le « *Skipper* », Ben Hill. Ce dernier a d'ailleurs essayé de s'en débarrasser sans succès, juste avant le départ pour l'Italie. Levine était toutefois un excellent navigateur qui les a bien guidés pendant la traversée de l'Atlantique et posés à quelques kilomètres de Dakar. Il n'a pas participé à la dernière mission, ayant été affecté à un autre équipage quelques jours avant.

Comment les habitants de Castries ont-ils vécu cet événement ? Voici le témoignage de M. Jean Vassas⁵⁷ :

« A cette époque j'avais huit ans et je me souviens très bien du bruit assourdissant qu'a provoqué l'arrivée de cet avion, si bas, le choc au sol, et, ensuite, le nuage de poussière. Henri Brunel, âgé de seize ans à cette date, habitant au Café de la Promenade, a pu voir du haut de sa terrasse, l'arrivée de l'avion

⁵⁷ Nous remercions très sincèrement Mme et MM Gabach, Brunel, Fournier, Vassas et Volle qui nous ont spontanément fait part de leurs témoignages et nous ont conduit sur les lieux de l'accident.



Mitrailleur Harless

volant très bas qui venait de la direction du Crès ; il s'est précipité vers la gare, mais au carrefour de la rue des Faïsses, le gendarme Verdelan qui habitait à la maison Rousset, lui a ordonné d'aller avertir la gendarmerie et la mairie du crash de l'avion.

Mon beau frère, Robert Fournier, alors âgé de vingt et un ans, se souvient que la DCA allemande tirait très bas ; cela aurait pu même endommager des maisons et même le château. Il a pris sa bicyclette pour se rendre sur les lieux, mais il lui a été impossible de franchir le cordon de soldats allemands qui ont été aussitôt près de l'appareil.

Lors du crash, le mitrailleur était mort à son poste ; le pilote, indemne, a pu s'enfuir vers les bois de la garrigue basse (Vigne Morte⁵⁸). Il a été arrêté par les Allemands guidés par des chiens policiers à la maisonnette de Laurent.

Le mitrailleur décédé a été transporté à la mairie, veillé par quelques personnes dont ma cousine Yvonne Chareyre-Gabach⁵⁹. Il a été inhumé⁶⁰ au cimetière Saint Lazare : c'était la tombe de l'Américain. Sa famille l'a rapatrié quelques mois après la Libération.

Le soir de ce 17 juillet, presque toute la population de Castries, grands et petits dont je faisais partie, descendit route de Baillargues pour voir l'avion.

J'ai eu d'autres témoignages concernant le crash de l'avion. Tout d'abord, Jean Révolte, 9 ans à l'époque, dont la maison était la dernière au sud du village, sauf du côté opposé où il y avait la gare en pleine activité à ce moment là. C'est son

⁵⁸ Le pilote qui était vraisemblablement indemne, s'est enfui vers les bois, accompagné de deux personnes de Castries qui essayaient de le cacher. Mais, ils ont été vus par M. X qui les a dénoncés. Le pilote a été capturé 2 à 3 heures plus tard.

⁵⁹ Ainsi que Mme Robeau.

⁶⁰ En fin de nuit.

père, Marcel qui, en compagnie de Louis Bonnet, Etienne Bonnaud et Michel Volle, ont aidé le pilote à s'extraire de la carlingue, le mitrailleur étant mort à son poste. Avant d'aller sur les lieux du crash, Marcel avait recommandé à ses enfants de rester à l'intérieur de la maison, car il craignait des représailles de la part des Allemands.

Maguy Couret, 8 ans et Michel Ribéra, 10 ans se souviennent qu'ils se sont beaucoup amusés à l'intérieur de l'avion cet été 1944 ; il y avait des balles tout autour du fuselage⁶¹.

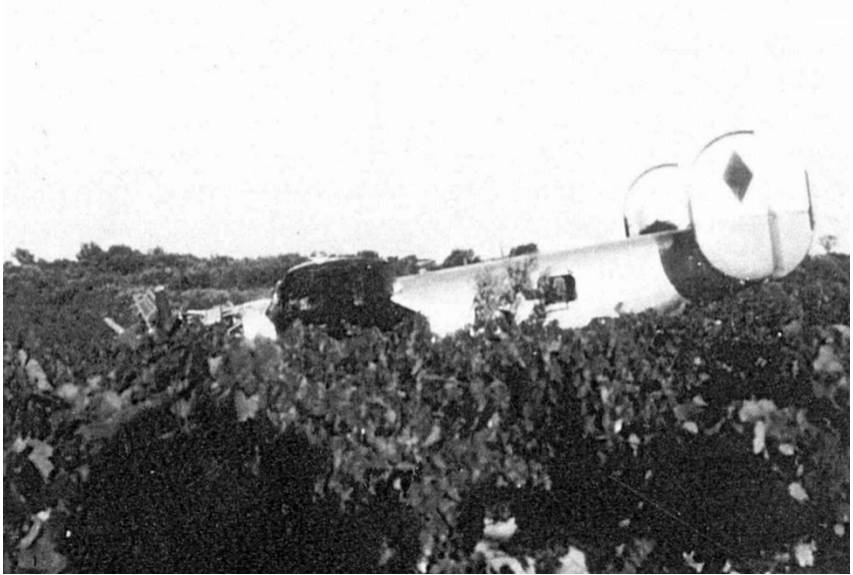
Marie Jalade-Ribera possède encore aujourd'hui une paire de sabots que son père avait ressemelée avec un pneu de l'avion. Je les ai vus : c'est incroyable, on voit même la marque du fabricant.

Ma sœur Henriette Fournier-Vassas, a dans son jardin un genre de bac en aluminium trouvé dans le bois du chemin de St Brès, car, quelques jours après l'accident, elle ramassait des glands pour nourrir le cochon, en compagnie d'Hélène Barthe-Dupy ; j'étais moi-même de cette sortie.

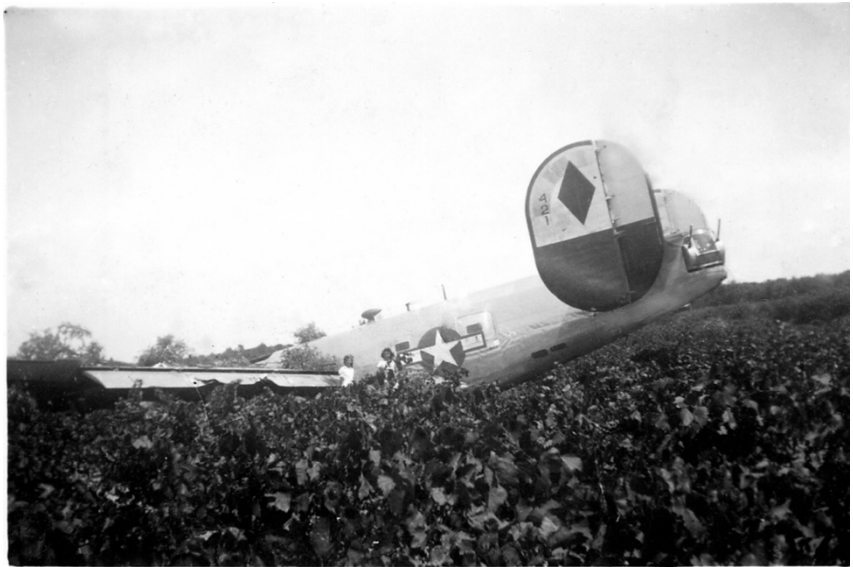
Au sujet de la gare, Jean Révolte se souvient de l'anecdote suivante racontée par son père. Le mécanicien du train de marchandises s'étant approché de l'avion, les Allemands voulaient l'arrêter car il était en uniforme SNCF ; c'est M. Dudieuzère qui s'est interposé en disant : bahnhof, bahnhof !!! (la gare, en allemand).

Un témoignage important de ce jour, c'est Michel Volle, président du Club Taurin qui me l'a raconté : étant sur sa terrasse impasse du Lierre, il a vu arriver la forteresse volante et le pilote a réussi d'un coup d'aile à éviter la grande cheminée de

⁶¹ L'avion sera complètement démonté par les ferrailleurs qui recherchaient en priorité tout ce qui était en aluminium. A un certain moment, il n'est resté sur place que les moteurs.



Avion dans les vignes
(Photo J. Paulet)



Avion dans les vignes
(Photo H. Bernard)

l'usine. Aussitôt il a accouru sur les lieux de la chute.

La mère de Maria Andrieux a eu ce jour-là, la peur de sa vie, car elle se trouvait sous le mûrier de la vigne Jouvenel ; l'avion a décapité les hautes branches. Actuellement, c'est là où habite Gérard Bolorinos.»

Il faut noter qu'aucune plaque commémorative n'a été placée sur les lieux du crash.

Quel genre d'avion était le **B-24 H Liberator** ?

Au cours de la guerre 1939-1945, plusieurs types de bombardiers ont volé et les techniques ont rapidement évolué.

- Chez les Allemands le **He-111 Heinkel** a été le principal bombardier au début de la guerre ; il a participé à la Bataille d'Angleterre.
- Le **Ar-234 Blitz Arado** est le premier bombardier à moteur à réaction de l'histoire. Il a également été utilisé comme intercepteur de nuit. Il est arrivé trop tard dans la guerre pour pouvoir en changer le cours.
- En Grande Bretagne, le bombardier du début de la guerre a été le **Blenheim**, bombardier léger qui a participé à la Bataille d'Angleterre. Il a été suivi de l'**Halifax**, premier bombardier quadrimoteur du Bomber Command. Mais il s'est révélé trop lent et a été retiré du service sitôt la guerre finie. Enfin le **Lancaster** a été le bombardier des Alliés qui pouvait emporter les plus lourdes charges. Les formations de Lancaster étaient chargées du bombardement de nuit au dessus de l'Europe.

Chez les Américains, cinq types de bombardiers ont évolué.

- Le **B-17 Superfortress** : C'est le bombardier américain le

plus célèbre car il effectuait les bombardements massifs de jour en Europe. Il a servi également sur le front du Pacifique, mais dans une moindre mesure.

- Le **B-24 Liberator**. Ce bombardier n'est pas très connu ; il fut pourtant très utilisé en Europe.
- Le **B-25 Mitchell**. Ce bombardier moyen a été utilisé sur tous les fronts et parfois transformé en avion d'attaque.
- Le **B-26 Marauder**. Autre bombardier moyen du conflit.
- Le **B-29 Superfortress**. Ce bombardier lourd n'a été utilisé que sur le front du Pacifique. Ce sont ces bombardiers qui ont largué les bombes atomiques sur le Japon. Ils ont encore servi après la guerre.

La première version du **B-24 H Liberator** a été construite en 1943 par North American. Par la suite, Consolidated Aircraft Corporation assurera la production qui s'élèvera à 3 100 exemplaires.

Il est équipé de 4 moteurs à piston turbocompressés, 14 cylindres en étoile, Pratt et Whitney R-1830-65. La puissance est de 895,5 kW. Les dimensions sont les suivantes : envergure 33,53m, longueur 20,47m, hauteur 5,50m, surface alaire 97,40m². Masse à vide : environ 15 000kg.

L'armement comporte 10 mitrailleuses 12,7mm (2 dans les tourelles dorsale, ventrale, de nez et de queue, plus 1 de chaque côté, des munitions pour 5 200 tirs), 5 806kg de bombes.

Vitesse maximale : 487 km/h ; vitesse de croisière : 346 km/h. Plafond : 8 534m. Distance franchissable : 5 950km.

Equipage : entre 7 et 12 aviateurs.

Dans l'avion qui s'est posé en catastrophe à Castries, ils étaient 10.

Le seul membre de l'équipage, encore vivant est Harold F. Wanamaker.



Wanamaker et son épouse en juin 2004

Classified by 3111
 to SECRET
 by W. M. ...
 date ...

~~CONFIDENTIAL~~

5587

WAR DEPARTMENT

HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
 WASHINGTON

IMPORTANT: This report will be compiled by each Army Air Forces organization within 48-hours of the time personnel are officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location Stornara Command or AF 15th
 Group 458th Squadron 744th
2. SPECIFY: Point of Departure Stornara Fld. Course NW to target
 Target Avignon Type of Mission Combat (Bombing)
RR Bridge
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:
Clear, Visibility 15 Miles.
4. GIVE: (a) Date 17 July 44 Time 1352 Location 43 02 N / 05 55 E
 of last known whereabouts of missing aircraft.
 (b) Specify whether: Last Sighted Last Contacted by
Radio
 Forced Down Seen 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: direct cause of loss unknown
6. AIRCRAFT: Type, Model & Series B-24 G AF Serial No 42-78421
 ENGINES: Type, Model & Series R-1830-65 Buick AF Serial No (a) 438926
 (b) 438477 (c) 438631 (d) 437906
6. INSTALLED WEAPONS: (Furnish below Make, Type, and Serial Number)

(a) <u>1248987</u>	(b) <u>1248968</u>	(i) <u>1249358</u>
(c) <u>1248809 (all weapons cal 50 M-2)</u>	(d) <u>1249034</u>	(j) <u>978394</u>
(e) <u>1249050</u>	(f) <u>1249195</u>	
(g) <u>1249197</u>	(h) <u>1249285</u>	
9. PERSONNEL LISTED BELOW REPORTED AS: Battle Casualty Non-Battle Cas.
10. NUMBER OF PERSONS 9 CREW 9 PASSENGERS None Total 9
 (Starting with "Pilot" furnish the following particulars; if more than 12 persons were aboard, list similar particulars on separate sheet and attach to this form)



CREW POSITION	Name (Last Name First)	RANK	SERIAL NUMBER	RELATIONSHIP	ADDRESS
1. Pilot	<u>Hill, Benjamin F.</u>	<u>2nd Lt</u>	<u>O-787951</u>	<u>Mr. G. Edgar Hill,</u>	<u>RTD</u>
	Father, Millsap, Texas				
2. C/P	<u>Zimmermann, James V.</u>	<u>2nd Lt</u>	<u>O-692602</u>	<u>John W. Zimmermann,</u>	<u>RTD</u>
	Father, 329 Hackensack St., Carlstadt, N.J.				
3. B	<u>Wanamaker, Harold F.</u>	<u>2nd Lt</u>	<u>O-576613</u>	<u>Belva Jean Wanamaker,</u>	<u>RTD</u>
	Wife, 115 W. Hackberry St., Enid, Oklahoma				
4. L/WG	<u>Montgomery, Raymond</u>	<u>NMP Sgt</u>	<u>31306685</u>	<u>Klinore Montgomery,</u>	<u>RTD</u>
	Mother, 624 Union St., So. Weymouth, Mass.				
5. R/WG	<u>Harless, Willis D.</u>	<u>S/Sgt</u>	<u>38463186</u>	<u>Pearl Harless, Mother,</u>	
	Box 212, Soper, Oklahoma				
6. NG	<u>Ayer, Robert L.</u>	<u>Sgt</u>	<u>17131234</u>	<u>Alice Ayer, Mother,</u>	<u>RTD</u>
	Goodman, Wisconsin				
7. T/WG	<u>Rodgers, Robert M.</u>	<u>S/Sgt</u>	<u>36447861</u>	<u>Mary Rodgers, Mother,</u>	
	1108 E. Foresthill Ave., Peoria, Illinois				
8. BG	<u>Blondek, Alexander S.</u>	<u>Sgt</u>	<u>42011095</u>	<u>Katherine Blondek,</u>	<u>RTD</u>
	Mother, 134 9th St., Passaic, N. J.				
9. TG	<u>Bergmann, John F.</u>	<u>Sgt</u>	<u>42020176</u>	<u>Mary E. Bergmann,</u>	
	Mother, 164 Geary Street, Buffalo Erie, New York				

CONFIDENTIAL

9. _____
 10. _____
 11. _____
 12. _____

11. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWN
 LEDGE OF AIRCRAFT AND CRASH LOCATIONS (only one) COLUMN TO
 INDICATE BASIS FOR INFO:

	NAME IN FULL	RANK	SERIAL NO	Contacted	Last	Saw
				by	Sighted	Crash
						Forced
						Landing
1.	Mc Glothlen, Harold E.		37659040	T/Sgt		X
2.	Bruner, Joseph W.		35728248	S/Sgt		X
3.						
4.						
5.						
6.						

12. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, CHECK ONE OF THE
 FOLLOWING:
 Parachutes were used Persons seen walking away from scene
 of crash Any other reason (specify) When last sighted,
plane was apparently under control with two engines feathered.
13. ATTACH, AS INCLOSURES TO THIS REPORT, EITHER AERIAL PHOTOGRAPHY;
 MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIR-
 CRAFT WAS LAST SEEN.
14. ATTACH, AS INCLOSURES TO THIS REPORT, EYEWITNESS DESCRIPTIONS OF
 CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTINENT TO
 MISSING AIRCRAFT.
15. ATTACH, AS AN INCLOSURE TO THIS REPORT, A DESCRIPTION OF THE EX-
 TENT OF SEARCH, IF ANY, AND GIVE NAME, RANK, AND SERIAL NUMBER OF
 OFFICER IN CHARGE HERE; (if no search, so state giving reason)
No search made. Over enemy territory.

Date of this Report 19 July 1944

L. A. Weissinger
 (Signature of Preparing Officer)

- 5 Incls:
 Incl 1 Sketch of location
~~Incl 2~~ of casualty
 Incl 2 Eyewitness statement (Mc Glothlen)
 Incl 3 Eyewitness statement (Bruner)

L. A. WEISSINGER,
 Major, Air Corps,
 Adjutant.

ANNEXES

Caissargues :

Carte du rayon d'action des B-24
Photo du mas d'Aubais avant bombardement
Photo du mas après bombardement
Photo des ailettes de bombes
Viseur de bombardier
Avion et bombes⁶²
Alignement d'avions⁶³

Castries :

3 photos des avions au-dessus d'Arles⁶⁴
Photo B-24 en vol
Photo chasseur allemand
Photo chasseur américain
Photo de l'avion dans les vignes⁶⁵

⁶² B-24 du 451th BG déchargé de sa cargaison de bombes, les mêmes que celles tombées à Caissargues. Un mécanicien tente de discuter avec une famille française. Sous l'avion, vers la roue, un homme d'équipage dort avant de repartir. A droite on aperçoit la valise porte habits. Photo R. Karstensen.

⁶³ Avions B-24 du 451th BG alignés pour être déchargés (septembre 1944) à l'occasion du pont aérien Bari Italie et Lyon-Bron pour ravitailler la 7th armée du Général G. Patton ainsi que les appareils alliés et français cloués au sol par manque d'essence et de munitions. Photo R. Karstensen.

⁶⁴ Photos prises par Robert (Bob) Karstensen, mitrailleur au 451th BG, squadron 724th sur le B-24 H « Minnesota Mauller ». Il a juste 18 ans lorsqu'il s'engage pour la durée de la guerre. A sa sortie d'école de mitrailleur, il est affecté à la 15th AF à Castelluccio de Sori. Il participe à 19 missions de bombardement. Président du « 451th BG », selon M. Ertel, il est très certainement décédé en 2 001.

Photo de l'avion dans les vignes⁶⁶

Photo de l'équipage

Photo du mitrailleur Harless⁶⁷

Photo de Wanamaker⁶⁸

BIBLIOGRAPHIE

B-24 LIBERATOR UNITS OF THE FIFTEENTH AIR FORCE.
Robert F. Dorr. (en anglais). Osprey Aviation. 2000.

⁶⁵ Photo appartenant à M. J. Paulet.

⁶⁶ Photo appartenant à Mme Hélène Bernard de Castries.

⁶⁷ Juste avant son départ des USA.

⁶⁸ Avant de partir pour Stornara (Italie) Mai 1944.