

**En 1944, un avion américain Liberator a été abattu**  
**par la DCA allemande installée au lieudit le Parc,**  
**à Bernières-le-Patry.**

Le 5 avril 1944 à 23h23, un avion Liberator est abattu par la DCA allemande installée à Bernières-le-Patry. L'avion s'est écrasé sur la commune de Truttemer-le-Grand, entre le bois des Hairies et le lieudit Anfernel.

Les documents suivants ne s'accordent pas sur la façon dont est mort un aviateur américain, Kittrell ou Davis. Selon une source indirecte ("des Français à Tinchebray"), citée dans un rapport américain, il aurait été achevé par le commandant du camp allemand. Cependant, Gabriel Desdoits, authentique résistant, voisin et témoin des faits, nie formellement cette accusation.

Il convient de préciser que MM. Desdoits, Jouenne et Leprince sont des témoins directs.

[Le crash d'Anfernel, texte de M. René Jouenne, 1994](#)

[Témoignages de M. Amand Leprince, transcrits par M. Stéphane Robine](#)

[Courriers échangés entre MM. Gabriel Desdoits, Serge Blandin et Emmanuel Hamel](#)

Pour commémorer cet événement, une stèle a été inaugurée le 9 avril 1994

au lieudit Anfernel, sur la commune de Truttemer-le-Grand.

## **1944-1994 Cinquantenaire du crash d'Anfernel**

### **Avril 1944 l'avion d'Anfernel**

**par M. René Jouenne**

Sur la demande de Monsieur le Maire de Truttemer-le-Grand, et pressé par quelques amis, j'ai longtemps hésité avant de transcrire ces lignes.

L'approche du Cinquantenaire du Débarquement Allié.

Les survivants de ces tragiques moments se font déjà rares. Nombre de jeunes s'intéressent sans doute à ce qui s'est passé dans la région, pendant les semaines qui ont précédé notre libération.

Voilà un fait marquant parmi tant d'autres !

Depuis fin 1942, Bernières-le-Patry avait été investi par plusieurs centaines d'Allemands qui avaient fait appel à l'entreprise Todt pour aménager un camp militaire, avec d'importants baraquements en semi-dur (pour l'hébergement des hommes). Il était situé aux villages du Parc et de Montfroux, le CD311 de l'Epine Mottet au carrefour du Parc était interdit à la circulation civile, à l'aide de chevaux de frise et des postes de gardes, 24 heures sur 24.

Le camp était équipé de puissants radars, de postes de D.C.A. Il était placé sur un couloir aérien de circulation et les escadrilles alliées se succédèrent tout l'hiver 43/44 pour aller bombarder des points stratégiques dans le centre de la France.

Chaque soir, un faisceau de projecteurs tournants installé au Mont Pinçon éclairait le ciel, car les avions de gros tonnages volaient de nuit. Il y avait également un central téléphonique qui reliait la frontière belge, jusqu'à Hendaye.

Après la guerre, nous avons appris que toutes ces installations avaient été signalées à plusieurs reprises à l'Intelligence Service à Londres, mais aucune suite n'avait jamais été donnée à ces informations. Dommage !

**UN TIR DE D.C.A. MEURTRIER**

Le 5 avril 1944, un bombardier américain, type "consolidated B.24.D.165 C O Liberator", numéro de série 42-72870 (serial) faisant partie du 801e groupe de bombardement : 406e escadrille, appartenant à la 8th Air Force américaine, décolle de la base d'Harrington en Angleterre, à 22 heures (heure anglaise), pour une mission de ravitaillement (armes et matériels) pour des maquis français.

A 23h23 (heure allemande), passant à la verticale sur Bernières, il est atteint de plein fouet par des canons de 20 mm de la D.C.A, sans doute la deuxième batterie de flak allemande. Le drame dure quelques poignées de secondes, sonnerie à bord de l'appareil qui commence à brûler, un des pilotes saute par la porte latérale, le feu se propage à ses vêtements; le mitrailleur de queue gagne la trappe centrale, la semelle de ses souliers brûle.

Les Allemands tirent de partout sur cet immense brasier, alimenté par les réservoirs de kérosène et les caissons de munitions qui étaient destinés à la Résistance de la région de Bordeaux.

L'escadrille comptait 17 avions qui étaient restés groupés, de ce fait la même unité a eu plusieurs appareils touchés par la D.C.A. de Bernières cette nuit là.

A noter que cet appareil et son équipage étaient à leur première opération au-dessus de la France occupée. Pas de chance ! Il faut savoir que 80 à 90% des militaires étaient des volontaires, les autres "non volontaires" ne voulaient pas se dégonfler et suivaient leurs camarades. Résultat : 13 avions et une soixantaine d'hommes perdus pendant l'année 1944.

Autres détails qui ont une certaine importance. Ces avions étaient de couleur noire, recouverts d'une peinture mate, pour être moins visibles. Ils volaient à basse altitude et à une vitesse de 200 à 250 km/h pour déjouer les repérages.

Six morts dans l'avion de Truttemer, dont quatre corps carbonisés et impossible à identifier.

Voici les noms des victimes de l'armée de l'air des Etats-Unis :

- S/Lt William W. Nicoll, pilote, 24 ans.
- Sgt Warren A. Brewer, radio, 24 ans.
- S/Lt Thomas F. Davis, bombardier, 23 ans.
- Sgt Richard C. Bindel, mécanicien, 25 ans.
- S/Lt William C. Harris, navigateur, 28 ans.

- Sgt Ralph L. Kitrell, mitrailleur, 20 ans.

Harris et Brewer étaient les seuls mariés de l'équipage.

Le S/Lt Davis avait été éjecté de l'avion, son corps n'était pas brûlé mais entier, il avait été achevé à coups de revolver dans la boîte crânienne, son parachute était resté accroché dans un arbre à 50 mètres de l'épave.

Roger Guillouet, qui avait 8 ans, se souvient d'avoir vu les morceaux de parachute restés en lambeaux. Le sixième corps sera retrouvé le surlendemain enterré à 2m50 sous le moteur de l'avion, ce devait être le mitrailleur Kitrell (il paraît qu'il était très grand). Mais bien entendu, tout reste un peu confus, car des témoins affirment qu'il y avait des ossements éparpillés un peu partout.

Dans l'heure suivant le drame, deux jeunes de Bernières se rendirent sur les lieux : Charles Gascouin et Gabriel Desdoits qui réside maintenant en Amérique. A leur arrivée, l'avion finissait de se consumer, les flammes n'avaient plus que 2 m de hauteur. Ces deux braves risquèrent de payer cher leur imprudence, ils furent inquiétés par les soldats.

Après bien des difficultés et étant reconnus par les Allemands du camp, ils furent reconduits par un camion militaire à leur domicile. Les servants de la flak allemande étaient tellement heureux d'avoir abattu un avion américain que pour fêter l'événement, ils firent ripaille et burent du champagne jusqu'aux aurores.

### DEUX AVIATEURS SONT SAUVÉS PAR LES FRANÇAIS

Très tôt, le matin, les habitants du bourg de Bernières apprennent l'origine du grand fracas du milieu de la nuit. Un avion allié a été abattu par la D.C.A. du Parc, des hommes sont carbonisés.

Il y aurait des survivants qui sont activement recherchés. Les Allemands fouillent tous les bâtiments et interrogent les habitants dans un rayon de trois kilomètres du point de chute.

La sentence "Toute personne qui apportera une aide aux aviateurs sera fusillée sur le champ". Par contre les Français qui aideront à les retrouver percevront une forte somme d'argent. Tout cela provoqua beaucoup d'émotion.

Vers 9 heures, un side-car avec à son bord un officier de la Kommandatur de Vire s'arrête devant notre porte et somme mon père (qui était le Maire à cette époque) de faire inhumer les corps des aviateurs. Mon père qui était plein de bon sens et connaissait bien les limites de la commune demanda des explications sur le point de chute. L'officier n'ayant qu'une carte incomplète et d'un modèle réduit, après maintes discussions, il fut décidé de consulter le plan

cadastral en mairie.

Ce qui donna que l'avion était tombé sur le territoire de Truttemer, près d'Anfernel, au lieu-dit "Les Hairies". Aucun doute ne subsistant, l'officier allemand partit pour Truttemer. Pour mon père, le problème étant résolu, il donna un coup de téléphone (du café du Perron, car c'était le seul qui était autorisé à fonctionner à Bernières), à son collègue : Alfred Halbout, maire, qui déclara :

"Toi, tu as une bonne épine de tirée du pied, mais moi... !"

Rémi Jouenne rentrait détendu, mais il ne se doutait pas de ce qui l'attendait dans les minutes suivantes et surtout l'importance des décisions à prendre.

### UN RESCAPÉ PRÈS DU BOURG DE BERNIÈRES

Comme chaque jour, je vaquais à mes occupations dans la cour de la ferme, quand tout à coup, j'aperçus à 60 mètres dans la trappe du grenier à foin de la famille Maupas un aviateur. Je me souviens comme si c'était hier, il était très grand et me faisait des signes avec ses bras.

A cette époque, j'avais 17 ans et je n'ai eu aucune hésitation, c'était un des survivants de l'avion !

Après avoir réfléchi, je descendis au potager chercher ma mère. Il n'était pas question de parler, car les jardins étaient fréquentés par plusieurs personnes. Très intriguée, elle me croyait malade et essayait de savoir...

Au même moment, mon père rentrait de la mairie, assez content de la tournure des événements.

Mais une grande responsabilité l'attendait.

Je fis part à mes parents de ma découverte, ils furent incrédules. La décision fut prise, nous allions voir de plus près car ils croyaient que j'avais des hallucinations. Puis au bout de quelques minutes, l'aviateur apparut dans la trappe du grenier à foin, contigu à notre bâtiment.

Nous étions là tous les trois un peu abasourdis devant l'ampleur de l'événement.

Nouvelle concertation avant d'agir.

La décision fut prise de prévenir Eugène et Alzina Maupas pour obtenir le silence. Puis mon père monta à l'échelle : plus personne ! A son appel d'une voix forte, notre aviateur sortit de sa cache aménagée dans le fourrage et se présenta. Plus tard, nous apprendrons que c'était le Sgt J.E. Porter Dispatcher (responsable de la cargaison et du largage). Il mesurait aux environs de 1m90, sa montre était arrêtée.

Je me souviens, il avait des dents en or. Il possédait des monnaies étrangères et sans doute les 3000 Frs en billets de 100 Frs (anciennes monnaies françaises). Cette somme était remise à chaque militaire effectuant une mission sur les territoires occupés.

Il ne parlait pas le français. Il nous fit comprendre qu'il y avait huit hommes à bord, mais qu'il n'y en avait que deux qui avaient sauté en parachute car l'avion volait très bas.

Poulet froid œufs sur le plat gâteaux et vin (pas de thé, nous n'en possédions pas, cette boisson était devenue introuvable) lui furent portés.

Toute la journée, voitures et side-cars défilèrent dans la cour de la ferme transportant des Allemands très énervés, faisant régner un climat d'insécurité presque insoutenable. J'ai beaucoup admiré le calme apparent de mon entourage.

Pour bien situer les événements, il faut rappeler qu'en début de semaine, le maire de Bernières avait eu pas mal de démêlés avec les autorités d'occupation. Un officier ivre l'avait menacé avec deux revolvers devant la porte. Grâce au sang-froid d'un jeune requis de 20 ans, qui venait chercher du lait chez nous, André Vergilino, qui parlait l'allemand, le pire fut évité de justesse.

Finalement, la cible fut notre chien qui était couché dans sa niche et avec tout ce vacarme, plusieurs voisins s'étaient approchés.

Le soir venu, avec l'aide de André Chanu, qui avait apporté un pantalon, l'aviateur fut habillé en paysan, ce qui le faisait rire de se voir dans cette tenue. Il nous donna l'accolade, principalement à moi qui l'avait aperçu le premier. Ce fut un grand moment qui marque une existence !

Vers minuit, le départ fut donné, escorté par mon père, après avoir traversé plusieurs herbages, il fallut franchir la ligne SNCF de Paris-Granville (elle était gardée chaque nuit par des sentinelles), en empruntant un petit pont longeant l'ancien canal (ce petit ouvrage existe toujours, les chasseurs le connaissent bien), direction le sud, pour se retrouver au petit matin dans la propriété de Félix Angot à "la Madeleine", à Tinchebray.

Les lieux étaient très fréquentés et les bavardages à craindre. Le transfert fut effectué par le docteur Ledos.

Autre souci, pour le brave docteur ! Il apprendra que le deuxième aviateur se trouvait sur la commune du Ménil-Ciboult au village le "Hubert".

C'était le S/Lt A.N. Kalbfleisch, co-pilote du "Liberator".

Profitant de l'obscurité, il avait échappé en toute hâte du lieu de la catastrophe et s'était dirigé à l'opposé du camp. Dans sa précipitation, en franchissant un petit cours d'eau, il se foula le pied. Malgré la douleur, il marcha de longues heures.

Epuisé, il frappa à une porte qui resta fermée. Un chien le flaira en jappant, puis le conduisit au domicile de son maître qui s'appelait Henri Leprince (un arrière-grand-père pour Sylvie Dufay). Il était temps, le jour commençait à pointer !

Henri Leprince camoufla le parachutiste dans un grenier. Il se confia au Père Lecomte, supérieur des prêtres de Ste-Marie, qui cachait six juifs recherchés par la Gestapo. Puis ce fut la filière du docteur de Tinchebray. La famille Leprince conserva longtemps l'écusson du para.

### LES OBSÈQUES DES AVIATEURS

La Feldkommandature ayant ordonné d'inhumer les corps des aviateurs dans le cimetière de Truttemer, Henri Dupont qui possédait un camion fonctionnant aux gazogènes fut réquisitionné. Cet homme qui aujourd'hui a 93 ans avec une mémoire étonnante, raconte les faits :

"C'était le 7 avril 1944, cinq cercueils avaient été confectionnés par Georges Dufay et André Madeleine, je les ai transportés dans mon camion, muni d'une benne basculante. La Wehrmacht et la Feld-Gendarmerie attendaient à l'entrée du champ, près des débris de l'avion. Le militaire qui avait sauté, a été enveloppé dans son parachute et déposé dans un cercueil". C'est le seul, se souvient Henri Dupont, à avoir été correctement enseveli.

Les cinq corps disloqués ont été mis, sans ménagement, dans quatre cercueils, les Allemands ayant refusé toute cérémonie à l'église, ni cortège. Mais l'abbé Gassion, curé de Truttemer, fut autorisé à bénir la sépulture, devant les Allemands, mitraillettes aux poings.

Les honneurs militaires ne furent pas rendus à ces héros, victimes du devoir. Assistèrent à l'inhumation : le maire, Alfred Halbout, et son adjoint, Georges Dufay, le maçon Henri Dupont et les quatre porteurs.

Le lendemain, le sixième corps fut retrouvé à 2m50 de profondeur sous un des moteurs de l'avion. Il fut à son tour conduit au cimetière par Henri Poulain (le père de l'actuel évêque de Périgueux), mais cette fois dans une carriole.

Après une belle journée d'un printemps précoce, quand le soleil se coucha, six jeunes fils des Etats-Unis d'Amérique qui avaient fermé pour toujours les yeux sur le sol de France, reposaient dans la terre de notre Bocage Normand.

Les jours suivants, des gerbes furent déposées sur la tombe, ce geste fut renouvelé plusieurs fois. Des personnes furent inquiétées. La maison d'Henri Dupont fut perquisitionnée de la cave au grenier. Sa femme dut faire face à 18 Allemands. Le danger était grand, car l'entreprise de maçonnerie employait des ouvriers réfractaires au S.T.O.

En fin de semaine, la résistance dépêcha au cimetière de Truttemer l'abbé Jamet, curé de Chanu (qui allait être tué lors du bombardement, le 15 août, à quelques heures de la libération).

Il était accompagné de Robert Thomas, dit "Bobby", qui venait de l'Ain et faisait partie du réseau "Centurie de la France combattante", une photo de la tombe fleurie fut prise. Ils se rendirent également aux "Hairies" et glanèrent quelques renseignements qui furent transmis un peu plus tard aux deux aviateurs qui s'étaient sauvés. Le cratère et les quelques débris étaient entourés par une clôture que les autorités allemandes avaient fait poser par le propriétaire du champ.

### DEUX RESCAPÉS DANS LA TOURMENTE

Revenons à nos deux aviateurs regroupés depuis deux jours à Tinchebray. Le docteur Ledos multiplie ses recherches dans la région de Flers, aucun résultat. Il passe au presbytère de Chanu, voir son ami, l'abbé Jamet, qui ne connaît aucun abri sûr.

Mais il conseilla d'aller voir Yvette Dubocq à Beauchêne, cette demoiselle était une grande résistante depuis la première heure. Elle habitait une propriété au lieu-dit "le Calvaire", situé sur le côté gauche de la route de Tinchebray à Domfront, à environ un kilomètre du carrefour du Biot.

Je donne une précision : mademoiselle Dubocq est décédée début août 1982 à l'âge de 77 ans ; après la messe en l'église Notre-Dame de la Paix, sa dépouille recouverte de nombreuses décorations françaises et alliées, escortée d'une forêt de drapeaux (peut-être une centaine) a été conduite au cimetière de Beauchêne.

Rarement des obsèques (auxquelles j'assistais) ont été célébrées dans un tel recueillement. Beaucoup de participants pleuraient. Sur sa maison, une plaque commémorative rappelle la conduite héroïque de cette résistante pendant la guerre.

Un exemple, le 2 août 1944, le rez-de-chaussée de sa demeure était occupé par des troupes d'élites d'unités allemandes. Au premier étage, c'était le refuge des aviateurs américains. Rien de fâcheux n'est arrivé. "Ce jour-là, Dieu était français".



Aux supplications du médecin, sans hésiter, cette femme de courage et sa compagne Jeanne Cochin, au péril de leur vie, acceptent d'héberger les deux Américains. Elles les habillent convenablement, avec l'aide d'un industriel de Flers, Pierre Leportier.

Malgré la pénurie et les tickets de rationnement, une bonne nourriture est servie. Ils seront gâtés, nous l'apprendrons longtemps après.

Des faux papiers leur sont procurés, pour les protéger des contrôles. Les Allemands devenant très menaçants, surtout qu'un avion "Stirling" de la R.A.F. victime comme tant d'autres de la D.C.A. de Bernières, a été abattu le 9 mai 1944 à Saint-Jean-des-Bois. Les 7 occupants seront sauvés et recueillis par des cultivateurs et des forestiers de la région de Ger. Après bien des difficultés, André Rougeyron, de Domfront, qui était un des chefs de la résistance du département de l'Orne, les transporta à son domicile, au nez des Allemands.

Le 15 mai, tout est au point pour faire repasser tous les aviateurs vers l'Angleterre, par une base clandestine de rapatriement fonctionnant par intermittences dans le secteur de Saint-Brieuc.

Un message codé à la Résistance provoque une grande déception, il annonce que les Alliés n'effectuent plus le rapatriement des aviateurs, le débarquement étant proche et le danger étant trop grand. Une dure nouvelle pour ceux qui ne désirent qu'une chose : reprendre le combat pour nous libérer !

### DES AVIATEURS ALLIÉS PARMIS LES TROUPES ALLEMANDES

L'aube du 6 juin, c'est le débarquement tant attendu. La joie est sur les visages, la libération approche ! Hélas, de terribles combats, sous un déluge de feu, provoquent une hécatombe de vies humaines, auxquelles sont mêlés les civils et même nos rescapés.

Une note de la résistance parvient à Beauchêne, le 21 juin : si les aviateurs alliés le désirent, qu'ils se rendent dans la région de Caen, pour passer dans les lignes alliées. "Bobby" accepta de les accompagner.

Les aviateurs se trouvent au milieu de la bataille mais sans armes, le front est partout compact et impénétrable. Ils sont refoulés vers Vaucelles, puis sur Ifs, avec des contrôles d'identités. Ils sont séparés de leur guide, le résistant "Bobby" qui en toute occasion a eu une conduite exemplaire (on saura plus tard, qu'à la faveur d'un violent bombardement, il était passé du côté des Alliés).

Isolés, sans défense, ne parlant pas français, ils reprennent la route du sud, avec l'espoir de regagner Beauchêne, se guidant à l'aide d'une carte minuscule.

Venant de Flers, le 15 juillet, ils regagnent le logis d'Yvette Dubocq, ils sont en haillons, les chaussures éculées ou sans talons, couverts de gales. Une nouvelle fois, cette dame au grand cœur leur ouvre largement la porte, les reconforte en nourriture et en vêtements.

La bataille s'étant approchée, les soldats allemands sont partout. Les perquisitions succèdent aux inquisitions. Les S.S. vont et viennent dans la propriété et parfois dans la cuisine, le péril est grand.

Le 2 août, la situation devient critique, du fait de la présence des divisions "Das Reich" et "Adolf Hitler" qui sont rassemblées pour tenter la percée de Mortain, elles occupent le rez-de-chaussée de la maison, les Américains sont dans une des chambres du premier étage. Tout le monde risque d'être fusillé.

Suite à une proposition, le repli des aviateurs chez André Rougeyron est décidé et réalisé immédiatement, car le temps presse. Ce brave parmi les braves les reçoit à bras ouverts dans son petit manoir.

Le soir, un bon repas rassembla tout le monde. Une consigne s'imposait, il fallait jouer serré, la libération était proche ! Mais hélas pas pour tout le monde.

Le lendemain matin, la Gestapo arrête André Rougeyron devant la mairie de Domfront, le transfère dans la prison des ducs à Alençon, puis à Fresnes.

Il sera interné en Allemagne au camp de Buchenwald où il subit toutes les horreurs. Libéré le vendredi 13 avril 1945, pesant 40 kilos, il rentrera dans sa bonne ville de Domfront le 1er mai. Ses concitoyens le choisiront comme premier magistrat quelques jours plus tard.

Mais revenons à nos aviateurs, des personnes courageuses les ont prévenus du danger. Ils se sont sauvés à travers champs. Pendant trois jours, une hutte (genre de four, pour cuire le pain) leur sert de refuge. Un civil les entraîne du côté de Lonlay-l'Abbaye, mais demi-tour, les Allemands tiennent toujours ce gros bourg : 10 otages vont être fusillés et des maisons incendiées.

Finalement, ils se rendent à Rouellé et enfin se retrouvent avec les Alliés. Après avoir passé la nuit au quartier général de l'Armée de l'Air, le 8 août, à bord d'une jeep, ils gagnent Saint-Lô, puis un camp d'aviation quelque part en Bretagne (je n'ai jamais su l'endroit). Vers le 20 août, ils s'envolent pour les Etats-Unis.

Après quelques semaines, dans leurs familles, ils reviendront en Europe et nos aviateurs participeront à hâter la victoire finale.

Les hostilités terminées, des liens se sont tissés de chaque côté de l'Atlantique.

Mesdemoiselles Yvette Dubocq et Jeanne Cochin ont été invitées en Amérique au début de l'été 1974. Le 4 juillet, elles ont vécu une journée mémorable, pour les remercier de tant de dévouements (malgré les multiples dangers), les honneurs militaires leurs ont été rendus, une des plus hautes distinctions des Etats-Unis leur a été remise, la Medal of Freedom. Le tout s'est terminé par des réceptions au Sénat et à la Maison Blanche à Washington.

Elles ont séjourné pendant quatre semaines chez l'ex-sergent Joseph Porter, que ses proches appellent affectueusement "Joe". C'était notre aviateur !... Quel souvenir !

Tout récemment, grâce à un document de la presse américaine, j'ai appris combien elles avaient été choyées par leur hôte.

Pour moi, j'ai été content de savoir qu'il passait une paisible retraite avec les siens à Carthage aux U.S.A.

Note : Selon le rapport officiel de la 8 th Air Force américaine, le crash de l'avion d'Anfernel a eu lieu dans la nuit du 5 au 6 avril 1944. C'est cette date qui a été retenue pour la stèle du souvenir à la mémoire des disparus.

Le concours du représentant pour la France du The 801st 492nd Bombardement Group-Association de Lyon a été déterminant ainsi que celui des ambassades des pays concernés".

René Jouenne

\*\*\*\*\*

M. Henri Dupont, mentionné dans le récit de M. René Jouenne, est décédé le 22 décembre 1997, à l'âge de 96 ans, et a été inhumé à Truttemer.

### Témoignage enregistré d'Amand Leprince, 2004

Il s'agit d'une cassette VHS. Elle ne comporte pas de date ; on sait simplement que l'enregistrement a été effectué en 2004 par Roland de Saint-Léger lors de la soirée de témoignages organisée à Saint-Quentin-les-Chardonnets (Orne). Marcel Barrabé assure l'animation. Les témoins sont assis le dos au mur. Devant eux, faisant face au public, assis à une table, se trouve le témoin qui s'exprime au microphone. Les personnes sont filmées en plan fixe par Roland de Saint-Léger.

Nous retranscrivons *in extenso* le témoignage d'Amand Leprince, sous réserves de légères erreurs possibles, la bande sonore ne permettant pas toujours de bien saisir les nuances dans les expressions du témoin. La syntaxe a été corrigée lorsque cela s'avérait indispensable à une bonne compréhension ; de même, un soin particulier a été apporté à la ponctuation.

"Le 22 juin 1944, j'étais allé rendre visite à une voisine qui tenait le Moulin de Noirée à Mesnil-Ciboult. On discutait devant la porte, bien tranquillement, quand ont surgi dans notre dos 6-7 avions américains qui volaient en basse altitude.

On a aperçu des petites étincelles et puis cela piquait de par en haut : c'étaient les Allemands qui piquaient de dessus. Alors on a descendu en dessous du moulin pour se mettre à l'abri. [suit une courte formule incompréhensible]. L'avion américain a viré sur le Vaugroult et au même moment une explosion formidable, alors formidable.

J'ai repris mon vélo et j'ai pris la route puisque, de distance, cela me faisait 300, peut-être 350 mètres à faire.

Dans le fossé, la berme, il y a avait un moteur de tombé. Je suis monté dans le champ en face et alors là, un drôle de spectacle : j'ai trouvé adossé dans le coin d'un champ, dans le fossé, l'aviateur qui n'avait plus figure humaine. Il était dans un état impensable.

Aussitôt, j'ai pensé à ma famille parce qu'elle savait que j'étais dans le coin. J'ai dit : "bon, je reprends mon vélo et je m'en retourne à la maison". Je suis retourné vers 6 heures et je suis revenu l'heure d'après.

Quand je suis revenu après, il y avait pas mal de monde d'arrivé. Et en même temps, il y avait l'aviateur anglais qui était camouflé, si on peut dire, chez Charles Bouvet, le maire, qui était arrivé parce que les gens n'osaient pas approcher. Il y avait une espèce de bouteille alentour, tout ça. M'enfin, il nous a rassurés ; il a dit : "cela c'est une bouteille à oxygène".

Et puis j'ai monté plus haut et puis j'ai perçu les hélices, et laquelle hélice était enterrée à quelques dizaines de mètres.

J'ai appris que le petit Maurice [Lebrun] jouait devant la porte à ce moment-là. Certainement qu'à quelques mètres près, il ne serait pas parmi nous ce soir. Il avait deux ans.

L'aviateur a été enterré dans le coin du champ. Après, j'ai appris qu'il avait été transporté au cimetière de Saint-James.

Voilà ce que je peux dire sur cette histoire-là.

Dans la nuit du 5 au 6 avril 1944, mes parents habitaient à Hubert, à Mesnil-Ciboult. Ils ont été réveillés par l'aboiement de chien. Et puis, qui c'est qui frappe à la porte. Mon père, qui s'est levé, a ouvert la fenêtre, parce que, à cette époque là, on faisait attention un petit peu à qui qu'on ouvrait.

Il a bien compris que c'était un soldat : "American ! American !". Bon, il s'est dit, c'est certainement un aviateur ou quelque chose comme cela. Il a ouvert la porte. Il a expliqué, l'Américain, qu'il avait été abattu. Ils se sont compris comme ils ont pu parce que mon père ne parlait pas l'américain et l'Américain ne parlait pas le français. Il a hébergé l'Américain qui boitait ; il n'est pas en bon état. Alors, ils ont laissé leur chambre et puis leur lit.

Il est venu me trouver, et puis mon frère. Il a dit : "Voilà ce qui se passe, faudrait qu'on voie ça, voir ce qu'on peut faire". On a pensé tout de suite au Père Lecomte, le supérieur de l'école de Sainte-Marie [de Tinchebray] qu'on connaissait bien parce qu'il venait dire la messe à Mesnil-Ciboult.

Il a été décidé de lui [l'aviateur] faire écrire ses volontés un peu. Il a rempli une sorte de papier. Mon frère est parti trouver le Père Lecomte, le curé. "Il voudrait repasser les lignes. Dans le coin là, la batterie de DCA du Parc l'a descendu". Il dit : "Moi, je ne peux pas m'en occuper beaucoup" : il avait vécu 20 ans au Canada ; il était un petit peu surveillé. Il a dit : "Tu vas aller trouver le docteur Ledos qui va te donner des directives".

Alors mon frère est parti trouver le docteur Ledos. "Cela tombe mal parce que la chaîne est coupée pour l'instant". Mais il a dit : "Reviens me voir". Je ne sais pas si c'est le soir ou le lendemain, mon frère est retourné voir le docteur Ledos. Il lui a donné rendez-vous et puis en même temps il a dit (parce que l'aviateur nous avait signalé qu'il était le seul rescapé ; quelques secondes après l'avion touché, il était à terre et que ses camarades étaient tous morts, ils n'avaient pas eu le temps de sauter) : "Félix Angot est venu me trouver" et que l'un de ses camarades était chez Félix Angot à la Madeleine. Alors mon frère est rentré ; qu'il lui a appris cela lui a redonné un petit soulagement, quand même.

Et puis, alors, le rendez-vous était pris pour l'après-midi, vers 2-3 heures, à la maisonnette de la Vergerie, au bout de l'ancienne ligne. Ma mère ma demandé : "Tu ferais bien d'aller faire un tour voir ce qui se passe dans la région". Je suis allé dans le champ faire semblant d'aller travailler un

peu. J'ai vu l'aviateur qui est arrivé en compagnie de mon père. Ce qui m'a frappé : mes parents lui avaient donné des vêtements, bien entendu ; le pantalon était un peu court. Cela faisait un peu peut-être écolier quand même. Il est monté dans l'auto du docteur Ledos, direction Yvrandes et direction Beauchêne".

### Témoignage d'Amand Leprince, 2004

Enregistrement effectué sur une mini cassette audio par Marcel Barrabé, quelques jours avant la soirée de témoignages (citée plus haut), afin de préparer l'événement.

Nous lisons la face A de la bande sonore de laquelle nous extrayons, *in extenso*, avec les mêmes réserves et précautions que précédemment mentionnées, la retranscription suivante :

"J'étais parti en vélo faire un tour [passage inaudible]. La mère Frémont avait 80 ans bientôt. Alors on discutait devant la porte.

Tout en discutant, je dis : "Non d'un chien, il y a 6 ou 7 avions américains qui viennent de la direction de Tinchebray, de par là, enfin, à cette hauteur. Tiens, je dis, c'est des Américains". Au même moment, devant la porte, qui c'est qui vient : il y a des petits points blancs en bas, puis tout à coup des étincelles. La mère Frémont dit : "Qui qu'est qu'ça ?". Et bien, je lui dit : "Oui, c'est la mitrailleuse. Je dis, c'est un combat d'avions. Restons pas là devant la porte". Alors qu'est-ce qu'on fait ? On descend au-dessus du moulin, comme pour se mettre à l'abri parce que cela venait sur nous. Au même moment qu'on descend par en bas, on aperçoit un Américain et puis, alors, la fumée. Hop ! J'ai dit : "Et bien, il est touché celui là, dit donc". Et puis alors, ça ronflait, je te jure. Alors on l'a vu et on l'a suivi jusque sur Vaugroult et en arrivant sur Vaugroult, on a entendu l'explosion. L'avion a sauté en l'air ; il a explosé en l'air.

Alors, aussitôt, j'ai repris mon vélo et j'ai remonté la route puisque ça tombe sur le bord de la route. Et puis, je suis arrivé à 10 mètres du chemin du Vaugroult. Ça fumait partout. Il y avait un moteur de tombé dans le fossé de la route. Et alors, parce tout était bogné, j'ai remonté le champ (c'est défriché maintenant mais il y avait des petits champs). Contre un talus, j'ai regardé par-dessus le talus et là, j'ai aperçu le gars. Je ne vais pas te dire dans quel état il était parce que c'était lamentable : il était déchiqueté, hein. Il était resté là.

Là-dessus, je n'ai pas resté trop longtemps là parce que ça pétait tout alentour. Puis j'ai monté le champ quand même parce que les hélices et l'avion étaient tombés à 60 mètres au-dessus de lui peut-être. Ils étaient tombés à peut-être 15 ou 20 mètres de la maison où qu'est Maurice Lebrun tout à l'heure. Et lui, il devait être devant la porte, le gamin. Je ne sais pas s'il s'en souvient.

Je ne restai pas longtemps. Je vis à la maison, qui me savent par là-bas, comment qu'ils vont se tracasser. Je suis revenu à grand train. Il y avait ma belle-mère à la maison, quatre générations à la maison : moi, mes enfants, ma belle-mère et le père de ma belle-mère. Oui, il y avait du monde. Je leur racontai cela et puis j'y retourne. J'y retourne et puis les gens n'osaient pas s'approcher. Alors, c'est l'aviateur anglais qui était camouflé chez Charles Bouvet, qu'o y'avait dit, qu'est venu à travers champs. Il a traversé la grand'route, cela ne lui faisait pas loin. Il est venu là. Il a dit : "Vous pouvez approcher c'que vous voulez, c'est des bouteilles à oxygène, c'est pas dangereux".

Ils l'ont enterré sur place. Mon frère en était un ; il faisait partie de la Défense Passive et compagnie. Ils l'ont enveloppé dans son parachute, je ne sais pas. Mais le parachute brûlait aussi. Tout brûlait.

Incroyable, l'avion était égaillé sur 100-150 mètres.

M. Paris est venu me trouver. Il m'a même donné son nom parce que je n'avais pas son nom à cette époque-là. Il est enterré à Saint-James. J'ai dit la date du 22 juin parce qu'on m'a dit que c'était le 22 juin. Je croyais que c'était un lundi. J'ai encore dit que c'était un lundi, m'enfin, je n'ai pas insisté.

Ce qui a donné la date à Georges Bouvet et compagnie, c'est l'aviateur qu'était chez son grand-père, qu'avait été voir et il le raconte dans son livre. C'est pour cela que moi, je croyais que c'était un lundi et le 22 juin ne tombait pas un lundi [c'est un mercredi].

Paul Huard passait avec sa carriole. On causait, la mère Frémont et moi, devant la porte. Paul Huard qu'était jamais un gars trop matinal, il venait de Tinchebray. C'est pourquoi je croyais que c'était le marché. Paul Huard venait de passer avec Mélie : il était juste au-dessous ; il a sauté de carriole et sa jument s'est sauvée avec la carriole.

Dans la nuit du 5 au 6 avril 1944, mes parents ont été réveillés par l'aboiement du chien et des coups étaient frappés à la porte. Mon père s'est levé, qu'a ouvert la fenêtre de sa chambre pour voir qui qu'était là. Alors : "American ! American !". Il a ben vu que ça ne devait pas être un Allemand au parler. Il est descendu, il a ouvert la porte. L'Américain lui a expliqué sa chute. Ils l'ont réconforté, si on peut dire. Je ne sais pas s'ils lui ont payé à manger ou pas. Ils lui ont laissé leur chambre et leur lit pour qu'il se repose puisqu'il boitait ; il s'était fichu une entorse.

Le lendemain matin, ils sont venus trouver mon frère et puis m'en parler. Mon frère et moi avons décidé d'aller voir le Père Leconte. Y avait que lui qui pouvait nous débrouiller de cela. Je connaissais le Père Leconte depuis longtemps. Alors, lui, André, dit : "Y aurait bien une chose à faire, c'est de lui faire écrire ce qu'il veut". C'est ce qu'il a fait. Il nous a gribouillé un papier. Qui qu'il a écrit dessus, on n'a pas compris, ben entendu.

Et puis mon frère est parti voir le Père Leconte. Le Père Leconte a dit : "Ben, oui, il voudrait s'en retourner et puis secouer la pièce de DCA", c'qu'il avait pas fait. Mais il dit : "Moi, je ne peux pas m'en occuper. Je suis pisté car j'ai été au Canada. Tu penses que je suis grillé. Mais tu vas aller en visite au Dr Ledos et le Dr Ledos va s'en occuper".

Mon frère est parti voir le Dr Ledos et le Dr Ledos lui a dit : "Et ben, la chaîne est coupée pour l'instant. Mais tu vas revenir me voir (je ne sais pas si c'est le soir ou le lendemain qu'il est retourné le voir). Je te fais une ordonnance et tu vas à la pharmacie faire remplir l'ordonnance, hein ?".



Bon, alors quand il est retourné voir le Dr Ledos, le Dr Ledos lui a dit : "Bon on va fixer, on va donner un rendez-vous". C'est t-i le lendemain ou l'après-midi, oui je crois, vers deux ou trois heures, je ne peux pas dire exactement, à la maisonnette de la Vergerie. Il s'en est revenu avec ça.

Le Dr lui a annoncé qu'il [l'aviateur camouflé chez Leprince] n'était pas le seul de rescapé, que Félix Angot était venu le trouver et qu'il y en avait un chez lui aussi. Alors, celui qu'était chez mes parents prétendait, il nous faisait comprendre, qu'il était le seul rescapé parce que quelques secondes après l'avion touché, qu'il était happé, qu'il nous faisait le récit, que tous ils étaient morts, tous morts. Alors, c'était déjà un soulagement pour lui de savoir qu'il avait [phrase inachevée]. Il ne savait pas. Il nous faisait voir ses mains : "Tous, tous, huit", il disait. Alors ça a été un contentement pour lui. Il paraît que quand ils se sont retrouvés chez Mlle Dubocq, alors chacun dans les bras de l'autre. Parce que les six autres étaient morts.

Je suis allé devant parce que je savais que le rendez-vous était à la maisonnette vers deux-trois heures. Et puis, je suis allé dans le champ là-bas voir ce qu'il se passait sur la route. Je revois encore : mon père lui avait laissé des vêtements civils. Mais il était plus grand que mon père ; c'est la culotte des écoliers un peu.

Et puis, j'ai vu passer le client, il est allé dans la route. Le Dr lui a aidé à rejoindre la portière. Ils ont monté en voiture et puis en route. Ils ont pris la route d'Yvrandes.

Il a été recueilli chez Yvette Dubocq, que c'est le Dr Ledos qui l'a passé. J'ai appris qu'ils avaient tous les deux [les aviateurs] essayé de rejoindre par Caen ; ils n'ont pas réussi. Et ils n'ont dû pouvoir franchir qu'à la percée de Mortain.

Je n'ai pas eu de nouvelles. C'est à mes parents qu'il aurait dû écrire. Il avait envie de s'en retourner et il nous faisait signe, parce que chez mes parents, il y avait un grand sapin qui faisait vingt et quelques mètres de hauteur, qu'il voyait par la fenêtre de la chambre ; il faisait le repère qu'il reviendrait : le sapin, y a longtemps qu'il est couché. Et il n'a pas reparti aussitôt. Il n'est peut-être pas revenu dans le coin là.

D'après ce que j'avais compris, c'était la deuxième fois qu'il était descendu. Il avait dû être descendu en Afrique, je crois.

C'est un fait que j'ai vécu et que mes parents ont vécu".

Sur la face B de la même bande sonore, René Jouenne livre son témoignage. Nous extrayons les passages les plus caractéristiques, compte tenu que la discussion digresse parfois assez longuement.

A la demande de Marcel Barrabé, l'interviewer, René Jouenne indique en préambule qu'il est né en 1926, qu'il a été conseiller municipal de Bernières-le-Patry (Calvados) pendant 36 ans, "mais

j'avais juré de ne jamais être maire". Répondant à une question posée, il précise également avoir été animateur du comité des fêtes pendant près de 40 ans. Interrogé sur son père, il indique que ce dernier fut maire pendant 24 ans, de 1935 à 1959 et conseiller municipal pendant 36 ans.

"Le camp allemand au Parc, qui a été fait fin 1942, possédait des radars, et possédait un central téléphonique et une ligne téléphonique qui reliait la frontière belge jusqu'à l'autre bout de la France, à Hendaye. Il y avait plusieurs centaines d'Allemands qui étaient là, au Parc. Un jeune, qui à l'époque était un peu plus âgé de moi, qui était au collège Maupas à Vire, avait trouvé un pigeon voyageur. Il avait fait une copie du camp, des emplacements des trois postes de DCA, qui a été renvoyé en Angleterre. Est-ce qu'il a été abattu, le pigeon ? Jamais cela n'a donné de suite. Le camp a été quelquefois mitraillé, mais jamais saccagé. Par contre, pourtant, il était sur un couloir de circulation aérien.

Beaucoup d'avions ont été atteints par la DCA de Bernières. Il y avait aussi un anglais de la RAF qui a été abattu le 9 mai 1944 à Saint-Jean-des-Bois par la DCA de Bernières.

Le jour que l'avion a été... [phrase inachevée], il y avait 18 appareils et plusieurs ont eu des éclats d'obus de DCA, dont celui-là qui a été touché de plein fouet et qui s'est abîmé aux Hairies, à l'entrée d'Anfernel, oui. [suit une longue digression sur le colonel anglais et son chauffeur qui ont été tués par l'explosion d'une mine sous leur voiture le 15 août 1944 avenue d'Anfernel].

Il y avait huit aviateurs dans l'appareil. Il y en a six qui sont morts carbonisés : il y en a quatre qui ont été repris par leur famille et deux qui reposent au cimetière de Saint-James, dans la Manche.

Les deux autres avaient sauté en parachute. Un était venu chez nous, à la ferme, et le deuxième, le lieutenant Kalbfleisch, a été chez Leprince, à Mesnil-Ciboult, au village Hubert. Il s'est même tordu le pied. Il a frappé à une porte à Mesnil-Ciboult qui ne s'est pas ouverte. Il y a un chien qui aboyait qui lui a léché la main et qui l'a conduit chez Leprince. Et alors, chez les Leprince, ils l'ont mis dans leur cheminée et ils ont gardé assez longtemps l'écusson du régiment où était le lieutenant Kalbfleisch.

Ils ont été bien embarrassés et ils ont été trouver le Père Leconte, père de Sainte-Marie, qui avait missionnaire au Canada et qui parlait l'anglais. Et de là, a été remis en filière avec le Dr Ledos qui, avec sa moto, a sauvé les deux.

Comme l'aviateur anglais qui avait sauté en parachute, le chasseur anglais qui avait sauté en parachute, qui avait été sauvé par le Dr Ledos qui l'avait emmené sur sa moto de Saint-Jean-des-Bois.

Tout ça s'est retrouvé chez Yvette Dubocq à Beauchêne.

Le poste de radar qui était à Bernières était sur un couloir de circulation et jamais les Alliés n'ont

essayé de le démolir. C'est incroyable, hein ? Il a été signalé plusieurs fois à l'*Intelligence Service* et ça n'a jamais donné de suite.

Ce camp-là a été fait par l'entreprise Todt. Il y avait plein de jeunes de 20 ans qui travaillaient là et qui se soustrayaient d'aller en Allemagne comme cela" [la bande de la face B est arrivée en bout de course alors que l'entretien ne semble pas terminé].

## Témoignage d'Amand Leprince recueilli par Stéphane Robine

Je suis né en 1914. En 1944, je demeurais au village de la Gauterie en Mesnil-Ciboult. Dans le même hameau, mais dans une habitation distincte, demeurait mon frère André, décédé depuis.

Je me souviens de la chute de l'avion dont vous me parlez. Cela s'est produit au village de la Goëltière. C'était après le débarquement, vers 14-15 heures. Je me trouve alors au village du Moulin en discussion avec Mathilde Frémont, décédée depuis. Tout à coup, on aperçoit 6 ou 7 avions venant de la direction de Tinchebray. Ils volent à basse altitude. Alors qu'ils passent au-dessus de la Gauterie, on voit des petits points blancs suivis d'étincelles ; les Boches tirent sur un avion américain qui laisse échapper de la fumée. Ce dernier tourne en direction de Vaugroult, vire au-dessus de ce village avant d'exploser en l'air.

J'enfourche ma bicyclette. A l'entrée de la route menant au village de Vaugroult, j'aperçois un moteur sur la berme opposée. Le corps de l'aviateur est plus haut, dans la carre du champ, amont le fossé. Maurice Lebrun, décédé depuis, qui habite juste au-dessus, est accouru. Il jette des seaux d'eau sur le cadavre en train de se consumer. De toute façon, il n'y a plus rien à faire : le corps du pilote est réduit à un tronc.

Le pilote a été inhumé sur place par plusieurs personnes dont j'ai oublié les noms. Une chose est certaine, mon frère André était du nombre. Le dimanche d'après, ma femme et moi sommes allés fleurir sa tombe. Après la guerre, le pilote a été transféré au cimetière de Mesnil-Ciboult puis relevé et ensuite inhumé à Saint-James (Manche).

On fit venir l'aviateur anglais camouflé chez Charles Bouvet sur les lieux du crash. Car on avait besoin de savoir si les petites bombes qui jonchaient le sol étaient dangereuses. Il nous dit qu'il s'agissait en fait des bonbonnes à oxygène.

Un jour, il y a une quinzaine d'années, un homme venant de Landelle (Calvados), dont je ne saurais préciser l'identité, est venu me questionner. Avec un détecteur de métaux, il a fait de recherches dans le champ ; un carburateur a été trouvé dans une haie d'épines. Je ne puis vous en dire plus.

J'ignore si un avion allemand a été descendu au cours du même combat aérien qui vit la chute du chasseur américain à la Goëltière.

Concernant l'avion tombé à la Londe, je ne sais rien. Je ne suis pas allé voir sur place après les combats, au retour d'exode, ayant autre chose à faire avec ma ferme puisque nous avions subi des dommages et que mon troupeau était à reconstituer. Je me souviens juste des carcasses des camions allemands restées dans un chemin derrière chez Jules Aunai.

En tout cas, la commune de Mesnil-Ciboult a reçu l'ordre d'évacuation le samedi 6 août. En ce qui nous concerne, nous sommes partis le 7 août au matin. Les Allemands avaient entreposé une grande quantité de caisses chez nous. Je râlai auprès des soldats car ce devait être des munitions. Ils me dirent que non. Quand nous sommes partis, un seul soldat était resté. Il parlait français. Comme il avait le bras cassé, il avait été laissé là, à garder le dépôt. Il m'a dit qu'il avait joué à la comédie française avec Jean-Pierre Aumont, avant de fondre en larmes en déclarant : "Je n'ai plus

personne, toute ma famille a été tuée".

Nous avons pris la direction d'Yvrandes puis, après une halte, nous sommes arrivés à La Chapelle-Biche. Les réfugiés y étaient trop nombreux. Alors nous avons trouvé asile à la ferme qu'Arthur Maillard, de Messei, possédait à Saint-André-de-Messei.

Nous nous trouvions là quand la forteresse volante américaine est tombée à un km de nous, à Messei. C'était le 13 août ; nous avons reçu l'ordre d'évacuer. Les chevaux étaient déjà attelés : la chute de l'avion les fit ruer dans les brancards.

Nous sommes ensuite partis à Bellou puis au Mesnil-de-Briouze où nous avons été libérés après un déluge d'obus qui a occasionné des blessures à plusieurs bêtes de notre groupe de réfugiés. Nos deux chevaux n'avaient rien. Nous étions dans la tranchée que nous avons creusée. Entendant des pas feutrés, j'ai levé le nez depuis mon abri : c'était les Américains.

Une fois de plus, nous avons été contraints d'évacuer en direction de Magny-le-Désert où nous avons assisté à la messe du 15 août. Là, Morel, de Tinchebray, a semé le trouble en déclarant qu'il fallait rentrer car tout allait être pillé. Je suis parti en vélo en reconnaissance. Chez nous, rien n'avait bougé. De retour à Magny, j'incite à ne pas traîner pour rentrer. Entre temps, les pillards sont passés. Et ce n'étaient ni les Boches ni les Américains. A Magny, on nous fit payer la nourriture, y compris les échalotes.

Au sujet de l'avion tombé à Anfernel, sur le territoire de la commune de Truttemer (Calvados), un aviateur est venu dans la nuit taper à la porte de mes parents, décédés depuis, au village Hubert en Mesnil-Ciboult. Mon père a ouvert la fenêtre et l'homme lui a dit : "American, American !". Après s'être fait comprendre, on lui a ouvert la porte. Il boitait. On lui a donné à manger. Comme il n'y avait qu'un lit, les parents lui ont laissé le leur. Le lendemain, devant mes parents, il a ouvert le talon de sa chaussure qui contenait tout un fourbis.

Mon frère s'en fut trouver le RP Leconte qui parlait anglais. Il lui dit : "Moi, je ne bouge pas car je suis pisté. Va donc chez le Dr Ledos". Il se rend chez lui : "Pas aujourd'hui car la liaison est coupée. Reviens demain". Puis il remet à cette fin une ordonnance de consultation à mon frère. Le lendemain, mon frère se rend à nouveau chez le Docteur : "Je vais le prendre : rendez-vous à la maison du passage à niveau".

Mon père avait habillé l'aviateur mais le pantalon lui allait court. Plus tard, Mlle Dubocq, décédée depuis, a envoyé quelqu'un récupérer tout son paquetage.

Quand il est arrivé chez Mlle Dubocq, il a eu la surprise de retrouver un autre survivant de l'équipage. Ils sont tombés en pleurant dans les bras l'un de l'autre.

L'autre aviateur qui ne venait pas de chez nous avait été trouvé par René Jouenne dans un grenier de bâtiment. De là, il était parti pour atterrir chez Felix Angot, décédé depuis, à la Madeleine qui s'en était allé ensuite trouver le docteur Ledos, décédé depuis.

En 2004, je suis venu témoigner à Saint-Quentin-les-Chardonnets. J'ai demandé à l'organisateur, Marcel Barrabé, qu'il me donne la parole avant "P'tit Jouenne" qui se trouvait là aussi.

Je n'ai pas été directement témoin de la chute du bombardier anglais à la Louveterie, en

Tinchebray. C'est ma belle-mère, décédée depuis, qui nous a dit le matin qu'un avion avait dû tomber dans la nuit. Après le boulot, mon frère et moi sommes partis voir cela de plus près, direction Yvrandes puis à gauche vers la Foutelée. Avant d'arriver sur les lieux, nous avons vu le Dr Ledos en auto qui nous a dit : "Foutez-moi le camp tout de suite !". Nous avons su après qu'il allait aux Gériers soigner un ou plusieurs aviateurs rescapés.

Près de l'avion qui avait atterri sur le ventre, les Allemands ont trouvé des paquets de pansement et des traces de sang. On a dit aussi que les aviateurs avaient tout juste eu le temps de se sauver : ils sortaient par un bout de la carlingue alors que les Allemands entraient de l'autre bout.

**Courriers de 1992 et 2010 transmis par M. Gabriel Desdoits, New-York,**

**vivant à Bernières-le-Patry en 1944**

Memorandum,

De : G. Desdoits 325 East 65th Street, New York 10065

A : E. Hamel Noron 14410 Bernieres le Patry, France

Ref : 1944 Témoignage

Date : 18 Septembre 2010

Monsieur, j'accuse réception de votre courrier concernant certaines de mes activités de Résistant en 1944.

Vous trouverez, ci-joint divers documents relatant ces activités. Je voudrais seulement vous donner quelques éclaircissements supplémentaires.

1) Radar Allemand : Cette installation occupait une partie des terres exploitées par mon père. J'avais transmis à Londres par l'intermédiaire de mes membres de mon groupe du collège de Vire (Guy Mollet patron de Libé Nord, Professeur d'anglais, Parleani, Professeur de Mathématiques Chef des résistants du Calvados) un plan détaillé des installations allemandes rédigé sur une carte d'Etat-Major française, accompagné d'une photographie et précisant l'emplacement exact des canons quatre tubes de 20 mm. Ces documents avaient été envoyés à Londres fin 43.

2) Crash du Liberator du 5 avril 1944. L'aviateur dont le parachute était en torche était mort et non pas abattu par l'officier allemand commandant le camp. Comme j'ai quitté la ferme le lendemain matin pour me rendre à Paris, par le train, en gare de Viessoix où il n'y avait pas encore d'Allemands, je n'ai pas connu la suite des événements.

3) Les aviateurs abattus les 8 et 9 juin 1944. Les 4 aviateurs du Lancaster avaient été recueillis par des fermiers et j'assurais la liaison entre eux. Le pilote anglais (G. Pyle) du chasseur Mustang m'avait été remis par des cultivateurs très inquiets qui l'avaient hébergé pendant quelques jours. Il est resté dans notre maison près de deux mois jusqu'au jour où les Allemands ont envahi la ferme dans la nuit et nous ont sortis de la tranchée dans laquelle nous avions dormis avec G. Pyle espérant l'arrivée des troupes anglaises qui étaient à Chênedollé, en nous donnant une demi-heure pour partir.

J'espère que ce complément d'informations ainsi que les documents ci-joints vous seront utiles.

Salutations  
G. Desdoits

Serge Blandin  
73, Rue Ferdinand Buisson  
69003 Lyon  
Tél. (78) 53.06.24  
Attn Mr Gabriel Desdoits

Lyon, le 4 mars 1992

Monsieur,

Je vous remercie à nouveau d'avoir bien voulu me contacter en réponse à ma lettre du 4 décembre 1991. Votre témoignage m'a été très précieux.

Cependant, comme vous me l'avez aimablement proposé, je souhaiterais que vous me donniez quelques précisions supplémentaires sur cet avion de Bernières-le-Patry/Truttemer-le-Grand.

Je vous rappelle qu'il s'agissait d'un bombardier B-24 D Liberator, du 492nd Bomb Group de la 8th Air Force, basé à Harrington. Appareil abattu dans la nuit du 4 au 5 avril 1944, à 23h23 (heure locale).

Les rapports alliés et allemands de l'époque indiquent :

2 évadés (via les familles locales et le maquis) :  
2nd/Lt. A.W. Kalbfleisch, co-pilote  
Sgt J.E. Porter, dispatcher (responsable du chargement)

4 tués (entièrement carbonisés dans les débris de l'avion) :  
2nd/Lt. W.W. Nicoll, Pilote  
S/Sgt. W.A. Brewer, Radio  
2nd/Lt. T.F. Davis, Bombardier  
S/Sgt. R.C. Bindel, Mécanicien

1 tué (éjecté de l'avion et retrouvé intact) :  
2nd/Lt. W.G. Harris, Navigateur

1 tué (retrouvé vivant accroché à son parachute à très peu de distance de l'épave de l'avion, grièvement blessé, et abattu par un officier allemand 3 jours après selon les uns, tué dans l'avion et trouvé mort accroché à son parachute selon d'autres. Une véritable légende, en plusieurs versions, s'est créée sur ce jeune aviateur...) :  
S/Sgt. R.L. Kittrell, Mitrailleur de queue



Il y a donc un mystère en ce qui concerne ce dernier, voire une confusion avec son collègue Harris. Tous deux étaient jeunes et grands et robustes. Kittrell serait celui enterré séparément deux ou trois jours après ses camarades. Malgré les trois ou quatre témoignages reçus de Bernières, je n'ai pu trouver une quelconque certitude.

Pouvez-vous rassembler vos souvenirs et me donner votre opinion ? L'homme et le parachute que vous avez vus de près étaient-ils très éloignés de l'épave de l'avion ? On me parle d'un talus et d'un arbre où le parachute était encore accroché. Des traces seraient demeurées jusqu'au moment des opérations de remembrement... Avez-vous connaissance de photos qui auraient été prises à l'époque ? Les Allemands en ont pris (archives) mais il semble qu'un français aurait pris l'avion, ou, du moins, ce qu'il en restait (partie arrière) ?

L'avion aurait été abattu par la batterie de 20 mm installée près du lieu-dit Montfroux, et non par celle du lieu dit Le Parc (près du camp de Carcel). Etes-vous d'accord sur ce point ?

Je joins une photocopie extraite du Missing Air Crew Report (document déclassifié depuis longtemps).

Votre adresse aux Etats-Unis est-elle toujours 315 E. 65th Street - 10021 N.Y.C.

J'espère ne pas vous importuner à l'excès avec toutes ces questions mais il me semble bien que vous êtes le seul à pouvoir éclaircir sérieusement ces quelques points de la petite histoire. Merci d'avance pour tout ce que vous voudrez bien faire pour moi.

En attendant, je vous prie de croire, Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

Mon numéro de fax (33) 78.91.28.47 (Attention S. Blandin)

Blandin

Gades Films International, Ltd.  
315 East 65th Street, New York.

04/28/92

Monsieur,

J'accuse seulement ce jour réception de votre fax du 6 Mars, qui est parvenu à mon bureau alors que je me trouvais en Extrême-Orient.

La lecture des documents que vous m'avez transmis laisse apparaître une certaine confusion dans les renseignements que vous avez pu obtenir.

C'est ainsi qu'ils font mention d'une batterie de 20 mm installée à Montfroux. Or, il n'en est rien, car le village de Montfroux ne comportait que deux maisons : celle de mes parents et celle de la famille Gascoin; et en dehors de la contre-attaque des Allemands du 5 au 15 Août 1944, il n'y a jamais eu d'artillerie au village de Montfroux. Les trois ou quatre canons anti-aériens à quatre tubes qui constituaient la défense anti-aérienne du camp radar situé sur les deux villages de Le Parc et Carcel étaient placés entre les deux antennes (paniers à salade) parallèlement à la route reliant le carrefour du Parc avec la route de Viessoix.

Les indications concernant cette batterie ainsi que l'installation radar, avaient été fournies par moi à mes chefs dans la Résistance, tous professeurs au Collège Emile Maupas de Vire où j'étais en classe de Math-Elem, avec dessin détaillé, au crayon, sur un extrait de carte d'état-major française.

Mes supérieurs de l'époque étaient : MM. Sauvage, professeur de Gymnastique, Parleani, professeur de Maths (ancien capitaine instructeur de Saint-Cyr), Guy Mollet (professeur d'Anglais), Chef de Libé-Nord.

Dans la nuit du 4 au 5 Avril, je me trouvais dans ma chambre à la ferme de mes parents, où j'étais venu pendant les vacances de Pâques.

Cette nuit-là, vers 23/24 heures, par brillant clair de lune, est apparu face à la fenêtre de ma chambre (Nord-Ouest), un premier Liberator volant à très basse altitude, et se dirigeant en plein vers le camp allemand, donc en ligne droite vers les canons anti-aériens qui se sont mis à tirer dès que l'avion fut à quelques centaines de mètres de la fenêtre de ma chambre, près du carrefour de Montfroux. Les balles traçantes passaient au-dessus de la maison de mes parents, et touchaient de plein fouet le poste de pilotage du Liberator qui a dû commencer à brûler après être passé au-dessus de la maison. Il était évident qu'il était touché à mort.

Un deuxième Liberator le suivait à une ou deux minutes, même altitude, même trajectoire. Au même endroit, les batteries se sont mises à tirer, et le pilote a réussi à virer sur la droite sous un angle d'au moins 60/70 degrés, ce qui laissait penser qu'il allait s'écraser aussi. Apparemment, il n'avait été que légèrement touché et a pu s'échapper.

Un troisième appareil a suivi, mais sur une trajectoire située plus à l'Ouest, donc en dehors du champ de tir des batteries allemandes. La distance entre les batteries allemandes et le lieu d'impact des balles était d'environ 1000/1200 mètres.

De la fenêtre Sud de la chambre de mes parents, j'ai aperçu les flammes qui provenaient du premier avion touché. C'est alors que j'ai appelé un des fils du voisin en lui demandant s'il voulait venir avec moi voir ce qui se passait. Nous sommes alors partis en courant à travers champs, en direction de l'incendie qui se situait à environ 1500/2000 mètres de notre maison. Nous avons donc dû parcourir cette distance en environ 20 minutes.

Alors que nous nous rapprochions du brasier et que nous entendions les Allemands parler, en escaladant le dernier talus, je me suis trouvé nez-à-nez avec un soldat allemand qui a crié "Halt !" tout en braquant le canon de son fusil sur ma poitrine. J'ai levé les mains en l'air et demandé à Gascoïn qui me suivait, d'en faire autant et de ne pas bouger. Un autre Allemand, sous-officier je crois, avec lequel j'arrivais à parler dans mon mauvais allemand de lycéen, nous a demandé pourquoi nous étions là, nous a qualifié de terroristes et nous a demandé de le suivre, car nous étions ses prisonniers. J'ai essayé de lui expliquer que nous n'étions que des paysans curieux.

Nous étions alors dans le champ même où l'avion brûlait (à environ 200 mètres de nous), le feu était intensif sur la partie avant, mais l'arrière paraissait relativement intact. Il n'y avait aucune trace de survivants. Les Allemands arrivaient de plus en plus nombreux, et une dizaine de minutes après notre "capture", l'un d'entre eux a crié "Amerikan Amerikan !". Nos deux Allemands se sont alors dirigés vers l'endroit d'où venait ce cri, et nous ont demandé de les suivre.

C'est alors que nous avons rejoint un groupe de quatre ou cinq Allemands qui examinaient un aviateur américain, étendu le long d'une haute futaie d'aubépine, je crois attaché à son parachute, dont une partie se trouvait encore accrochée aux branches de la futaie.

Nous étions toujours dans le champ où brûlait l'avion, et le corps de cet aviateur se trouvait à une centaine de mètres en avant de l'avion qui brûlait, étendu parallèlement à la futaie à environ 1 mètre de celle-ci, et dans l'axe Est (tête), Ouest (jambes).

Gascoïn et moi étions à environ deux mètres de cet aviateur qui ne donnait aucun signe de vie. De plus, du sang, en petite quantité, lui sortait du coin de la bouche. J'ai vu un soldat allemand prendre dans la poche de l'aviateur un portefeuille dans lequel se trouvait une photographie. L'aviateur était grand, les cheveux rasés (tête nue) et le teint mat, à tel point qu'un Allemand a prononcé le mot "American Nigger". Je n'ai relevé aucune trace de blessure par arme à feu ou autre, et j'ai l'impression que nous étions les premiers à le découvrir. Par ailleurs, je n'ai pas vu

d'officier allemand sur les lieux. Nous ne sommes d'ailleurs restés que quelques minutes, car "nos" deux Allemands se sont éloignés du corps, en nous demandant toujours de les suivre.

Après environ une heure de présence près de l'avion en feu, les Allemands nous ont demandé de monter dans un camion avec eux, et nous sommes partis vers le camp allemand tout en nous demandant ce qui nous attendait...

Au carrefour de la route de Vieussoix et de celle allant vers Le Parc, ils nous ont demandé de descendre en nous disant que nous étions libres et qu'en raison de leur brillante victoire cette nuit-là, nous ne serions pas punis, mais que nous aurions intérêt à ne pas récidiver lorsqu'ils abattraient le prochain avion.

Quelques heures plus tard, je prenais le train à Vieussoix pour Paris, où j'allais passer le reste des vacances de Pâques. Donc je n'ai rien su de ce qui s'est passé les jours suivants, autre que d'entendre à mon retour les "on-dit" que je n'avais aucun moyen de vérifier. J'ai alors appris que deux aviateurs s'étaient évadés et avaient été recueillis momentanément dans une ferme voisine (M. Leprince), et ensuite dirigés vers Tinchebray (Dr Ledos, un Résistant), et ensuite dirigés vers Domfront.

Les Allemands savaient qu'il y avait des rescapés, car une nuit ou deux après la chute de l'avion, ils ont fait de nuit des perquisitions dans toutes les fermes voisines, vérifiant toutes les identités et passant au peigne fin tous les lieux (caves, greniers à foin, écuries, étables, etc...).

Personnellement, j'étais revenu à Vire, où je finissais la préparation des épreuves du Baccalauréat à Caen, qui eurent lieu fin Mai/début Juin. Nos épreuves furent détruites, mais les cours ayant cessé pour nous, je regagnais alors la ferme, ce qui me vaut d'être aujourd'hui vivant, car le 7 Juin 1944, les Allemands arrêterent plusieurs de mes amis résistants à Vire, mais bien que sur la liste retrouvée à l'ancienne Kommandantur qui me fut communiquée plus tard, ils ne me trouvèrent pas, ne sachant pas apparemment que j'étais parti à la campagne. Mes amis furent tous fusillés quelques jours après, à la prison de Caen.

La suite est sans importance. Je continuai mes actions dans la Résistance, m'efforçant surtout de transmettre des informations sur les unités allemandes qui arrivaient (nous étions à moins de 50 km des plages du débarquement), et récupérant autant d'aviateurs tombés que possible.

Début Août, après la percée de Saint-Lô, je contrôlais ainsi cinq aviateurs dont quatre dispersés dans les fermes voisines et un (Pilote de chasse de la R.A.F.) vivant avec moi chez mes parents.

Vers le 4 Août, les avant-gardes anglaises se trouvaient à moins de trois kilomètres de nous, mais malheureusement nous n'avons pas pu passer les lignes, et dans la nuit les renforts de blindés allemands sont arrivés, nous donnant une demi-heure pour sortir de nos tranchées, et partir vers l'Est (aviateur y compris).

C'est alors que je me suis trouvé dans l'obligation (sous menace de dénonciation) de remettre mon aviateur anglais à une adresse de Beauchêne qui m'avait été communiquée, et que j'ai appris que dans cette même maison se trouvaient les deux aviateurs abattus 4 mois auparavant par la DCA du Parc.

Le 15 Août 1944, je partais avec le Groupe de Reconnaissance de la 29ème Division américaine comme soldat (en fait, civil armé en uniforme, sans statut) pour liquider la poche de Brest et entrer fin septembre à Aix-la-Chapelle, pour terminer en Décembre 44 à Julich, à la fin de la contre-attaque de von Rumsteck sur notre flanc droit : Bastogne, Forêt de Hurtgen.

Alors pour moi, fini la guerre combattante avec toutes ses horreurs. Je suis alors récupéré par l'armée française, légalisé en tant que soldat, et transféré à l'aviation pour entrer en école de pilotage. Nous sommes alors en Mars 45, et en attendant le départ pour l'école de pilotage aux USA, je suis affecté au Service du Contrôle Aérien Militaire à Orly. C'est là qu'un jour, un commandant américain vient me trouver, et me demander de lui relater l'"histoire" que je viens de vous écrire. Cette déposition était le dernier épisode de l'affaire, et vous imaginez que c'est avec surprise que j'ai reçu votre demande d'informations par l'intermédiaire de mes anciens collègues du Quai-d'Orsay.

J'espère que ces précisions vous seront utiles, mais je dois répéter que je considère que l'officier allemand commandant le détachement radar du Parc n'est pas responsable de la mort du jeune aviateur américain.

Néanmoins, si cet officier est toujours vivant, je souhaiterais le rencontrer afin de pouvoir discuter avec lui de ces quelques heures cruciales de la nuit du 5 Avril 1944.

Sincèrement vôtre,  
Gabriel Desdoits