

801 st / 492 nd
BOMBARDMENT GROUP



BAINVILLE AUX MIROIRS

FRANCE



16 SEPTEMBRE 1944

53ème Anniversaire

14 SEPTEMBRE 1997

EDITORIAL

Que la cérémonie de ce jour soit l'expression de notre reconnaissance et de la gratitude de la France envers celles et ceux qui, par le sacrifice de leur vie, ont contribué à sauver l'honneur et l'indépendance de notre Pays.

Bainville aux Miroirs sait se souvenir de ces jeunes gens, qui n'ont pas hésité à quitter les Etats-Unis d'Amérique, en traversant les mers, pour combattre et donner leur vie pour la Liberté, NOTRE LIBERTE.

Que ce Monument que nous inaugurons aujourd'hui, ne soit pas une simple construction dans le paysage de notre Commune, mais qu'il soit la marque de la reconnaissance et du respect que nous devons à ces jeunes garçons courageux, très souvent volontaires, pour venir aider notre armée secrète.

Que le sacrifice de ces Jeunes Américains, tombés loin de leur Patrie, puisse nous inciter à faire en sorte que la guerre soit à jamais bannie de notre vie.

14 septembre 1997.

Jean-Yves SIBERT
Maire de Bainville aux Miroirs

L'HISTOIRE D'UNE STELE

Le 1 août 1995, maire nouvellement élu, je recevais un courrier émanant d'un monsieur BLANDIN de Lyon. Il me faisait part de la chute d'un avion américain qui aurait eu lieu le 16 septembre 1944, sur le territoire de la commune.

A son courrier, étaient joints des documents relatant cet accident.

Après lecture de cet envoi, et suivant le souhait de monsieur BLANDIN de perpétuer la mémoire de ces Aviateurs, je décidai, de mettre cette information à l'ordre du jour du prochain conseil municipal.

Le 4 septembre, le Conseil Municipal, à l'unanimité décida qu'il était normal de faire « quelque chose » afin que soit matérialisé ce fait qui n'est connu que de quelques Anciens. Il était de son devoir de laisser aux jeunes générations la trace de ce sacrifice.

Une plaque, le nom d'une rue, un monument... que de questions ? A quel endroit matérialiser cet événement ? Quelles solutions adopter ?

Correspondance, communications téléphoniques s'échangèrent alors nombreuses, avec monsieur BLANDIN.

Enfin il nous annonça que le pilote était retrouvé, il serait présent à Bainville le jour de l'inauguration. Restait à choisir une date. Le dimanche 14 septembre 1997, date anniversaire de l'événement, fut choisi. Il n'était pas souhaitable de combiner cette cérémonie avec une autre commémoration comme le 8 Mai. Ce jour devait être consacré entièrement à ces Hommes, à leur souvenir.

Ce monument élevé dans notre Commune à la mémoire de ces aviateurs, doit beaucoup à Monsieur Serge BLANDIN, infatigable représentant pour la France de l'Association des Anciens du 801 st / 492 nd BG. Qu'il soit ici remercié pour son action.

©©©©

Mes remerciements iront aussi à Monsieur Jérôme LECLERC de Vézelize, qui a réuni les nombreux dons ayant permis de réaliser cette stèle. Comme tous les passionnés, il estime n'avoir rien fait d'extraordinaire, mais d'avoir simplement communiqué sa passion.

Le 16 septembre 1944, un bombardier américain s'écrase dans un champ sur le territoire de Bainville aux Miroirs .

Le 14 septembre 1997

Le pilote et chef de bord de l'avion, le Lieutenant James Mac LAUGHLIN est toujours en vie. Il habite aux Etats-Unis dans l'état d'Illinois.

Il est toujours en activité et s'occupe de son cabinet d'expertise juridique.

Monsieur Mac LAUGHLIN est enchanté de savoir qu'après tant d'années, on se souvient encore de son équipage. Il sera présent à Bainville, pour la cérémonie d'inauguration du monument commémorant l'accident du 16 septembre 1944.



Le lieutenant James Mac Laughlin en 1943

Dans la nuit du 16 septembre 1944, un bombardier américain transportant du matériel destiné aux maquis de la Résistance locale est abattu sur le territoire de Bainville aux Miroirs par la D.C.A. américaine.

Ce maquis n'est pas identifié d'une façon absolue, mais il n'est pas impossible qu'il se soit agi de celui de Leménil-Mitry. (Il est très difficile de retrouver les ordres de mission postérieurs au 1er juillet 1944.)

Il s'agissait de la 35^{ème} et dernière mission de cet équipage sur la France, avant son retour aux Etats-Unis et un éventuel deuxième tour d'opérations.

LES CAUSES DE L'ACCIDENT

L'appareil a été abattu, par erreur, par les canons de 90 mm d'une batterie de D.C.A. américaine (batterie A du 115th AA Gun Battalion) installée à Lebeuville. L'erreur est due à un manque d'identification : silence radio et non utilisation de l'I.F.F. au voisinage des zones tenues par l'ennemi. (voir le rapport du Colonel FISH.)

L'appareil en approchant de Charmes (le point de repère) a été abattu alors qu'il passait à basse altitude (environ 1300 mètres). Les quatre obus ont atteint l'avion entraînant la perte du gouvernail de profondeur et causant un incendie à bord. Mac Laughlin et Stee ont sauté ensemble en parachute, mais se sont trouvés séparés. Mac Laughlin a marché quelque temps avant de trouver des boîtes de rations K, ce qui lui a indiqué qu'il était à l'arrière des troupes américaines. Il a été recueilli par des hommes du 313th Regimental Headquarter de la 79th Infantry Division. Il était de retour à sa base le 23 septembre 1944.

Bradbury et Pirtle ont été notés disparus.(corps volatilisés dans l'explosion ?). Leurs noms figurent sur le Mur des Disparus au cimetière américain de Saint Avold (Moselle).

Les quatre autres victimes identifiées Lee, Skwara, De Vries, Brewer ont été retrouvés dans l'épave. Ils sont enterrés au cimetière national de Jefferson Barracks à Saint Louis dans l'état du Missouri.

Renseignements sur l'avion abattu dans la nuit du 16 au 17 septembre 1944

- ◊ Type de l'avion : Bombardier quadrimoteur Consolidated B 24 J1 FO LIBERATOR
 - ◊ Matricule militaire : serial 42 - 50603
 - ◊ Appartenance : 8 th Air Force Américaine, 492 ème Groupe de bombardement lourd, 858ème escadrille de bombardement
 - ◊ Base : Harrington (Northamptonshire) Grande-Bretagne.
 - ◊ Mission : Parachutages d'armes et de matériel à un maquis de la région.
 - ◊ Equipage : 8 hommes.
- | | |
|---|---------|
| Pilote : 1 st / Lt JAMES MAC LAUGHLIN | rescapé |
| Co-pilote : 1 st / Lt CARL L. LEE | tué |
| Navigateur : 1 st / Lt GEORGES F. BRADBURY | tué |
| Bombardier : 2 nd / Lt ERNEST G. SKWARA | tué |
| Mécanicien : T / sgt ALFONSE A. DE VRIES | tué |
| Radio : T / sgt HENRY STEE | rescapé |
| Mitrailleur de queue : S / Sgt JAMES G. PIRTLE | tué |
| Responsable de la cargaison : S / Sgt MERRILL G. BREWER | tué |



Le Lt James Mac LAUGHLIN (premier à gauche au second rang) et son premier équipage en 1943 devant un B 24 Liberator.
 Allome A. DE VRIES (3^{ème} à partir de la gauche au premier rang.)
 James G. PIRTLE (dernier à droite au premier rang)

Bombardier
 CONSOLIDATED
 B 24 H LIBERATOR



(Photo prise à la base de Harrington en 1944 par le Colonel André PECQUET ancien des Carpetbaggers)

LES SOUVENIRS D'UN BAINVILLOIS

François MANGENG

« Dans la nuit du 16 au 17 septembre 1944 aux environs de 22 heures, de ma cuisine, j'ai entendu des tirs au-dessus du village. Il y avait un très mauvais temps, il faisait nuit, on ne voyait rien mais on entendait un vrombissement de moteur. Je pensai alors à ce moment, que les Allemands revenaient (Bainville avait été libéré le 11 septembre à 7 heures du matin). Mais soudain dans le ciel, au-dessus de Bainville, on a vu une immense lueur avec une énorme explosion et aussitôt cette masse en flamme est allée s'écraser au-dessus du village entre Bainville et Lebeuville, à une dizaine de mètres de la route. »

Le lendemain François Mangeng s'est rendu sur place avec son beau-frère.

« C'était horrible ! On a vu des parties de corps humain dont un tronc à 200 mètres de la chute. Il était impossible de s'approcher de l'avion qui se consumait toujours et dégageait une forte chaleur. Des détonations partaient encore de l'appareil qui je pense devait transporter des munitions. »

François se souvient parfaitement que l'énorme appareil s'était enfoncé dans le sol, les ailes étaient restées à la surface ainsi que la queue.

« L'avion s'est écrasé le nez vers la route. Plus tard, je me suis amusé à mesurer l'envergure des ailes. J'ai trouvé 45 mètres. »

Deux mois après, alors qu'il était à la chasse, il a découvert, pendu à un arbre, un parachute auquel était accroché du matériel radio.

« J'ai même récupéré le tissu du parachute qui a servi à confectionner des corsages, mais je ne sais pas ce qu'est devenu le matériel radio. »

LE GACHIS D'UNE GUERRE.

Traduction d'un texte du Colonel Robert W.FISH

Le 16 septembre 1944 fut une journée de très mauvais temps aussi bien au-dessus de l'Angleterre que sur l'Europe continentale. Du fait que les forces de la Résistance française avaient un besoin urgent d'être ravitaillées, le 492ème groupe devait prendre l'air quel que soit le temps. Nous avons eu 32 avions en mission cette nuit là. Nous avons perdu un équipage et un bombardier B-24 à la suite d'un cafouillage dans la procédure opérationnelle du groupe.

Notre appareil était équipé d'un émetteur radar qui envoyait un signal codé permettant à nos chasseurs de nuit et à notre D.C.A. de l'identifier. Ce système portait le nom d'identification ami-ennemi, ou plus couramment d'I.F.F.. Il était conçu pour éviter que l'avion soit abattu par nos propres forces.

À la date du 16 septembre, nous avions reçu l'information concrète que les chasseurs de nuit allemands avaient été munis d'un dispositif qui leur permettait de se guider sur nos signaux I.F.F.. Pour tenir compte de ce renseignement, nous avons donné à nos chefs de bord le choix de ne pas utiliser l'I.F.F., s'ils le jugeaient plus prudent. Cette dernière recommandation était basée sur deux facteurs. D'abord, les chasseurs de nuit allemands n'aimaient pas descendre à l'altitude très basse où nous volions sans avoir la possibilité de se guider sur notre signal I.F.F. et ensuite parce que nous recevions une mise à jour chaque heure de l'emplacement des batteries de D.C.A. alliées installées sur le continent. Cette dernière nous permettait d'informer nos équipages du meilleur moyen d'éviter tout emplacement de D.C.A. alliée. Les batteries de D.C.A. de l'armée américaine, qui ne se préoccupaient pas des chasseurs de nuit, comptaient uniquement sur l'I.F.F. pour l'identification des avions alliés. Dans l'après-midi du 16 septembre 1944, la batterie A du 115th Anti-Aircraft Gun Battalion avait installé ses canons près de la courbe d'une rivière que le navigateur de l'équipage du Lieutenant Mac Laughlin avait notée comme point de repère de navigation à vue. Ce navigateur avait vérifié, en établissant son plan de vol, qu'aucune batterie n'était mentionnée sur la carte des emplacements D.C.A. à cet endroit précis.



A LA MEMOIRE DES AVIATEURS AMERICAINS
TOMBES A RAINVILLE AUX MIROIRS
LE 16 SEPT 1944
EN APPORTANT ARMES ET MATERIEL
A LA RESISTANCE FRANCAISE

1 / D. Carl L. Lee
1 / Lt. George F. Bradbury
2 / Lt. Ernest G. Stewarts
T / Sgt. Alphonse A. De Vries
S / Sgt. James G. Pirie
S / Sgt. Merrill O. Bowers

888 Bomb SQ. 497 Bomb GP (H)



La Garde d'Honneur de l'Armée de l'Air des U.S.A.



Lever des couleurs par les pompiers de Balinville



Les enfants des écoles assistent à la cérémonie



(de gauche à droite)

- Roland B. PRIEUR Surintendant du Cimetière Américain de Dinoze (Epinal)
- Le fils du Cdt Mac Donald
- Colonel Henry de ROQUEFEUIL Commandant la Base aérienne 133
- Colonel J.W. BRADBURY vétéran des Carpetbaggers
- Commandant H.MARTIN MAC DONALD Attaché de l'Air de l'Ambassade Américaine à Paris.
- Adjudant A. CLERC Commandant de la Brigade de Gendarmerie
- Jean ENEL Conseiller Général
- Alain DELHOTAL Député Suppléant
- Jean-Yves SIBERT Maire de Bainville aux Miroirs



La stèle est dévoilée par le Commandant Mac Donald, le Colonel Bradbury et le Maire de Bainville.



Défilé dans Bainville, la musique suivie de la garde américaine, le détachement français de l'armée de l'air, les porte-drapeaux.



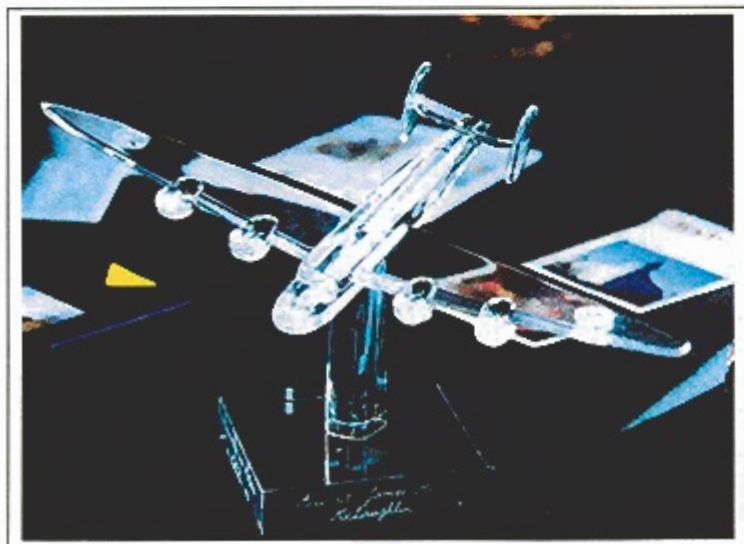
Au nom des ETATS -UNIS D'AMERIQUE, dépôt de gerbe par le Commandant H. MARTIN MAC DONALD, Attaché de l'Air Adjoint, représentant l'Ambassadeur des U.S.A. en FRANCE.
Le Commandant est accompagné de son fils.
Le Colonel J.W. BRADBURY vétéran des Carpetbaggers représente le « GROUP ».
Le Colonel Henry de ROQUEFEUIL Commandant la Base aérienne 133 de Nancy-Ochey



Dépôt de gerbe par le Député Nicole FEIDT, le Colonel J.W. BRADBURY, le Maire de Bainville aux Miroirs Jean-Yves SIBERT



Remise de cadeaux à nos Hôtes . Ici les jeunes militaires de la Garde d'Honneur .



Réplique du B24 Libérateur, exécuté en cristal par un artisan local.
Cette œuvre a été remise au Lieutenant Mac Laughlin



Sur les lieux du crash, les jeunes militaires américains rendent hommage à leurs aînés. (la traduction est assurée par Norbert BARTHELME)

Mars 1994.....Septembre 1997..

Guy BOURGUIGNON

Une longue période d'échanges, de recherches, d'incertitudes, qui aboutit enfin à cette journée du 14 septembre 1997 qui s'inscrit à tout jamais dans l'histoire de notre village.

Une journée qui commença très tôt pour les organisateurs car, dès 7 heures, ils étaient à pied d'oeuvre pour mettre en place drapeaux, barrières du service d'ordre, sonorisation et définir une dernière fois, le rôle de chacun.

Le temps de changer de tenue, pour les sapeurs pompiers, une tenue flamboyante avec casquette et ceinturon, il fallait accueillir les premiers invités.

Dès 9 heures 30, c'était l'arrivée du vétéran américain, le Lieutenant Colonel BRADBURY, venant de son lointain Texas ; il arrivait seul, dans une voiture louée en Allemagne et ayant encore bien belle allure avec ses 73 printemps.

Puis lui succédaient le Commandant MAC DONALD, Attaché Militaire à l'Ambassade Américaine à Paris accompagné de son jeune fils de 12 ans, Monsieur Roland PRIEUR, Surintendant du cimetière militaire américain à Dincoz, Monsieur et Madame Serge BLANDIN, de Lyon, un détachement militaire de l'armée de l'air, avec, à sa tête, le Colonel Henry de ROQUEFEUIL, Commandant la BA 133 de Nancy-Ochey, un détachement de 4 jeunes militaires de l'armée de l'air américaine basée en Allemagne, qui venaient bénévolement et pendant leur jour de congé.

Les personnalités locales s'étaient, elles aussi, associées à cet événement : Madame le Député Nicole FEIOT, Jean ENEL, Conseiller Général du Canton de Haroué, Alain DELHOTAL, suppléant du député et Maire de Xirocourt, Madame Paulette DELORME, Maire de Grippont, Jean BEDEL, Maire de Lebeuville, André BARBIER, Maire de Bonney, Monsieur Jérôme Leclerc qui, fort de son expérience à Flavigny, a apporté une aide aussi précieuse que désintéressée, 8 représentants des Associations patriotiques locales avec leurs porte-drapeaux, le Conseil Municipal au grand complet.

A 10h45 pile, tout était prêt pour que le cortège se mette en place dans un dispositif rigoureusement ordonné par les soins de Monsieur Roland Prieur : la fanfare de Saint-Nicolas de Port, la garde américaine, les personnalités officielles, les porte-drapeaux, les enfants des écoles venus nombreux pour la circonstance et arborant fièrement leur petit drapeau américain, les élus et autres personnalités et enfin la foule des habitants et amis des environs.

A 11 heures, commençaient alors les moments les plus intenses de la cérémonie : sonneries aux Morts, découverte de la stèle, dépôts de gerbes, discours, hymnes patriotiques où de nombreuses gorges se nouèrent d'émotion.

Sans aucune fausse note, que cela soit de la fanfare ou de l'organisation, le cortège regagna la place de la Mairie et se disloqua pour se retrouver autour du ver de l'antenne. Une belle surprise attendait les hôtes américains avec l'exposition de quelques véhicules de la dernière guerre présentés là par Roger Anzemborg.

Enfin, les invités furent accueillis dans la salle polyvalente très joliment décorée de verdure pour un léger repas à base de spécialités lorraines : quiche lorraine, tarte au jambon, tarte au champagne, tarte aux mirabelles... arrosé d'un petit gris de Toul.

La correction voulait qu'on ne laisse pas repartir les hôtes d'un jour sans un menu cadeau : Monsieur Bradbury reçut une bouteille de mirabelle gravée à son nom. Les jeunes militaires américains repartirent très émus avec un coffret de champagne et des petits fours.

Le Commandant MAC DONALD se chargea du cadeau prévu pour Le Lieutenant MAC LAUGHLIN, le pilote rescapé qui n'a pu se déplacer en raison de l'état de santé de son épouse : une superbe reproduction en cristal de l'avion abattu.

Cet objet d'art lui a été transmis dans l'Illinois par les soins de l'Ambassade des U.S.A.

Vers 16 heures, dans la déconcentration la plus totale, tout le monde se rendit sur les lieux de l'avion abattu où il fut encore possible de retrouver des traces matérielles de ce douloureux événement : des morceaux de carlingue encore recouverts de traces de peinture noire, ce qui permit à Monsieur Blondin de confirmer : « c'est bien cela, tous les avions de cette escadille étaient peints en noir... »

Une journée magnifique se terminait ; le village allait s'endormir avec un sentiment de devoir accompli et faisait désormais partie de ceux qui peuvent pardonner mais qui ne voudront jamais oublier : cette stèle en restera le témoignage.



Monsieur et Madame Serge BLANDIN écoutant les remerciements de Monsieur PRIEUR
A gauche, Le Colonel J.W. BRADBURY



Lieu du crash

14 Septembre 1997,

Bainville a vécu à l'heure américaine. En recevant de nombreux invités,

53 ANS

Il aura fallu attendre 53 ans pour que Bainville aux Miroirs rende enfin hommage aux six aviateurs américains tués dans le crash de leur B 24. Dans les rues du village pavées aux couleurs américaines et françaises, toute la population s'est souvenue de cet épisode particulièrement triste de l'histoire locale.

« C'est une lacune que nous comblons aujourd'hui et en même temps une leçon pour l'avenir afin que plus jamais nous ne connaissions la guerre et la barbarie » a dit le maire Jean-Yves SIBERT, comme le conseiller général Jean ENEL et le député Nicole FEIDT qui lui ont succédé.

Enseignements reçus par les écoliers présents avec leurs petits drapeaux.

Hommage solennel rendu en présence de la garde du drapeau de l'Air Force, du représentant militaire de l'ambassade des U.S.A. à Paris, le Commandant MAC DONALD, d'une délégation de la base aérienne 133 de Nancy-Ochey conduite par le Colonel Henry de ROQUEFEUIL. Les porte-drapeaux des associations de résistants et anciens combattants avaient pris place autour de la stèle.

Le Lieutenant MAC LAUGHLIN commandant de bord du B24, seul survivant retrouvé du crash, aurait dû être présent à Bainville pour recevoir le petit avion en cristal gravé à son nom. La santé de son épouse l'a contraint à renoncer à quitter l'Illinois où il réside. Mais il nous a fait savoir que ce n'était que partie remise. Il prépare de nouveau son voyage pour venir à Bainville dès que possible.

Le Colonel BRADBURY vétéran du 492^{ème} groupe de bombardement était venu rendre hommage à ses anciens camarades.

Monsieur Serge BLANDIN, représentant en France de l'association des anciens aviateurs du 492^{ème} groupe de bombardement qui ravitaillait le maquis français, a mobilisé les énergies locales pour remettre à jour cette page d'histoire. Page d'histoire dont des vestiges remontent encore à la surface lors des labours.

Historique sur le 492^{ème} Groupe de bombardement Américain CARPETBAGGERS

Extraits de l'article du Colonel André PECQUET paru dans « Résistance France n°1-1996 »

VOLS AU CLAIR DE LUNE

Dès 1940, la R.A.F. entreprit d'assister les mouvements de Résistance dans les pays occupés et particulièrement en France. Les Anglais opéraient principalement de la base secrète de TEMPSFORD non loin de BEDFORD.

En décembre 1943, deux escadrilles américaines furent placées à la disposition de l'O.S.S. (Office of Strategic Service) et affectées à des missions spéciales. Ces appareils constituèrent le 801st BOMB GROUP (provisional) qui, le 26 août 1944, prit la dénomination de 492ème B.G.(heavy) c'est à dire lourd. Le GROUP était top secret et fut entraîné par la R.A.F. pour les vols de nuit, seul vers la côte à très basse altitude afin d'éviter le radar, ensuite, à 250 / 500 mètres suivant la nature du terrain. Les meilleurs pilotes et navigateurs étaient affectés au 492e car trouver l'emplacement du parachutage indiqué à l'origine par quelques lampes de poche était un exploit. Les parachutages avaient lieu à 150/200 mètres pour les Agents et à 120/150 mètres pour les containers et colis. Les opérations se faisaient principalement par clair de lune mais il y eut des exceptions. C'est ainsi que j'ai sauté, en juin 1944, d'un HALIFAX (anglais) en provenance de BLIDA. Ce fut le premier parachutage sur les Alpes par une nuit sans lune. J'étais le membre américain d'une mission interallié envoyée au VERCORS sur ordre de CHURCHILL pour connaître les besoins du Maquis. Sous le nom de Captain PARAY, j'ai vécu - ou plutôt survécu - à la tragédie du VERCORS.

En novembre de retour à LONDRES, je fus attaché au 492e basé à HARRINGTON Northamptonshire. Le GROUP comprenait 69 LIBERATOR peints en noir, cinq A26 bombardiers d'attaque, 7 MOSQUITO non armés pouvant voler à une très haute altitude pour des missions de communication de l'appareil au sol et vice versa, je volais à bord du MOSQUITO enfermé dans le fuselage. En outre, nous disposions de 4 DAKOTA (C47) non armés naturellement.

Le Colonel CLIFFORD J. HEFLIN commandant le GROUP, pilota le premier C47 à poser dans un champ dans l'Ain en FRANCE occupée. Au total, les missions DAKOTA déposèrent 76 Agents et ramenèrent 213 Aviateurs et Agents.

La mission principale du 492nd souvent appelé de son nom de code CARPETBAGGERS, était de ravitailler les Résistants au Danemark, Norvège, Belgique et principalement les Maquis Français.

Dès janvier 1944, les parachutages de containers eurent lieu et peu après des agents. Les « LIB » avaient été aménagés pour ce type de missions et c'est ainsi qu'ils ne disposaient plus que de deux tourelles de mitrailleuses (2 par tourelle, l'une dorsale, l'autre à l'arrière.) Le « Joe Hole » c'est-à-dire le trou circulaire par lequel l'Agent se laissait tomber se trouvait à la place de la tourelle ventrale. L'équipage était de huit hommes.

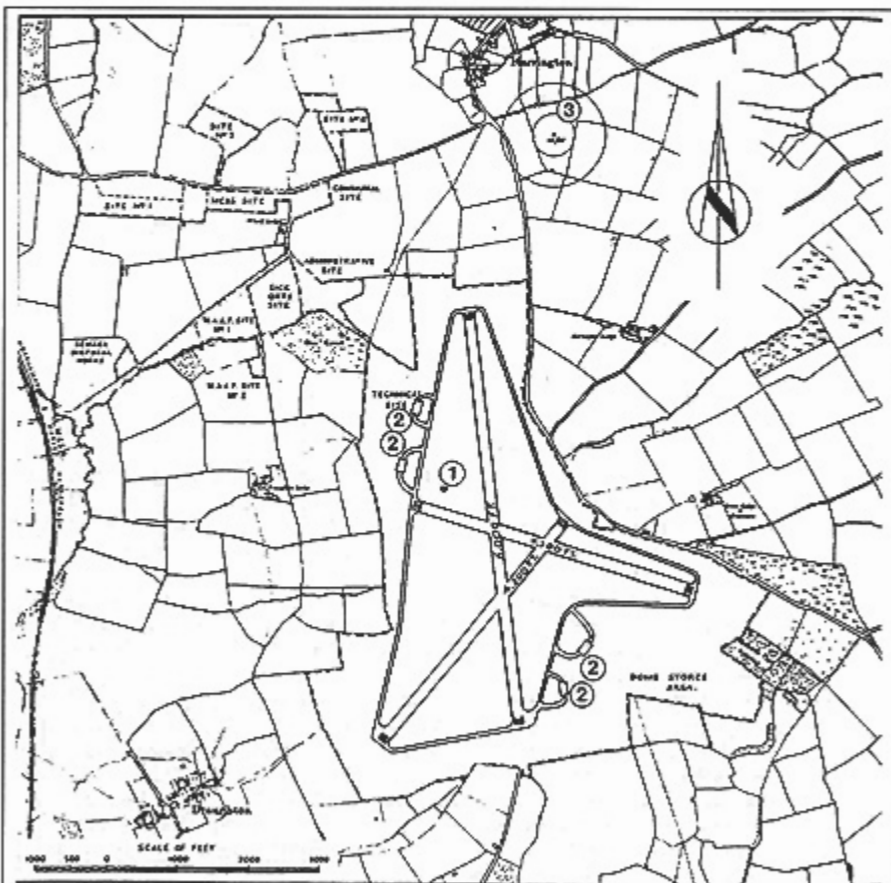
Les pertes du GROUP furent lourdes: 69 LIB engagés dont 26 perdus avec 208 membres d'équipage M.I.A. (disparus en missions.) Uniquement pour la France pour la période janvier 1943 à septembre 1944, les statistiques sont de 2297 missions dont 1657 réussis (72.13%) 377 JOE parachutés, 19194 containers plus 10249 colis parachutés avec armes, munitions, matériel. 13 avions perdus avec 68 tués, 14 prisonniers, 22 évadés. Pour chaque évadé, nous estimions que deux à trois Résistants furent déportés ou fusillés. Les blindés de PATTON fonçant vers l'Allemagne furent obligés de s'arrêter faute de carburant. Les CARPETBAGGERS accomplirent 10 «missions essence » apportant à PATTON 748.977 gallons d'essence (1 gallon U.S. = 3.785litres.)

Le Général KOENIG, Chef des F.F.I. vint à deux reprises à HARRINGTON et décerna 23 croix de Guerre à l'Ordre de l'Armée. Parmi les récipiendaires, le Colonel HEFLIN et le Lieutenant Colonel Robert W. FISH qui, par la suite, commanda le GROUP. En outre HEFLIN fut nommé Chevalier de la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre avec Palme fut attribuée au 492 è.

CARPETBAGGER: ce mot provient de colporteurs anglais, qui en Angleterre, au 18ème siècle portaient leurs marchandises dans des sacs confectionnés de tapis.
(Carpet = tapis et bagger = sac.)

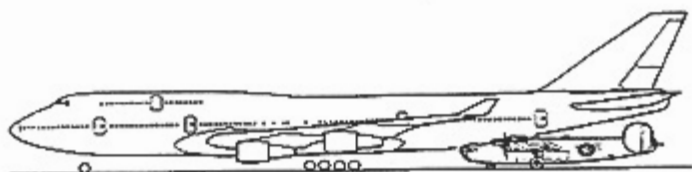


La base de Harrington en 1945

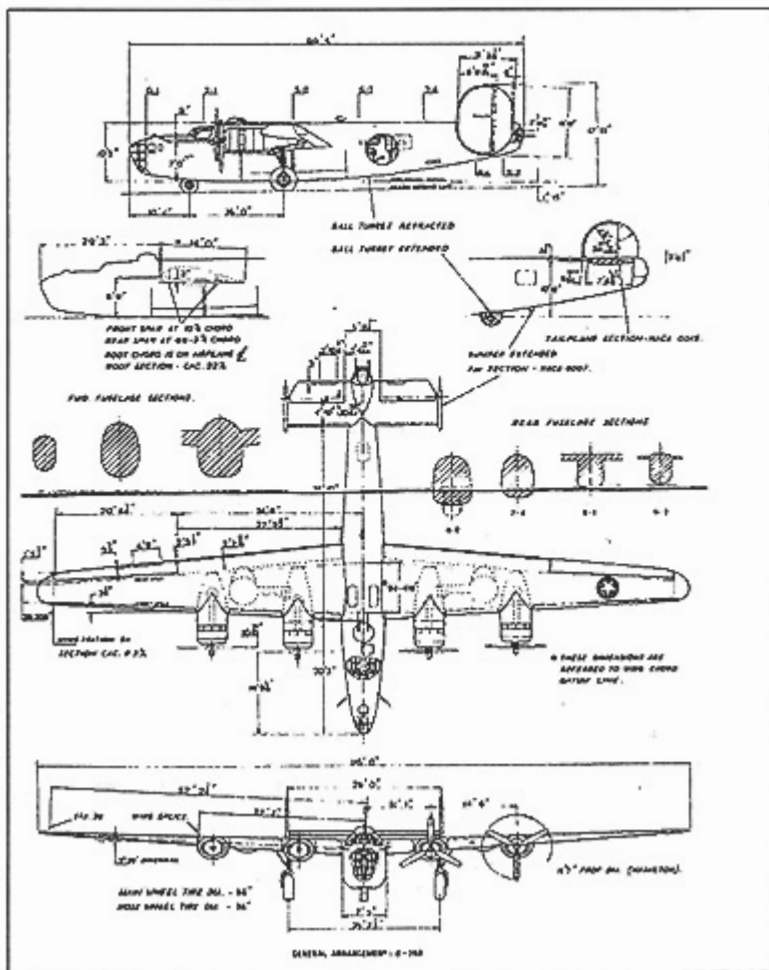


113. The airfield in May 1945.

1. Control Tower.
2. Type 7.2 Hangars.
3. Wireless station for navigational assistance.



BOEING 747-400 et B 24 LIBERATOR



Au Maquis de LEMENIL-MITRY

Extrait de « DU CREPUSCULE A L'AUBE » de Charles. DANIEL

Le 26 août, l'alerte est donnée. Les « Boches » rassemblent des troupes à Vincey et Portieux. Ils amènent à pied-d'œuvre de l'artillerie. C'est vraiment nous faire beaucoup d'honneur. A l'orée de la forêt, de temps à autre, éclatent des coups de feu tirés par l'ennemi, pour nous inciter à la riposte et nous repérer. Peine perdue ! « Ne tirer ou riposter qu'à bon escient, ne jamais se découvrir », l'ordre est formel.

Le 28 août, l'état major, à la lecture d'un rapport, décide de décrocher. Les préparatifs sont menés activement, le campement est démonté, le matériel, les armes, chargés sur des camions, en peu de temps. Le départ aura lieu dans la nuit en direction de Ménénil, où se trouve le château du comte de Mitry. Le Ménénil-Mitry est une très petite commune située à l'écart de toute grande voie de communication et fait partie du canton d'Haroué, en Meurthe et Moselle, à quelques kilomètres de Bayon. Ce lieu a été choisi en raison de sa topographie et de la présence des bois de Mitry, dont le commandant Archibald garde le souvenir, mais aussi, et surtout, en raison de sa proximité du terrain de parachutage de « Chandemagor ».

Le départ a lieu en pleine nuit, comme convenu : une véritable manœuvre militaire. Les camions empruntent les petites routes passant par Saint Rémy, Loromontzey, Saint Germain et Bainville-aux-Miroirs, traversant la Moselle au Pont de Montauban.

Un camion tombe en panne, tout près du but. Il faut tout le courage de la troupe du capitaine Morin pour transporter le chargement dans le bois de Mitry. Il pleut, la nuit est sombre.

C'est alors le campement, l'installation dans la nature, sans autre abri que les arbres ou les taillis. Les compagnies vont camper sous bois. La garde est confiée simplement à la vigilance des guetteurs qui, à défaut de visibilité, seront à l'écoute du moindre bruit.

La troupe, conduite par le capitaine Morin, fait le trajet à pied, en prenant des raccourcis. Il faut néanmoins traverser la Moselle au pont de Montauban, pont de bois sur lequel les chaussures font un bruit infernal. Bainville est traversé en silence, des chiens aboient, des volets s'entreouvrent. Les maquisards passent et tout rentre dans le calme, les habitants se replongent sans doute dans le sommeil du juste.

La montée vers le Ménénil-Mitry se fait par un chemin étroit, bordé de haies et semé d'omières, parfait pour des embuscades. Enfin, voici le campement, ou tout au moins ce qui en porte le nom. Il pleut sans discontinuer. Les hommes ont froid et apprécient fort peu une telle nuit à la belle étoile. Après avoir transbordé le chargement du camion, tout le monde s'allonge sur la « dure », les gouttières ne font pas défaut, le sol est détrempé, personne ne dort. De ci, de là, on entend des jurons et des grognements de mauvaise humeur.

« Eh ! mon capitaine, on va attraper la crève » lance un maquisard à Morin, vos hommes vont tomber comme le pluie. Il n'y aura pas besoin des « Boches » pour faire des ravages si cela continue. Et cela continue ! Le jour se lève sous la pluie et, à midi, il pleut toujours.

Pour la nuit prochaine, il faut aviser, dit Félix. Le château du Ménénil, situé à l'extrémité du domaine forestier du même nom pourrait nous héberger dans ses dépendances. Morin des Ponts et Chaussées, connaît le maire de la commune sur laquelle se trouve la propriété. M. Mathieu, vieux lorrain, patriote de surcroît, ouvre les portes des granges et fournit la paille nécessaire pour faire un bon cantonnement.

Le 31 août, dès le matin, les résistants de Roville, Laneuveville, Saint Remimont, Benney, Lemainville, Xirocourt, Dianville, Gripport, Neuville, Saint-Firmin, Haroué, Housseville.... viennent grossir nos rangs.

Ce même jour, curé en tête, débarque le groupe de Gripport. Le lieutenant-colonel Serurier se présente, il est affecté au service technique. L'effectif du maquis est considérable, 600 hommes au Ménénil-Mitry.

Dans le secteur de Charmes, les Allemands rassemblent de la troupe autour de la forêt pour une attaque qui se précise.

Rapport de James Mac Laughlin sur sa mission du 16 septembre 1944

Rapport succinct sur la mission de l'équipage Mac Laughlin dans la nuit du 16 au 17 septembre 1944.

Extrait d'un microfilm (AO667) des archives de Maxwell – dossiers 0612 et 0613

(Aucune indication de ce qui était arrivé à l'équipage manquant ne fut reçue avant que le pilote, James Mac Laughlin, arrive à Harrington, le 23 septembre, et en fasse le récit.)

L'avion avait décollé pour sa dernière mission, avant que l'équipage ayant accompli sa période de service retourne aux Etats-Unis. Le temps était particulièrement mauvais et le pilotage se faisait aux instruments. La Manche fut traversée et le vol continua sur la France. Le navigateur signala qu'ils atteindraient le point de repère prévu dans 10 minutes et le pilote monta à 4500 pieds (1400 m environ). L'avion se trouvait alors au-dessus de la ville de Charnes.

C'est à ce moment qu'un barrage de la D.C.A. se déclencha et encadra l'avion. Aucune manœuvre d'évitement n'était possible, l'avion étant mortellement touché. Le gouvernail de profondeur fut détruit par le premier éclatement et le pilote perdit tout contrôle de l'appareil, qui bascula vers la droite et continua sa chute.

Aussitôt le pilote donna le signal d'abandonner l'avion, en tentant de ranimer le co-pilote apparemment inconscient ou, peut-être touché par un obus, car les vitres de la cabine étaient brisées. Mais Mac Laughlin ne reçut aucune réponse du co-pilote. Il se prépara donc à sauter et suivit le radio qui évacuait l'appareil condamné.

Mac Laughlin tomba dans un arbre, indemne. Il réussit à s'extraire de l'arbre et, compte tenu que la nuit était très noire et qu'il ne savait pas de quel côté des lignes de combat il était tombé, il attendit l'aube en se cachant dans un bois.

Lorsqu'il fit jour, il commença à reconnaître le terrain. Trouvant des boîtes vides de rations K, il estima raisonnablement être derrière les lignes américaines. Peu de temps après, il rencontra des soldats américains qui l'escortèrent jusqu'au quartier général du 313th Régiment de la 79^e division d'infanterie.

Il raconta son aventure et on l'emmena voir son avion fracassé. Quatre corps furent trouvés sur place et identifiés grâce à leur plaque d'identification. Il s'agissait de Lt Carl L. Lee (copilote), du S / Lt Ernest G. Skwara (mitrailleur), du Sgt Alfome A. De Vries (mécanicien) et du Sgt Merrill G. Brewer (mitrailleur et responsable de la cargaison).

Plus tard, Mac Laughlin rencontra les servants de la batterie du 115th AA Gun Battalion, dont le feu avait détruit l'avion. La batterie s'était installée à Lebeuville le matin même et avait ordre de tirer sur tout avion ne donnant pas son identification par l'I.F.F. Malheureusement, l'avion avait, lui, des ordres pour ne pas utiliser l'I.F.F. au dessus du continent.

Au moment où ce document est rédigé (25 septembre 1944) aucune nouvelle n'a été reçue, concernant les trois autres membres de l'équipage qui auraient dû sauter de l'avion.

REMERCIEMENTS

Ce monument et cette plaquette ont été réalisés grâce au soutien financier de :

Commune de Bainville aux Miroirs
 Commune de Benney
 Commune de Leménil-Mitry
 Commune de Laneuveville devant Bayon
 Commune de Roville devant Bayon
 Commune de Grippot
 Ministère des Anciens Combattants - Délégation à la Mémoire et à l'Information Historique.
 Union des Forces Françaises de l'Intérieur Région C.
 Association des Anciens Combattants - Roville devant Bayon
 Base aérienne 133 Nancy Ochev
 Société BETON INDUSTRIE de Matzèville
 Association les Amis du Gamiron de Bainville aux Miroirs
 Monsieur BRICE André de Bainville aux Miroirs
 Monsieur ROLOT Jacques de Bainville aux Miroirs
 Mademoiselle KIRSCHER Christiane de Bainville aux Miroirs
 Monsieur LALLEMANT Pierre de Bainville aux Miroirs
 Monsieur MATTENET Pierre de Bainville aux Miroirs
 Monsieur CARDOT André de Flavigny sur Moselle
 Monsieur GERARD Gilbert de Bainville aux Miroirs
 Monsieur CORBIER Jean de Roville devant Bayon
 Monsieur KINSING Paul de Bainville aux Miroirs
 Madame AMET Annette de Bainville aux Miroirs
 Monsieur SIBERT Jean-Yves de Bainville aux Miroirs
 Monsieur CLAUDE Pierre de Mangonville
 Monsieur ENEL Jean de Bainville aux Miroirs
 Monsieur BOURGUIGNON Guy de Bainville aux Miroirs
 Monsieur GERARD Bernard de Bainville aux Miroirs
 Monsieur PETAT Jean Louis de Bainville aux Miroirs
 Madame ROLOT Gisèle de Bainville aux Miroirs
 Monsieur RICHARD Philippe de Bainville aux Miroirs
 Monsieur MATHIS Jean-Marie de Velle sur Moselle
 Monsieur THIERY Robert de Bainville aux Miroirs
 Monsieur DELHOTAL Alain de Xirocourt
 Monsieur MORTAL Jean-Paul de Bainville aux Miroirs
 Monsieur BARTHELME Norbert de Bainville aux Miroirs
 Monsieur HILAIRE Raymond de Mangonville
 Monsieur VUIDART Jean de Bainville aux Miroirs
 Mademoiselle DELORME Paulette de Grippot
 Monsieur HEYMANN Bernard de Crevéchamps
 Monsieur MAGERUS Roger de Tomblaine
 Monsieur DONDORFFE Franck de Affracourt
 Madame BONETTI Elisabeth de Virecourt
 Monsieur BONETTI Mario de Roville devant Bayon
 Monsieur BONETTI Gino de Virecourt
 Monsieur ANZEMBERG Roger de Bainville aux Miroirs
 Monsieur PIERRON Claude de Bayon
 Monsieur DESWARTE Jean-Pierre de Tantonville
 Monsieur MALO René de Flavigny sur Moselle
 Monsieur BERTRAND Guy de Bainville aux Miroirs
 Monsieur DIDELOT Gaston de Bainville aux Miroirs
 Madame BASTIN Paulette de Bainville aux Miroirs

Madame LAPP Madeleine de Bainville aux Miroirs
 Monsieur MANGENG François de Bainville aux Miroirs
 Monsieur LECLERC Jérôme de Vézelize
 Madame KLINGER Hans de Nancy
 Madame SIBERT Anna de Nancy
 Monsieur APPENZELLER Lucien de Bainville aux Miroirs
 Monsieur PICARD Jean de Bainville aux Miroirs
 Monsieur BARBIER André de Benney
 Monsieur SIMON Christian de Chanteheux
 Monsieur ESSELIN Bernard de Lunéville
 Monsieur BAILLOT Claude de Hérimoncourt
 Monsieur YUNG Manuel de Colombey les Belles
 Monsieur SENAULT Jean-Luc de Flavigny sur Moselle
 Monsieur GAZELLE Daniel de Richardmémil
 Monsieur BLISSON Joël de Laxou
 Monsieur BOULIER René de Damelevières
 Monsieur BAUDINET Robert de Xeulley
 Madame MOUGEL de Ludres
 Monsieur BROCHIN Gilbert de Bainville aux Miroirs
 Madame HATHIER Anne-Marie de Flavigny sur Moselle
 Monsieur MATHIEU Léon de Bainville aux Miroirs
 Monsieur MARIOTTINI Gérard de Charmes