

*inquiéter pour le bien-être de votre fils. Les garçons semblent se porter très bien et je suis certaine qu'il ne faudra plus longtemps maintenant avant que vos proches ne soient de retour à la maison.*

*J'espère que vous aurez bientôt de bonnes nouvelles de votre fils. Si je recevais d'autres renseignements, je vous les transmettrai immédiatement.*

*Tous mes bons souhaits pour des retrouvailles très rapides. »*

La famille reçut également un mot d'un ami, abonné à un journal suédois, dont l'attention avait été attirée par un récit qui parle de Chuck. Personne ne savait ni comment ni pourquoi son histoire était relatée.

Le 5 septembre, Chuck et Charley mangèrent dans la salle du mess des officiers de la maintenance de char. Ils y apprécièrent la bonne et abondante nourriture. Les Britanniques étaient heureux de voir ces évadés et bien que les équipages de chars ne puissent pas emmener les Américains avec eux, ils leur ont donné un chauffeur et un camion pour leur permettre d'atteindre le camp de prisonniers de guerre le plus proche afin que les Américains puissent traiter leurs papiers.

« Bien sûr, nous étions en civil et les policiers nous ont interrogés. Ils nous ont toujours testés en nous posant des questions sur les équipes de base-ball, etc. Nous sommes restés là deux jours. Nous les avons vus emmener beaucoup de prisonniers allemands », ajouta Chuck.

Un camion les conduisit finalement au quartier général allié du général Dwight Eisenhower à Paris où Chuck et Charley furent interrogés. À ce stade de la guerre, les Alliés n'étaient pas terriblement intéressés par les expériences des hommes et des femmes, des soldats et des civils, des Américains et des Européens, qui finiraient par constituer la Société d'Évasion et d'Évasion des Forces aériennes.

Les deux amis furent logés à l'hôtel Meurice. Après des mois où ils avaient dormi dans une pièce froide, ils se retrouvèrent à piloter des ascenseurs dont la cage ressemblait à des chaises à porteurs de l'époque du roi Henri IV. La chambre dans laquelle ils restèrent cinq jours était grande de 9 m par 9 m, avec un plafond de 4 m.

De Paris, ils prirent un avion pour l'Angleterre afin de subir un débriefing plus complet. Plus important encore, était le fait que les Alliés étant à court de membres d'équipage de bombardiers, voulaient que Chuck retourne en action dès que possible. Mais il y avait toujours le danger que, si quelqu'un dans cette situation, une fois abattu par les Nazis, il serait accusé d'espionnage et serait exécuté instantanément. Chuck ne pouvait donc plus voler en Europe. Il avait le choix. Ou bien il pourrait aider à former des équipages de bombardiers en Angleterre, ou bien il pourrait voler en mission en Asie, après un certain temps de permission passé à la maison. Il répondit qu'il préférerait aller au Japon. Mais cela ne s'est jamais produit.

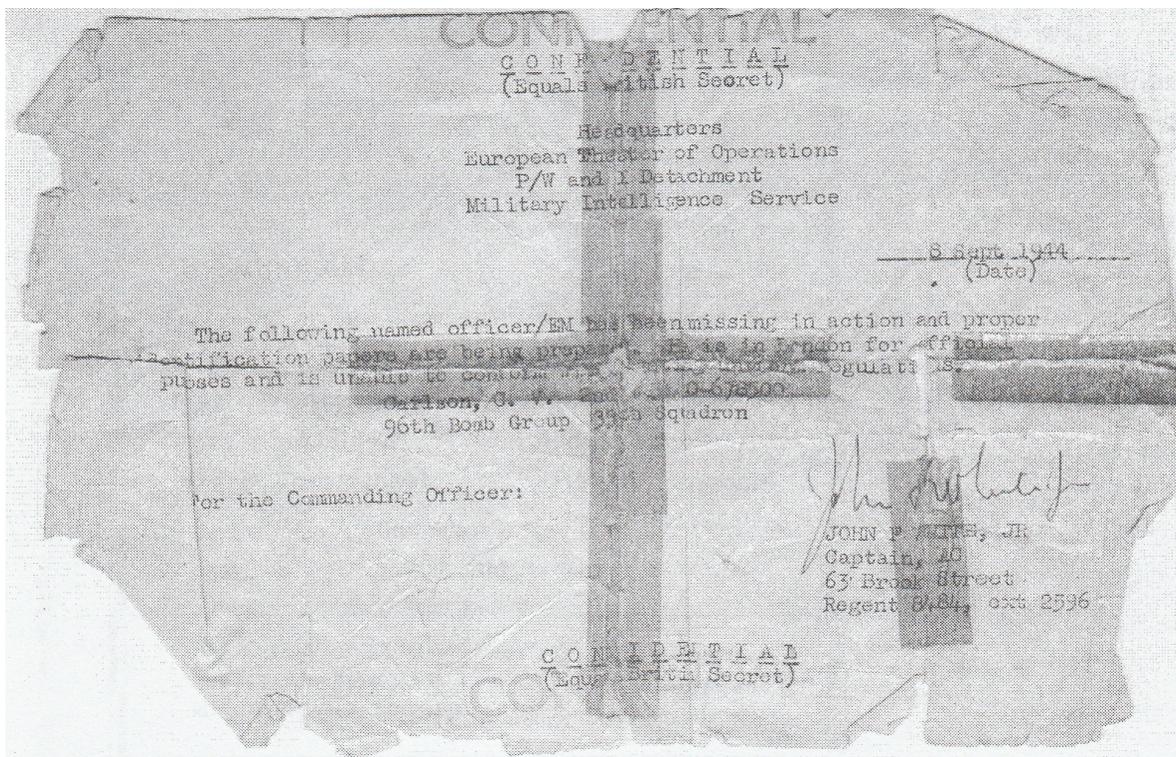
## Chapitre 12

### Retour à la maison

C'est un journal suédois qui a relaté pour la première fois l'histoire d'un groupe d'aviateurs allié récupéré près de la frontière franco-belge. Parmi eux, il y avait Charles V Carlson du Minnesota. Sa tante était abonnée, et avant la réception du premier télégramme par la famille, elle avait annoncé la bonne nouvelle de son retour probable à la maison. Les Suédois étaient très intéressés par la guerre et avaient envoyé en France des journalistes qui recherchaient des informations, à tel point que, dans leurs récits, ils incluaient systématiquement la liste des GI et Alliés qui devaient être rapatriés. Ainsi le nom de Chuck apparut dans un article suédois, publié également à Chicago.

« Je suppose qu'ils ont imprimé n'importe quel nom ressemblant à un nom qui pourrait être scandinave », pensa Chuck.

Le 8 septembre, il était à Londres où il fut interrogé de nouveau. Qui a-t-il rencontré ? Qu'a-t-il vu ? Où s'est-il caché ? Puis il dut se dépêcher et attendre à la caserne pour récupérer son salaire et recevoir un nouvel uniforme. Avec les Alliés pressentant la victoire, la sécurité était restée stricte et il apporta avec lui des papiers expliquant sa situation.

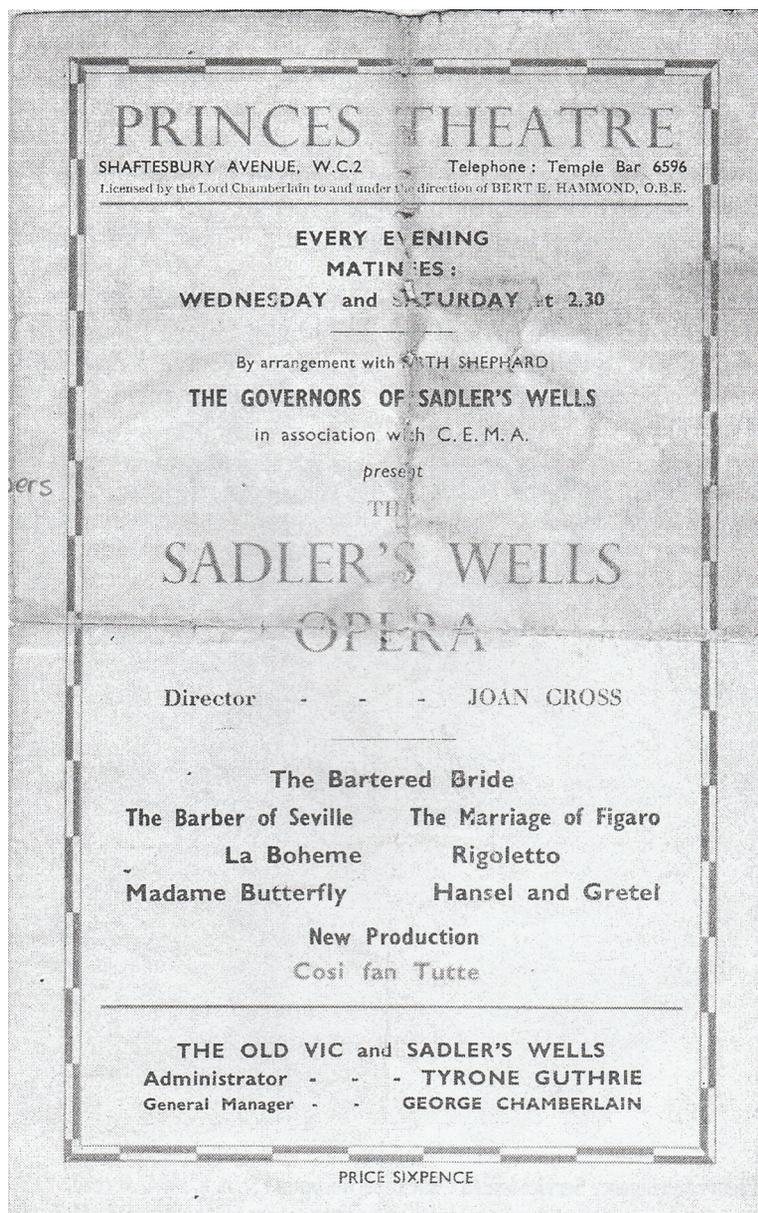


**L'Intelligence Service Militaire a émis ce document le 8 septembre 1944. On lisait ceci: « L'officier nommé ci-dessous / l'EM a disparu dans l'action et une bonne identification est en cours. Il est à Londres à des fins officielles et ne peut pas se conformer aux lois et règlements existants.**

Le 12 septembre, il reçut l'ordre de revenir au 96<sup>e</sup>, mais il lui restait encore du temps pour profiter un peu de quelques-uns des sites célèbres du quartier britannique des théâtres. Ce fut en parcourant tranquillement et librement les rues pour la première fois depuis des mois qu'il entendit une dernière fois le cri « Charlot ! »\*. La charmante Monique, qui n'était pas habillée en civil mais bien en uniforme militaire, l'accompagnait. Elle l'emmena à l'ambassade de Belgique à Londres et, ensemble, ce soir-là, à l'Opéra de Sadler, ils assistèrent à « La Bohème », au « Princes Théâtre », une production de Tyrone Guthrie. Contrairement à ce qu'on avait vécu lors d'une froide nuit de janvier, dans un café français, ce soir-là, on pouvait apprécier le réel plaisir de siroter des rafraîchissements.

*\*(En fait, Chuck était accompagné de Charley et Monique se trouvait avec Michou (Aline Dumont), autre guide du réseau d'évasion Comète. Ils se sont rencontrés dans le quartier de Piccadilly Circus.*

L'ordre attendu pour embarquer dans un transport maritime est arrivé le 17 septembre. Accosté le 4 octobre, le navire est signalé au Département de la Guerre dans des rapports et des communiqués plus officiels. Trois jours plus tard, il est arrivé à Fort Snelling, juste en bas de la route de Wold-Chamberlain Field où tout a commencé. C'est là que ses parents et Elizabeth purent l'accueillir. Elle se rappelle comment à son arrivée, Chuck lui a dit qu'il n'allait pas laisser ce qui lui était arrivé dominer sa vie. « J'avais ma bague de fiançailles à l'automne. Il m'a demandé en mariage le jour où il est rentré, » dit Elisabeth. Ils acceptèrent de se marier après Noël, et elle quitta l'école d'infirmières. Une fois engagé, Chuck est parti en Floride, mais est revenu lorsque sa mère est décédée. Lui et Elizabeth se sont mariés le 9 janvier 1945, à Montevideo, Minnesota, dans la maison des parents d'Elizabeth Roe, entourés de sa famille et de quelques amis. Comme la guerre en Europe avait pris fin au printemps, les forces armées américaines se sont concentrées sur le Japon. A ce moment-là, Chuck était confiant qu'il ne connaîtrait pas de nouveau le service actif parce qu'il avait déjà suffisamment comptabilisés de points de service. A cette époque, le décompte de points à atteindre était de 80; Chuck en avait plus de 90, ayant reçu 20 points de combat en plus suite à son séjour derrière les lignes ennemies. Chaque mission et chaque mois de service comptaient aussi pour des points. « J'avais assez de points pour être relativement sûr », rappela t-il. « Heureusement que ce n'était pas compté en mois... » Il terminera la guerre comme instructeur de bombardiers sur B-29 et servira également en Corée dans l'Air Force en 1952-53.



## Post-scriptum

Chuck et Elizabeth ont pu assister aux réunions annuelles réunissant les évadés et les aides organisées par l'Escape et Evasion Society Forces aériennes. Les moments passés à parler avec Bob Grimes, James Mc Elroy et avec d'autres de cette histoire furent passionnants. Le 50<sup>e</sup> anniversaire de la fin de la Seconde Guerre mondiale en fut un autre.

Après la guerre, Chuck décida de terminer ses études pour obtenir son baccalauréat. Puis il enseigna, d'abord à Braham, au Minnesota. Il resta actif dans les Forces de réserve et parce qu'il avait encouragé les jeunes à rejoindre la garde nationale, il se porta volontaire quand la guerre de Corée éclata en 1950. Puis, il reprit le chemin des classes comme professeur, où il enseigna la biologie jusqu'à sa retraite, à l'école Morris, Minnesota.

Pendant plusieurs années, lui et ses « aides » ont correspondu. Il a envoyé des photos et des magazines aux Heller et essaya d'obtenir des médicaments pour Nelly Hoël, qui résidait à la frontière belge et qui était atteinte de tuberculose. Malheureusement, les médicaments étaient rares et rien ne put la sauver.

Les Heller leur ont rendu visite en 1961, et ont rencontré enfin Elisabeth et les enfants Carlson, Margaret « Margy », Elisabeth Ann et James.

En 1993, Les Carlson n'ont pas pu assister à l'inauguration d'un monument à la mémoire du bombardier Shack Rabbit et de son équipage.

En 1995, la petite-fille de Chuck et d'Elisabeth, Beth Fricke a rendu visite à la fille et aux petits-enfants de Laure Dubois et de Firmin Vanderaspolden.

Que les descendants des deux côtés de l'Atlantique soient encore remerciés et rendent cette histoire digne d'être racontée.



Ernst et Louise Heller sont venus en 1961. Ils sont photographiés avec Chuck et Elisabeth, ainsi que les parents d'Elisabeth, lud et Alpha Roe (centre), à la maison de Roe à Montevideo, au Minnesota.

## Arthur Pickett, co-pilote du Shack Rabbit III

Écrit par le capitaine Becky Colaw. Article Airman, Magazine of America's Air Force, octobre 1992.

Il s'était enrôlé dans l'armée de l'Air, en août 1942. Juste un an plus tard, co-pilote d'un B-17, son avion était abattu lors d'une mission au-dessus de la Belgique.

En fait, il n'est jamais revenu chez lui.

« Arthur était plein de vie ; c'était une sorte de gamin audacieux », déclara Vic Zeller, son cousin, âgé de 71 ans. Il était très jeune lorsqu'il a obtenu son permis de pilote et il aimait voler avec son « Piper Club » autour de Warren, en Pennsylvanie. Une fois, il vola sous le pont de la ville basse de Warren. Il s'est également permis de rouler avec sa motocyclette jusqu'en bas de la rue, debout sur la tête posée sur le siège. « Je l'ai vu faire ! ».

Les jeunes hommes sont devenus des amis proches, puis Pickett est parti à Springfield, dans le Massachusetts.



On ne trouvait pas facilement du travail en Pennsylvanie rurale, et Springfield offrait plus d'opportunités d'emploi.

Quand la guerre a éclaté, Pickett s'est enrôlé dans l'Armée de l'Air, et suivit une formation initiale à Kelly, et Ellington Field, au Texas, avant de se déplacer à Moses Lake, Wash et Grand Island.

Pickett n'avait jamais voyagé aussi loin de chez lui, le Coventry était une véritable aventure pour ce jeune de 23 ans.

« A Moses Lake (Washington), Arthur a été formé sur des B-29 et il espérait qu'il se retrouverait dans un 29 », disait Zeller. « Mais les besoins étaient importants en Europe, si bien qu'il a été désigné et affecté dans un équipage puis envoyé en Europe dans un B-17 ».

Zeller et Pickett correspondaient chaque semaine pendant leur formation. En septembre 1943, Pickett reçut son affectation pour rejoindre le 339<sup>e</sup> escadron de bombardement, 96<sup>e</sup> Groupe de Bombardement à Snetterton Heath, en Angleterre.

« Nous n'avons pas beaucoup parlé de la guerre », déclara Zeller. « Nous voulions faire des affaires ensemble quand tout serait terminé. Nous avons élaboré de nombreux projets à ce sujet ».

À Snetterton Heath, le premier pilote de Pickett (commandant d'avion) fut Robert Grimes, un autre jeune lieutenant.

Robert Grimes, âgé de 20 ans, a rencontré Arthur Pickett pendant son entraînement à Washington.

« Lors de notre quatrième mission de combat sur Essen, en Allemagne, nous avons été frappés vraiment méchamment », déclara Grimes, maintenant colonel de la Force aérienne en retraite âgé de 69 ans vivant à Fairfax, en Virginie. « Les fenêtres du tireur du milieu ont été soufflées, et le tireur s'est retrouvé avec le calibre 50 sur les genoux ».

Comme leur avion avait dû partir en réparation suite aux dégâts causés par ce combat aérien, Pickett et son équipage ont obtenu une permission de trois jours à Londres. Ce fut pendant ce voyage qu'il écrivit sa dernière lettre à Zeller, exprimant à la fois son émerveillement en découvrant la ville et les incertitudes de la guerre.

« Cher Vic,

*J'ai peu de temps pour écrire ces jours-ci alors qu'on n'ose pas miser sur son avenir... Hier soir, je suis rentré de Londres. J'ai été énervé un moment et je ne plaisante pas. Nous sommes allés au dancing... Vous n'avez jamais vu d'aussi bons danseurs que ces gars anglais. Il n'y a pas de voitures pour aller dans le parc et ils n'ont rien d'autre à faire que danser. Je pense donc que c'est la raison pour laquelle ils sont tellement meilleurs danseurs ... »*

Mais pour Pickett, le sursis temporaire de la vie urbaine ne suffisait guère pour masquer l'inquiétude

de la guerre. Jour après jour, les bombardiers anglais sillonnaient le ciel, au-dessus du territoire du Troisième Reich, à la recherche de cibles. Ils revenaient bien moins nombreux.

Grâce à ces trois jours de permission passés à Londres, Pickett et son équipage ont évité de participer à un raid sur Schweinfurt, en Allemagne, où 66 avions et 660 personnes (10 par équipage) ont été perdus. Au cours des mois de septembre et octobre 1943, les premiers mois où Pickett était en opération, 248 B-17 ont été abattus. La probabilité d'entrer dans les statistiques augmentait avec chaque mission. « En 1943, les équipages effectuaient en moyenne cinq ou six missions avant d'être abattus », déclara Robert Grimes. « Pour vous donner un exemple, quatre escadrons et 16 équipages de remplacement ont été abattus. Certains ont été descendus au bout de deux ou trois missions. Ceux qui en avait le plus totalisaient seulement 16 missions ».

La dernière lettre de Pickett se poursuit ainsi :

*« ... Beaucoup de garçons sont partis maintenant, certains pour toujours et certains autres sont sans doute prisonniers de guerre. Lorsque vous voyez des forteresses (B-17) exploser et éclater en mille morceaux, cela doit vous faire réfléchir à deux fois. Moi, ça ne me dérange pas. Je suppose que je suis trop inconscient. La prochaine fois, nous devrions prendre quelques planches courtes ainsi nous pourrions aller faire une promenade sur la fumée des éclats de flak. Frère, ils sont vraiment gros. Ces saloperies peuvent faire des trous de 3 mètres dans la carlingue et je ne plaisante pas. Quand ils vous disent à la caserne qu'ils ont plus d'armes lourdes en place en Allemagne que dans le reste du monde, vous pouvez être assuré qu'ils ne mentent pas beaucoup. Jusqu'à présent, nous n'avons pris que deux obus de canon de chasse, mais beaucoup de 20 mm.*

*Quand vous voyez ces obus de flak que vous étudiez à la caserne, frapper une forteresse, les résultats varient peu. Ils ressemblent à des ballons de football sur-dimensionnés en feu qui éclatent au-dessus et en-dessous de vous.*

*Et quand ces Focke-Wulf 190 viennent directement sur vous avec une masse de feu tirée de leurs canons placés dans leurs ailes, mon garçon, ça fait un spectacle d'enfer ... Tout imbécile qui vous dit que les avions allemands ne sont pas bons, dis-lui de ma part d'aller au diable.*

*Si quelque chose devait m'arriver, s'il vous plaît, écrivez une courte lettre à ces personnes. Je n'aime pas vous demander de le faire, mais si vous voulez juste dire quelques mots si nécessaires, je vous en serais reconnaissant... C'est probablement embêtant pour vous, mais tous les garçons ici le font ».*

« Vous vous sentez un peu bizarre », déclara Zeller, en se référant à la demande de Pickett d'avertir les gens s'il venait à mourir. Mais nous étions en temps de guerre, vous savez... Tout le monde était sur le fil.

Trois jours plus tard, Pickett était mort.

C'est arrivé lors de sa cinquième mission de combat. Les détails plus spécifiques de sa mort sont restés mystérieux pour sa famille, les membres d'équipage ayant aperçu Pickett, sans blessure, sauter en parachute de l'avion. Mais ils ne pouvaient raconter ce qui s'était passé. Son corps était enterré en Belgique. « Nous devons effectuer un raid sur Duren, en Allemagne », raconta Grimes. « Nous étions dans un nouveau B-17 surnommé Shack Rabbit III, lorsque le moteur n° 4 se mit en surchauffe ».

Shack Rabbit III ne pouvait pas suivre la formation quand l'ensemble s'est mis à grimper. Quelque part en Belgique, le B-17 commença à être distancé et fut victime d'une attaque de combattants ennemis.

« Nous avons été engagés dans un rude combat, et ils ont tiré sur la queue », déclara Grimes. « L'avion est entré dans une spirale violente qui l'emmena vers le bas. Trois membres d'équipage ont été tués dans l'avion. Le tireur de queue est tombé avec la queue, l'homme de la radio a pris une balle dans la tête, et le tireur du milieu a été tué. Arthur Pickett était sauf. Il a sauté.

Pendant la guerre, le membre d'équipage Harold Sheet écrivit au père d'Arthur expliquant que son fils sauta vers une altitude de 4 800 m et qu'il aurait dû atterrir près de la frontière française au sud de Cambrai ou de Namur.

En plus de cela, des rapports ont mentionné que Arthur Pickett avait été enterré à Chièvres, à 24 km au nord-ouest de Mons, en Belgique. Selon les lettres de son père, M. Pickett, Sheets ne pouvait pas comprendre comment le corps de Pickett s'était retrouvé en Belgique, à moins qu'il ait été tué en essayant de s'évader.

« Nous ne saurons jamais comment Arthur Pickett a été tué, sauf peut-être quand nous pourrons retrouver des hommes qui l'ont enterré, mais après la libération du territoire par les Alliés », déclara Sheets à M. Pickett.

Pendant plus de deux ans, l'énigme de la mort d'Arthur a tourmenté sa famille. Mais, en novembre 1945, un paquet est arrivé par la poste. A l'intérieur, ses effets personnels étaient soigneusement pliés. Il y avait aussi des lettres de la maison, son insigne de pilote, une bague, une épingle, son stylo-plume doré, quelques cordes de son parachute et trois mèches de cheveux. Une lettre poétique y était également incluse. Dans celle-ci, une femme que la famille n'a jamais rencontrée, décrivait les derniers moments d'Arthur Pickett.

### Épitaphe

*Belgique Pommeroeul  
Novembre 1945*

*Chère Madame,  
J'écris ces mots pour vous faire savoir que vous n'êtes pas seule.  
Même si une grande tristesse vous accable,  
sachez que nous la ressentons comme si c'était la nôtre.  
Dans sa dernière heure, chère Madame, votre fils a reçu des soins affectueux.  
Presque comme si, chère madame, vous étiez là.  
Jusqu'à présent, nous ne pouvions pas vous dire ce que nous avons tenté ou fait pour lui.  
Ni même vous envoyer cette petite boîte sacrée que nous avons cachée pendant ces heures sombres  
qui se sont prolongées durant toutes ces années monstrueuses,  
nous qui avons recueilli le dernier souffle de votre fils.  
Nous ne pouvions laisser ces choses être connues. La peine était la mort.  
Son parachute s'est ouvert beaucoup trop tard, presque au sol.  
Il est tombé près d'un lieu sacré, le Calvaire où le Seigneur est sur la croix.  
Et le Seigneur semblait frémir de nouveau sur sa croix.  
Je sais à quel point ce que je vous raconte ressemble à une bombe lointaine  
qui a fait trembler la terre en plein jour,  
Mais j'ai vu le Christ frémir sur sa croix et être secoué.  
Et un soupir imperceptible semblait sortir des lèvres du Seigneur  
Dans un murmure on pouvait entendre : « O Voici! Vois! Ton Fils! »  
Il n'a vécu que quelques minutes, mais juste avant sa mort,  
le prêtre de notre paroisse lui a mis une croix dans la main en ce lieu sacré de notre Seigneur.  
Cette religion n'était pas la sienne mais son âme était à Dieu seul.  
Et il nous semblait à tous important de le traiter comme l'un des nôtres.  
La dernière bénédiction de notre église a été donnée à votre fils par  
le curé de notre paroisse en ce lieu sacré de notre Seigneur.  
Lui ayant mis un chapelet dans sa main d'enfant,  
il lui dit de se reposer en paix et d'emporter avec lui notre amour.  
Nous espérons que vous comprenez.  
Dans cette petite boîte, chère Madame, ont été rassemblées les choses que nous avons trouvées.  
Gardez-les en souvenir de lui. La Gestapo aurait pu les prendre.  
Il y a aussi quelques lettres que vous lui avez envoyées et que nous avons retrouvées.  
Egalement son insigne de pilote, un anneau, une épingle et son stylo plume avec un capuchon en or,  
ainsi que quelques morceaux de cordes de son parachute.  
Au calvaire, il fallait se dépêcher, Madame, avant que les Allemands n'arrivent.*

*Avec respect, chère Madame, soyez forte.*

*Regardez le visage de celui que vous avez porté en vous. Voici trois mèches de cheveux bruns.*

*Maintenant, avant de terminer, chère Madame, je vous fais part de l'impression que j'ai eue en le regardant, avant de le déposer en terre.*

*Il me regardait comme un jeune frère blond du Seigneur,*

*lui aussi mort sur le calvaire, près du fils d'une autre mère.*

*Sincèrement vôtre.*

*Madame Franz Lefebvre*

*Présidente de la section locale*

*de la Croix-Rouge de Belgique*

**Arthur Pickett a été inhumé au Cimetière américain, Margraten aux Pays-Bas, le 6 décembre 1948. Sa tombe et des milliers d'autres témoignent du sacrifice des Américains durant la seconde guerre mondiale.**

Selon les souvenirs de Robert Grimes, Arthur Pickett se lève, prend son parachute sous son siège, l'attache sur le devant de son harnais et descend par la trappe du plancher vers le pont inférieur, où il échange quelques mots avec Carlson avant de sauter par la porte latérale. Son parachute s'ouvre mal ou trop tardivement et il s'écrase au sol, à Harchies, tué d'un coup à la nuque, une jambe brisée, rue de la Place, au pignon de la maison de Désiré Bonte, près du calvaire. Il est environ 14h30.

Une infirmière, Marie Moreau constate le décès. Aidée par Odon Limbourg, le garde champêtre, et par Roger Cuignez, elle transporte le corps chez elle et y improvise une chapelle ardente. Elle récupère quelques objets personnels : sa bague de pilote, une autre bague, son stylo en or, quelques cordes de parachute, des lettres et trois mèches de cheveux qu'elle cache dans un coffre chez une voisine, Maximilienne Style. A la fin de la guerre, ce coffret est remis à la section locale de la Croix-Rouge qui les transmettra à la famille.

A leur arrivée, les Allemands saluent le corps et autorisent les villageois à lui rendre hommage. Il est inhumé avec les honneurs militaires au cimetière de Chièvres. Après la guerre, son corps, comme celui de ses camarades est transféré au cimetière militaire américain de Margraten aux Pays-Bas. (Source Lhots, 1993. Wattiez, 2008)

**Quatre hommes perdront la vie, le copilote 2nd Lt Arthur Charles Pickett, dont le parachute ne s'est apparemment pas ouvert ou ses sangles se sont emmêlées ; l'opérateur radio T/Sgt Frederick William MacManus, atteint d'une balle à la tête, décédé à bord ; le mitrailleur gauche S/Sgt Jérôme Chester Nawracaj (qui aurait trouvé un vélo peu après son atterrissage, mais aurait été dénoncé le 21 octobre par une femme à laquelle il avait demandé son chemin. S'éloignant rapidement à vélo, il aurait été abattu, atteint au dos par des soldats allemands) et le mitrailleur arrière S/Sgt George Carl Janser, bloqué dans la queue de l'appareil qui se détache après une explosion.**

## Mémoires de Robert Grimes, pilote du Shack Rabbit III (E&ER 361)

Né le 24 novembre 1922 en Virginie / † le 21 avril 2010 à Fort Belvoir, Virginie  
1st Lt, USAAF 96 Bomber Group 413 Bomber Squadron.

Atterri en parachute dans les champs à Silly près d'Ath, Hainaut, Belgique.

Durée : 9 semaines. Passage des Pyrénées : le 23 décembre 1943

« Nous étions «Tail-end Charlie» et le turbocompresseur du moteur ne fonctionnait pas. Je venais juste de rejoindre la formation quand nous avons atteint la Manche. Un autre appareil a dû prendre notre place de numéro cinq pendant que nous volions en numéro sept. Nous avons passé la frontière allemande à 8 600 mètres pour y rencontrer du mauvais temps. La formation a commencé à grimper, nous ne pouvions pas et nous restâmes en arrière. Nous avons fait demi-tour et, en essayant de rester sous la couverture des nuages et de la brume, nous avons cherché une cible d'opportunité. Dix à douze chasseurs ont attaqué. Le bombardier a largué les bombes. Le gouvernail a été emporté et les gouvernes de profondeur ont été sévèrement touchées. J'ai été blessé par la première attaque.



N'ayant plus que le contrôle aux ailerons, je ne pouvais plus plonger, ni engager des manœuvres de dégagement. J'ai déclenché l'alarme et j'ai donné l'ordre d'évacuer par l'interphone. Le copilote et le mécanicien ont sauté. Je suis resté aux commandes pour donner une chance aux garçons de l'arrière.

Au moment où je prenais mon parachute, l'avion est parti en vrille. J'ai dû m'agripper au plancher pour atteindre la trappe d'évacuation. J'ai alors sauté. Je ne sais pas si j'ai perdu connaissance ou pas, mais je ne me rappelle pas avoir tiré la poignée. La première chose dont je me souviens, c'est de voir la toile de mon parachute au dessus de moi. Une ceinture des jambes s'était ouverte et c'était très inconfortable. Deux Fw sont passés à proximité mais n'ont pas tiré. Je pensais être au dessus de l'Allemagne et je pouvais voir que j'étais près d'un aérodrome. Je supposais que des soldats m'attendaient.

J'ai atterri dans un champ près d'une route principale. Plusieurs personnes ont stoppé sur la route pour me regarder. Après avoir retiré mon parachute et mon gilet de sauvetage, je me suis traîné vers la route. J'ai sorti ma carte géographique et les gens m'ont montré que j'étais en Belgique. Ils ont dit que les Allemands n'étaient qu'à un demi-pâté de là et que je devais me cacher ou partir rapidement. Un homme a pris mon parachute et mon gilet de sauvetage et les a cachés dans un égout. Alors, aidé par un jeune garçon, je me suis dirigé vers une haie à une douzaine de mètres de la route. Il est parti en éclaireur et il est revenu pour m'aider à atteindre un autre champ plus éloigné de la route. Il a dit qu'il allait revenir vers 18 heures, mais ne s'est jamais montré.

Il commençait à faire sombre quand je me suis décidé à me diriger vers la maison la plus proche pour chercher de l'aide. Je ne sais comment, mais j'ai franchi quelques barrières pour gagner la grande maison, et je me suis couché dans le jardin. Une femme est sortie pour nourrir le chat. Je lui ai dit que j'étais Américain. Elle est devenue très affolée et m'a emmené vers l'arrière du garage, me faisant clairement sentir qu'elle voulait que je parte. J'étais trop faible pour aller vers une autre maison et j'ai cherché une grange à proximité. J'étais occupé à mes recherches quand un vieil homme est sorti. J'ai essayé d'obtenir son aide, mais il était toqué (sic). La femme qui m'avait laissé, m'entendant lui parler, est sortie à nouveau. Elle m'a emmené vers la remise de la grange et m'a expliqué que les Allemands cantonnaient dans la maison. Elle m'a nourri et m'a pris dans ses bras; ensuite, deux femmes m'ont conduit vers la maison la plus proche, me laissant à la porte de derrière sans avertir les habitants. J'ai frappé à la porte. Les habitants ont discuté à mon sujet pendant une quinzaine de minutes avant de me faire entrer, prenant pitié de moi. Après avoir nettoyé mes blessures à l'eau chaude, ils ont mis de l'iode dans la plaie et m'ont donné une rasade de cognac. Je me suis endormi sur un matelas posé au sol.

Le matin suivant, j'ai été déplacé vers une autre maison. Un camion est apparu dans lequel j'ai été chargé. Mon voyage avait été arrangé.»

Robert Grimes a atterri près de Meslin-l'Évêque, non loin de la ferme de Louis et Yvonne Carlier. L'aérodrome qu'il voit pendant sa descente doit donc être celui de Chièvres. Pendant plusieurs jours, alors que l'occupant fouille toute la région de Soignies-Silly, le pilote passe de ferme en ferme. Mais il a de la fièvre et de plus en plus de mal à marcher. A Bruxelles, les membres du réseau Comète sont avertis de la présence du fugitif et de son état. Avant de le prendre en charge, ils doivent vérifier qu'il n'est pas un agent nazi infiltré. Son parachute, les rapport de la base de Chièvres, les témoignages d'un crash d'avion près de Quevaucamps, son interrogatoire et, finalement, une confrontation avec Théodore Kellers, déjà aux mains du réseau, confirmeront son identité. Grimes a besoin de soins médicaux et doit être transporté à Bruxelles pour y être opéré discrètement par le docteur Roufflart. Rétabli, il prend le chemin de l'Espagne, guidé par des membres du réseau, souvent des jeunes filles (il figure dans le carnet de Henriette Hanotte). Le pilote est de retour en Angleterre le 30 janvier 1944. (Source <http://www.cometeline.org/index.html>)

### Mémoires de James Dee Mc Elroy, navigateur

Né le 28 avril 1919 au Texas / † le 6 mars 1993, Vallejo, Californie  
2nd Lt, USAAF 96 Bomber Group 339 Bomber Squadron.

Atterri près de Jurbise, à l'Ouest de Mons, Hainaut, Belgique.

Durée : 2½ semaines. Passage des Pyrénées : le 06 novembre 1943

*« Sur le trajet vers la cible, Düren, nous avons été touché par la flak. Le pilote a rebroussé chemin, car nous ne pouvions maintenir la formation. A environ cinq minutes de vol de Cambrai, nous avons été attaqué par des chasseurs et l'ordre de se préparer à évacuer, a été donné. J'ai essayé d'appeler l'opérateur radio pour lui donner notre position, mais je n'ai pas pu le joindre. Quelques secondes plus tard, il y a eu une forte explosion et l'avion sembla comme hors de contrôle. J'ai remarqué que le bombardier n'était pas blessé et j'ai alors dit au pilote que je sautais. J'ai retiré mon masque à oxygène avant d'ouvrir la trappe d'évacuation et, comme elle était bloquée, j'étais groggy par manque d'oxygène quand je suis sorti. Notre altitude au moment où j'ai quitté était d'environ 8 200 mètres.*



*Mon intention était de retarder l'ouverture de mon parachute, mais en quittant l'avion, ma jambe de pantalon s'est prise dans la porte et je suis parti en vrille. En levant mes bras au-dessus de ma tête et en tendant les jambes, j'ai stoppé la rotation, mais je n'avais plus les idées claires et j'ai craint de m'évanouir. Cela m'a poussé à tirer la poignée d'ouverture de mon parachute à environ 20 000 pieds. Dans le lointain, j'ai vu un autre parachute, mais je n'ai pas vu l'avion. Il y avait un vent très fort et j'ai dérivé des environs de Cambrai jusqu'en Belgique, près d'Ath.*

*Pendant toute ma descente, mon corps balançait tellement que je craignais de tomber dans le parachute et de le mettre en torche. J'ai travaillé les poignées de guidage pour réduire les oscillations et j'y suis plus ou moins arrivé. A un moment, j'ai pensé que j'allais atterrir dans un village, mais à 1 000 pieds, j'étais au-dessus d'un grand bois marécageux. Le bois semblait faire quatre ou cinq miles de long et j'ai prévu de m'y cacher avant de partir vers le sud.*

*J'ai atterri dans un champ près du bois et, pendant que je me relevais pour retirer mon parachute, un homme a franchi une barrière à quelques mètres. Je ne l'avais pas vu avant. Il m'a regardé me dégrafer et il a demandé si j'étais Anglais ou Allemand. Je lui ai dit que j'étais Américain et j'ai essayé de lui poser quelques questions, mais il a inspecté les lieux sans rien dire. J'ai pensé que selon son comportement, je devais aller dans le bois et qu'il me suivrait. Il m'a aidé à passer la clôture et est parti dans une autre direction. Dans le doute, je l'ai laissé partir sans essayer d'obtenir plus d'informations.*

*J'ai lâché mon équipement de vol en courant le long du sentier et, dès que l'homme fut hors de vue, j'ai fait demi-tour, entrant dans le bois à un autre endroit. Dans le bois, je me suis caché à une trentaine de mètres d'une allée, dans des buissons touffus. Il y a eu très peu de bruit cette après-midi. Juste trois ou quatre voix dans le lointain. A un autre moment, il y eut des chiens et je me suis inquiété d'une possible battue.*

*Pendant l'après-midi, j'ai sorti ma carte, bien qu'elle ne fut pas très utile, car je savais avoir dérivé loin de Cambrai. Le doute que je puisse ne plus être en France m'était venu du langage de l'homme. Cela ne sonnait pas comme du français ou de l'allemand. Vers 17 heures, j'ai abandonné le faible espoir de voir l'homme revenir et j'ai décidé que je ferais mieux de partir. J'ai mangé plusieurs tablettes Horlick's (tablettes vitaminées) et j'ai choisi une route vers le sud-ouest comme étant la plus sûre. J'étais habillé en chemise kaki, pantalon vert et veste de vol, portant ma salopette de vol d'été au cas où je devrais dormir dans les bois. En suivant la lisière, après une heure de marche, j'ai croisé une seule personne. Elle m'a regardé sans plus d'intérêt.*

*A la nuit tombée, je me suis senti plus en sécurité et j'ai parfois marché sur des routes, mais la plupart du temps, je suis resté dans les champs. C'était difficile, car là ils étaient plantés de betteraves sucrières et je me tordais les chevilles. J'ai trouvé une voie ferrée et je l'ai suivie, espérant apprendre où je me trouvais. Plus tard, je suis retourné dans les champs à la recherche d'une meule de foin. J'en ai trouvé une et j'y ai attendu une vingtaine de minutes avant d'avoir le courage d'explorer une ferme proche. J'ai observé la cour et je suis passé devant la porte deux ou trois fois avant de frapper.*

*Une voix de femme m'a appelé d'une porte latérale. Je me suis approché et lui ai dit que j'étais un aviateur Américain. J'ai dû lui répéter plusieurs fois et elle a compris quand j'ai utilisé le mot «parachutiste». La famille était très accueillante et ils m'ont fait entrer. Ils ont regardé ma carte, me paraissant habitués. Ils m'ont donné de la nourriture et des vêtements et insisté pour que je prenne du repos avant de partir. Tôt le matin, j'étais éveillé et l'homme a passé du temps à m'indiquer la direction à prendre. Il m'a dit de ne pas aller vers Mons, mais de suivre un canal et de traverser là où il faisait frontière. J'ai marché plusieurs heures à travers champs et par des petites routes dans la direction donnée. A un croisement, j'ai vu un panneau sur un bâtiment avec l'inscription «Café Frontier» (sic) et, m'approchant d'un fermier dans un champ, j'ai commencé à le questionner sur la frontière. Il a rapidement compris et m'a demandé si je n'étais pas américain. Nous nous sommes serré la main et il m'a dit que le canal était la frontière et que j'aurais besoin d'un passeport pour aller en France. Il a ajouté que, si je suivais le canal, j'arriverais à un pont et que je pourrais traverser là.*

*En m'approchant du pont, j'ai vu une guérite de l'autre côté et, pendant que je regardais, un homme a traversé sans être contrôlé. Je me suis avancé sur le pont, mais je n'ai pu voir personne dans ou autour de la guérite. Réalisant que l'homme pouvait avoir été reconnu par les gardes et laissé passer librement, j'ai continué prudemment jusqu'à être sûr que la guérite était vide. A l'extrémité du pont, j'ai tourné à gauche le long de la route parce que l'homme avait tourné à droite. Après quelques mètres, j'ai regardé en arrière et j'ai vu que l'homme avait été arrêté à une cinquantaine de mètres du pont par deux gardes. Je ne pensais pas que j'avais été vu en traversant le pont et j'ai donc essayé une manœuvre pour passer les gardes. J'ai fait demi-tour sur la route, sachant qu'ils me verraient avant que je ne repasse le pont et qu'ils penseraient que j'avais toujours été de leur côté du pont. Le plan n'a pas fonctionné. Je les avais presque dépassés lorsque le plus jeune des deux m'a interpellé. C'était des gardes français, en uniforme noir. Leurs casquettes étaient rouges, carrées, avec un bord noir. Ils portaient des pantalons noirs avec un harnais. Je savais qu'ils voudraient voir mes papiers, mais j'ai prétendu être sourd et muet. Comme ils insistaient, j'ai continué la comédie et fait comme si je les avais oubliés. J'ai essayé de faire remarquer que je venais de la route côté français. Le plus vieux a finalement haussé les épaules et a commencé à s'éloigner. Il a invité le plus jeune à le suivre, ce qu'il a fait après m'avoir lancé un regard suspicieux comme s'il savait que je mentais. Après un virage, je suis passé devant un bâtiment qui semblait être le quartier général pour les gardes et j'ai compris pourquoi ils n'étaient pas sur le pont.*

*La route que je suivais m'a conduit dans un petit village que je souhaitais éviter. J'ai emprunté les rues secondaires et, à un endroit, je suis passé devant une maison endommagée par un avion. Il y avait du monde autour des débris, comme si cela venait de se produire récemment. Je n'ai pas pu déterminer le type d'avion, mais j'ai vu une pièce avec un «A» rouge. La lettre faisait environ cinquante centimètres. Je ne crois pas que l'avion était américain.»*

Fin 1992, George Lhots, à la demande d'un ami connaissant James Mc Elroy et disposant de ses Mémoires (non publiés), entreprend de retracer son parcours en Belgique et en France. Effectivement, James Mc Elroy a beaucoup dérivé : il atterrit au nord de Jurbise, près du bois de Lombise. En cette soirée du 20 octobre 1943, il est hébergé à Jurbise, rue de Soignies, n° 53, par Louis et Régina Vanderkel et leurs deux enfants, un garçon de neuf ans et une fille de sept ans. En échange d'un costume noir, l'aviateur leur laisse sa combinaison de vol d'été, un petit couteau au garçon et des bonbons à la petite fille. Cette combinaison, cachée par la mère dans un matelas jusqu'à la fin de la guerre, sera remise par Raphaëlle Moulin-Vanderkel, la petite fille devenue grande, à la veuve de James Mc Elroy, Lisette, lors des commémorations du 20 octobre 1993.

Dans ses mémoires, plus explicites que le rapport officiel, le navigateur précise qu'après le pont, la route tournait à gauche vers le village de Peruwelz. La description des gardes fait penser aux gendarmes belges avec leur casquette caractéristique. Le canal serait alors celui de Pommeroeul-Antoing, mais il ne fait pas frontière : peut-être a-t-il mal compris le fermier. L'avion avec un «A» rouge serait tombé sur l'enclave française, à l'ouest des Trieux, près de la ferme de Cerfontaine. Il aurait donc passé la frontière au Mont de Péruwelz. Il est également possible que l'épisode du pont se soit en fait déroulé aux environs de Wiers ou de Callenelle. Un habitant de Callenelle, M. Procureur, se souvient qu'un café appelé « Café Frontière » a existé à Wiers et que plusieurs avions sont tombés sur la zone pendant la guerre. James prend ensuite la direction du sud, à pied, seul ou aidé par des gens de rencontre, passe par Valenciennes et parvient à Paris le 26 octobre, où il est finalement pris en charge par le réseau Comète. Il est de retour en Angleterre le 16 novembre 1943

### **Mémoires de Harold Sheets, mitrailleur latéral droit**

Né le 18 septembre 1914 dans l'Indiana / † le 1er août 1981 à Indianapolis, Indiana, USA.

Sgt, USAAF 96 Bomber Group 338 Bomber Squadron.

Lieu d'atterrissage : près de Quévaucamps, Hainaut, Belgique

Durée : 4 semaines. Passage des Pyrénées : le 19 novembre 1943.

*« Nos turbocompresseurs ne fonctionnaient pas correctement et, quand la formation a commencé à grimper au-dessus de la Belgique, à cause du mauvais temps, nous sommes restés à la traîne. Le pilote a décidé de rentrer, si possible sous couverture des nuages. Les nuages se sont rapidement dissipés et, dès que nous avons émergé, environ quinze chasseurs nous ont encerclés. Nos commandes ont été détruites et l'ordre de se préparer à évacuer a été donné. Quelques secondes plus tard, on nous a dit de sauter. L'avion était en vrille et, pendant que nous étions ballotés à l'intérieur du fuselage, mon parachute s'est ouvert. Je l'ai rassemblé entre mes bras et j'ai suivi le Sgt Metlen à travers la fenêtre de sabord pendant que l'avion était sur son flanc. Dès que je fus éloigné de l'avion, j'ai ouvert les bras et le parachute s'est ouvert.*

*J'avais sauté à environ 5 000 pieds (1 650 mètres). Il y avait un petit village au-dessous de moi et il semblait que tout le village nous regardait. Ils couraient vers moi mais j'étais trop occupé à essayer de guider ma chute loin du village pour y prêter beaucoup d'attention. J'ai manqué les maisons de peu et j'ai atterri dans les abords du village. Je n'ai pas vu de parachutes pendant ma descente. L'avion a explosé en l'air et*



*des pièces sont tombées dans le village.*

*Les villageois se sont précipités et ont aplati mon parachute qui me traînait au sol. Ils parlaient français et, quand je leur ai dit que j'étais Américain, ils m'ont dit qu'ils étaient camarades (sic). J'ai été débarrassé de mon parachute qui disparut immédiatement. Un homme qui parlait un peu anglais m'a indiqué une maison et m'a dit d'y aller. A ce moment, le Sgt Metlen a couru vers moi et nous nous sommes précipités vers la maison comme indiqué.»*

(Il figure dans le carnet de Henriette Hanotte qui lui a fait passer la frontière franco-belge).

## Mémoires de Robert Metlen, mitrailleur ventral

Né le 6 août 1922 à Townsend, Montana / † le 30 octobre 2007 à Ontario, Oregon.

S/Sgt, 96 Bomber Group 413 Bomber Squadron.

Lieu d'atterrissage : Près d'Ath en Hainaut.

Durée : 3 ½ semaines. Passage des Pyrénées : le 15 novembre 1943

*« J'ai retardé mon saut de plusieurs milliers de pieds, principalement parce que j'ai dû tirer la poignée d'ouverture trois fois avant que le parachute s'ouvre. J'ai atterri près de l'homme qui parlait un peu anglais. Beaucoup de gens sont venus dans la cuisine pendant que nous mangions, certains, juste pour regarder, d'autres pour amener des vêtements. L'homme qui parlait anglais a semblé prendre le commandement et, après nous avoir pressés de mettre les vêtements civils, il nous a donné une note écrite en français. On nous dit de prendre la note et d'aller vers une grande maison dont le toit émergeait de la forêt. Cela nous a pris environ dix minutes pour y arriver; une femme à vélo nous suivit en criant «Allez, Allez» tout le long du chemin. Nous avons frappé à la porte de cette maison, qui ressemblait aux ruines d'un château, et, avant qu'on nous ouvre, un homme a monté rapidement les marches en disant de nous éloigner très vite. Nous avons suivi cet homme dans la forêt, qui fut rejoint en chemin par un autre individu. A un moment, en traversant une large clairière, nous avons dû nous cacher, car deux Fw 190 volaient bas au-dessus de la cime des arbres.. Nous avons été cachés dans les bois par les deux hommes qui sont partis nous chercher de la nourriture. Pendant l'après-midi, nous avons étudié nos cartes, pensant que nous devrions commencer à marcher vers l'Espagne le lendemain matin. Plusieurs belges sont venus dans notre cachette avec de la nourriture et des vêtements. Un de nos visiteurs a échangé une partie de notre argent français en francs belges.*



*Nous n'avions aucune idée de ce qui nous attendait, mais à la nuit tombée, nous avons suivi l'un des hommes qui nous a cachés dans une maison. Juste après notre arrivée, plusieurs jeunes gens sont venus dans la maison en disant que les Allemands fouillaient maison par maison. Ces jeunes hommes nous ont conduits dans les champs où ils avaient caché des vélos pour nous et cette nuit-là, nous avons roulé vers une autre maison dans un autre village, où nous avons vécu trois jours pendant que notre voyage était organisé.»*

Selon le carnet de note de Georges Souillard, de Quevaucamps, résistant membre du réseau Groupe G, cité par Freddy Wattiez, les deux hommes ont atterri le long d'un petit bois proche du carrefour du « Lancier », entre Quevaucamps et grandglise. Pour marquer cet événement, une stèle, triste et sibylline, sera érigée près la guerre à proximité de ce carrefour. La maison indiquée est celle d'Horace Leblois, rue de Stambrugges, à Quevaucamps. Un parachute fut caché dans la machine à laver d'Alberta Van Coppenolle (sa maison était voisine de celle d'Horace Leblois et leurs jardins communaient). Il fut transformé en robe de communion pour Louise Monseu. Par après, teinte en bleu ciel, elle servit à la fillette pour aller à un mariage. Un blouson de cuir fut remis à Oscar Monseu, tandis qu'un Colt 45 changeait lui aussi de main. Les deux aviateurs sont ensuite impérativement dirigés vers le bois de Beloeil par M<sup>lle</sup> Marie Delbart. Aux pavillons des gardes, Gérard Degroote

et Frédéric Detoit les cachent dans la forêt. Les aviateurs sont alors conduits à vélo à Tourpes et y restent trois jours avant de partir vers Leuze, où ils sont pris en charge par le réseau Comète. Amenés à Bruxelles, ils passent en France par Erquennes et sont amenés à Paris.

Harold Sheet transite par Bordeaux avant de franchir les Pyrénées le 19 novembre avec d'autres aviateurs en fuite. Obligés de se rendre à la police espagnole, ils évitent l'internement et transitent par Madrid avant de rejoindre Gibraltar le 20 décembre. Quand à Robert Metlen, il passe la frontière espagnole via Bordeaux et arrive en Angleterre le 19 décembre 1943.

### **Théodore Kellers, mécanicien, mitrailleur dorsal**

Né le 8 décembre 1915 Akron, Ohio / † Akron, Ohio, le 15 janvier 2004.

T/Sgt, USAAF, 96 Bomber Group, 339 Bomber Squadron.

Lieu d'atterrissage: vers Sully, près d'Ath.

Durée : 5 mois. Arrêté : le 21 avril 1944 près de Luchon dans les Pyrénées.

Malgré le signal d'évacuation, il reste à son poste et continue à tirer. Grimes doit fermement lui répéter l'ordre avant qu'il s'exécute à contrecœur. Capturé et fait prisonnier de guerre, Théodore Kellers n'a pas rempli de rapport à sa libération et les détails de sa fuite sont inconnus. Selon le site du réseau Comète, il touche le sol près de Sully. Le lendemain, il passe par Wavre et séjourne trois semaines à Anderlecht. Le mécanicien est alors confronté avec le pilote, Robert Grimes, pour confirmer leurs identités.

Début novembre, il passe la frontière française à Hertain Camphin et transite ensuite par Lille, Paris, Toulouse et Tarbes. Pris dans une tempête de neige pendant la tentative de passage de la frontière espagnole,

ses guides et lui sont capturés le 21 avril 1944 près de Luchon. Interné au stalag Luft 4, à Gross Tychow (à l'époque en Prusse, actuellement Tychowo en Pologne), puis au stalag Luft 1, à Barth, il est libéré lors de l'avance des troupes russes et rentre chez lui en juin 1945.

(Source <http://www.cometeline.org/index.html>)



# ANNEXES

**Mémoires des aviateurs hébergés avec Charles Carlson par M. et M<sup>me</sup> Heller à Billy-Montigny (Pas-de-Calais)**

**- Clifford O. Williams, Américain, pilote de chasse d'un P-38**

**- Bill Dubose, Américain, pilote de chasse d'un P-38**

**Témoignage de M<sup>me</sup> Henriette Hanotte (Monique), guide du réseau d'évasion « Comète », recueilli le 10 mai 2013 par Régis Doucy**

**Témoignage de M<sup>me</sup> Andrée Dumon (Nadine), guide du réseau d'évasion « Comète »**

## Mémoires de Clifford O. Williams, pilote Américain hébergé avec Charles Carlson

Mon avion a été abattu l'après-midi du 27 mai 1944, dans le nord de la France, près de Saint-Léger. Notre 55<sup>e</sup> groupe de combattants, des chasseurs P-38 avaient escorté des bombardiers à Stuttgart et avaient été relevés par des chasseurs P-51. Sur le retour, mon groupe a été envoyé pour chercher des cibles d'opportunité. Après le décrochage de mon vol initial, je me suis trouvé survolant un canal avec des barges chargées et reliées : la cible parfaite ! Soudain, la Flak a explosé tout autour de moi : je volais au-dessus de la piste d'un aérodrome allemand camouflé ! Je me suis éloigné du terrain d'aviation, passant au-dessus d'une haie et aussi bas que l'on puisse voler sans les instruments. Après un rapide contrôle, j'ai commencé à espérer que je pourrais me sortir de là. Mais soudain, un flot de balles traçantes vint de gauche alors que je volais vers la droite.

Et voilà qu'à présent j'avais un moteur en feu. Trop bas pour sauter en parachute, ne pouvoir monter. Une seule question me vint à l'esprit : où poser l'avion ? J'ai mis le moteur au ralenti, abaissé un petit volet, coupé les interrupteurs et l'ai maintenu jusqu'à ce que la queue de l'appareil traîne au sol.

Le P-38 s'est posé violemment, a rebondi une fois et s'est retrouvé dans un beau champ, vert de betteraves sucrière. J'ai atterri sur le côté d'une longue crête au-delà de laquelle se trouvait un village français. En quelques minutes un certain nombre de gens se sont présentés et certains m'ont fait signe de m'éloigner de l'avion et de gagner les bois. J'ai fait ce qu'ils m'ont indiqué et j'ai rencontré deux jeunes Français, âgés de 18 et 19 ans, qui étaient venus en bicyclette depuis le côté qui faisait face à l'avion en feu. L'un m'a remis des vêtements civils et il est resté dans les bois tandis que l'autre et moi nous sommes montés sur les bicyclettes, lui en tête. Nous avons à peine quitté le bois et tourné sur un chemin de terre, dans une direction éloignée de l'avion, que nous avons rencontré un camion de soldats allemands en route vers l'avion, à la recherche du pilote américain. Ils ne prêtèrent aucune attention à ces deux jeunes hommes qui circulaient à vélo.

J'ai été conduit jusqu'à un petit village dans la campagne où les champs cultivés, encore verts pour la récolte de printemps, s'étendaient à perte de vue. Nous avons laissé les bicyclettes au bord d'un champ et mon jeune guide m'a conduit à un petit pont, sous un talus de chemin de fer où j'ai passé l'après-midi seul. Peu avant le coucher du soleil, le père de mon guide m'a amené au village où j'ai passé les 36 heures suivantes à vivre à l'étage d'un cabaret. Le lundi, en début de matinée, deux Français sont venus avec des bicyclettes et m'ont conduit à Pas-en-Artois, à environ 15 kilomètres à l'ouest, où j'ai été caché dans la maison de Madame Cresson. Son fils, Pierre, un fermier marié vivant dans un village voisin, avait été lieutenant dans l'armée française avant la défaite par les Allemands. Chaque jour, il venait et essayait de me parler, posant des questions en continu, bien que son anglais limité et ma méconnaissance du français rendaient presque impossible notre communication.

Après plusieurs jours, il se méfia de moi et finalement prétendit que je n'étais pas un pilote américain, mais un agent allemand essayant d'infiltrer l'organisation de la Résistance. Convaincu de cela, il décida de me tuer et, quelques nuits plus tard, lui et un autre membre de la Résistance m'ont emmené dans la cave d'une maison voisine où Pierre a sorti un revolver avec l'intention évidente de me tirer dessus. Avant de le faire, Pierre m'a remis une pelle et m'a demandé de commencer à creuser un trou dans le sol. Le trou devait évidemment être ma tombe. À ce moment-là, j'ai compris ce qui se passait. Alors je lui ai remis la pelle et lui ai dit que s'il voulait un trou qu'il le creuse lui-même. Après un bon échange dont je ne comprenais rien, les Français ont abandonné leur idée et m'ont ramené chez Madame Cresson. Dans les semaines suivantes, Pierre et moi sommes devenus de bons amis.

L'endroit suivant où j'ai été déplacé était un grand château à deux étages, entouré d'un mur de pierre. La maison n'était habitée que par une femme âgée, la tante de Pierre, qui utilisait deux pièces au rez-de-chaussée. J'ai été installé dans une chambre au deuxième étage à l'avant de la maison et j'ai reçu des ordres stricts de ne pas quitter la pièce sans surveillance, de rester silencieux et hors de vue.

J'ai accepté volontiers quand j'ai regardé par la fenêtre et vu que, devant la maison, de l'autre côté de la route, les Allemands avaient mis en place une sorte de quartier général. Durant les longs jours qui ont suivi, ma seule occupation était de regarder les patrouilles allemandes aller et venir. Une fois par jour, j'étais autorisé à quitter la pièce. La vieille dame me conduisait au rez-de-chaussée et me donnait quelque chose à manger : habituellement, un œuf bouilli et un peu de pain ou parfois un fruit. Je pouvais aller aux toilettes. Ce sont peut-être les jours les plus difficiles de mon évasion et j'ai été heureux lorsque Pierre est venu me déplacer à nouveau.

Durant les semaines suivantes, j'ai été déplacé plusieurs fois, d'abord seul et plus tard avec un aviateur canadien, Pat Brophy, que Pierre avait récupéré lorsque Pat avait été abattu lors d'une mission de nuit. Autour du 1<sup>er</sup> juillet, Pat et moi avons été déplacés de plusieurs kilomètres à travers les champs, parcourant les terres sans lune avec seulement la lumière des étoiles pour suivre notre guide. Au-delà d'une pierre, à la suite de notre leader, nous pouvions à peine comprendre ce qui semblait être des rangées de marqueurs. J'ai fait une pause pour les examiner et j'ai réalisé alors que nous étions dans un cimetière. En suivant notre guide, nous sommes entrés dans un petit abri d'une seule pièce. Nous avons pu constater que nous n'étions pas seuls. Notre guide a allumé une bougie pour révéler trois hommes assis sur le sol nous regardant. Nous avons été présentés à nos nouveaux compagnons : un Anglais, un Canadien et un Australien, des aviateurs qui avaient été abattus puis ramassés par la Résistance. Nous avons vécu dans l'abri du cimetière quelques semaines avec des membres de la Résistance qui nous apportaient de la nourriture et de l'eau une ou deux fois par jour. C'était un cimetière britannique de 1918 et l'homme qui nous a guidés en était le gardien et un membre de la Résistance. Vivre dans ce cimetière n'était pas désagréable. Le temps de juillet était agréable. Le cimetière était en dehors du village, calme, avec seulement un trafic occasionnel sur une route à proximité. Prendre soin de nous et nous dissimuler était devenu trop important pour les petits groupes. Aussi, nous avons été transférés dans un réseau plus important, dans une zone urbaine près de la frontière belge. Le chef de ce groupe était Madame Heller et elle nous a déplacés du cimetière à Billy-Montigny où nous avons été hébergés dans la maison d'un couple âgé.

Plusieurs fois par semaine, Madame Heller venait nous voir et nous apportait de l'argent et des tickets de rationnement obtenus des Allemands. Elle s'occupait également d'autres aviateurs alliés logés dans des maisons à proximité. Au moment de la libération, elle prenait soin de 21 évadés. Nous étions encore à Billy-Montigny début septembre quand les armées alliées ont traversé les lignes allemandes et les ont forcées à se retirer vers le Rhin.

Depuis notre fenêtre, à l'étage, face à la grand-route, nous avons eu l'occasion de regarder l'armée allemande dans son intégralité battre en retraite. Pendant plus de 24 heures, un flux ininterrompu s'est déplacé alors que nous étions assis et regardions derrière les volets fermés des fenêtres. Réservoirs, artillerie, transports de troupes, équipement lourd : un flux apparemment sans fin de l'Allemagne, le plus beau. Puis sont encore passés des soldats à pied, des camions, des fourgonnettes, mais maintenant, ce n'était pas si beau. L'équipement était plus ancien et plus usé; les soldats étaient fatigués. A présent, les véhicules étaient des wagons et des chariots tirés par des chevaux. Les soldats étaient des hommes âgés et des jeunes garçons, une procession apparemment sans fin.

Nous regardions tout le jour, la nuit et le lendemain, nous endormant à la fenêtre et nous réveillant pour regarder à nouveau. Nous avions presque peur de croire que notre libération était proche. Pour nos hôtes, c'était beaucoup plus important. Le jour de la libération de leur nation se rapprochait, mais pendant les jours et les nuits, pas une personne, à l'exception de l'armée en retraite, ne devait être vue. Ensuite, les Allemands sont partis : le dernier camion, chariot, jeune soldat. Les rues restèrent silencieuses et vides. Nous avons attendu. N'y aurait-il plus d'Allemands ? Quoi de neuf ? La tension était presque insupportable. Comment cela pouvait-il être tellement silencieux, si calme. La rue était-elle si vide ? Soudain, il sembla y avoir une explosion : une explosion de l'humanité. Les portes s'ouvrirent et les gens se répandirent dans les rues, de plus en plus nombreux. En un instant, les drapeaux furent déployés partout. Ils étaient accrochés aux fenêtres, au-dessus des portes, se faisaient signe dans les rues. Drapeaux français, mais également britanniques, belges et américains avec étoiles et rayures.

Comment pouvaient-ils y en avoir si rapidement ? C'était impossible, mais ils étaient là. L'air semblait déchiré par les rires, les cris, les chants, les applaudissements qui couvraient le bruit des chars américains roulant dans les rues ! C'était la cause de tout cela, ce qui frappa la foule : les chars ! Nous nous sommes éloignés de notre fenêtre, nous descendîmes les escaliers pour rejoindre la rue et nous mêler à la foule hystérique qui inondait le trottoir. Les chars s'étaient arrêtés à un demi-pâté de maisons. Ils devaient s'arrêter s'ils ne voulaient pas écraser ceux qui chantaient, qui criaient, qui acclamaient avec des drapeaux français. Nous voulions nous rapprocher assez près pour dire quelque chose aux gars dans les chars. Finalement, nous l'avons fait, juste avant que la rue ne soit encore suffisamment éclairée pour qu'ils puissent continuer. Juste un mot : « Boy, nous sommes heureux de vous voir ! ». Et la réponse : « Qu'est-ce que tu fais ici ? ».

Alors que les lignes de combat se déplaçaient vers l'est et au nord, notre style de vie a changé. Maintenant, nous pouvions parcourir les rues sans crainte de la dénonciation. Nous pouvions être vus par les voisins et c'était normal. Pourtant, il faudra plusieurs jours avant que nous trouvions un moyen de transport vers l'Angleterre. En attendant, nous avons pu revenir à Pas-en-Artois pour revoir notre premier aidant et lui dire nos sincères « remerciements ».

De retour à Billy Montigny, nous avons été honorés lors d'un banquet de gala ainsi que dans les défilés et les fêtes. Lorsque l'armée « Air Corps » a commencé à utiliser l'aéroport local pour apporter le carburant pour les réservoirs, nous avons pris un vol retour pour l'Angleterre. Après quelques jours de débriefing et d'interrogatoires, je revins au 55<sup>e</sup> groupe et enfin à la maison.



L'avion de chasse P-38 était surnommé « Le diable à la queue fourchue » par les Allemands.

### Caractéristiques techniques du chasseur lourd P-38

Constructeur : firme Lockheed

Mis en service en 1941

2 moteurs 12 cylindres en V, puissance 1725 cm<sup>3</sup>

Envergure : 15,85 m

Longueur : 11,53 m

Hauteur : 3,91 m

Poids avec armement : 7 940 kg

Vitesse maximale à régime normal : 666 km/h

Plafond : 13 400 m

Rayon d'action 725 km à 4 185 km

Vitesse ascensionnelle 1 446 m/mn

Armement : 1 canon de 20 mm, 4 mitrailleuses de 12,7 mm

2 bombes ou 10 roquettes ou 1 torpille.

## Mémoires de Bill Dubose, Américain, pilote de chasse d'un P-38

Il était environ 15 heures le samedi 17 juin 1944. Nous survolions les beaux champs de blé vert et des fermes du nord de la France. Notre mission de ce jour était de larguer en deux actions de 11 secondes des centaines de bombes sur un pont ferroviaire enjambant la Somme près de Péronne. L'objectif était de retarder les approvisionnements des troupes allemandes vers la Normandie.

Nous étions 42 affectés à cette mission. Nous devions prendre un virage par deux à environ 30 mètres au-dessus de l'eau, lâcher nos bombes au passage de la cible, passer le pont et engager une forte ascension en virant vers la gauche. Pas bien au-delà du pont, sur la rive droite de la rivière se trouvait un aérodrome allemand.



Quand notre tour est venu, avec mon chef de vol, le capitaine Don Penn, j'ai plongé vers la cible et j'ai volé le long de la rivière en direction du pont. Au sommet de hauts talus, on pouvait voir des Français qui s'agitaient et nous applaudissaient.

Evidemment, nous suivions seulement de 10 secondes environ l'avion qui nous précédait. Comme nous nous sommes alignés sur le pont, l'une des bombes du précédent P-38 a explosé loin du pont et je ne pus m'empêcher de voler à travers les éclaboussures. Don a largué une bombe au lieu de deux. J'ai donc rapidement changé mon déclencheur, de façon à ne lâcher qu'une seule bombe. A ce moment-là, j'ai pensé que nous devions effectuer un deuxième passage. (Il est intéressant de savoir dans quelle mesure une supposition incorrecte peut changer votre vie entière. Non, je ne suis pas devenu un as célèbre en poursuivant une carrière dans l'aviation; c'est peut être pourquoi je suis toujours en vie et en bonne condition aujourd'hui). Don a ensuite informé notre leader que l'une de ses bombes était prête à être larguée et qu'il essaierait de le faire. Il l'a envoyée sur un train de marchandises à environ 15 ou 20 km de là et l'a fait sauter. J'ai demandé à Don ce que je devais faire avec ma bombe restante. « Déposez-la sur une cible d'opportunité » fut sa réponse. J'ai aperçu la gare d'un très petit village en activité, (j'ai appris plus tard que ce village s'appelait Chaulnes). Quelle opportunité ! Voler juste au-dessus du train et déposer une bombe de 500 kg sur la locomotive. Ce serait le meilleur exemple de toutes les explosions de chaudières. Quel plaisir pour un jeune encore immature qui venait d'avoir 20 ans. Les choses se sont déroulées comme prévu durant les premières secondes, car j'ai volé sur environ 60 m au-dessus du train. C'est alors que l'enfer entier se déchaîna. Des positions flak allemandes installées des deux côtés des voies ont ouvert le feu sur moi. Ils ne pouvaient pas me manquer. Des obus traversèrent mes ailes et le fuselage. Immédiatement, j'ai déclenché mes armes et laissé tomber la bombe, mais c'était trop tard. Mon avion était en feu et Don a crié pour que je saute en parachute. J'ai remonté l'avion vers le haut, j'ai ouvert la verrière, j'ai décroché ma ceinture de sécurité et j'ai décidé de sortir par dessus parce que la fumée pénétrait dans le poste de pilotage. Après m'être hissé dans le courant de glissement, j'ai été accroché contre le dos de la verrière, suspendu à moitié dans et hors de l'avion. Je ne pouvais pas me décoincer et je suis resté pendu pendant quelques secondes jusqu'à ce que mon avion, moteurs à l'arrêt, commence sa chute. Quelques secondes plus tard, j'étais libéré. J'ai vu l'arrière de la queue du P-38 et j'ai tiré le cordon de déchirure de mon parachute qui s'ouvrit avec une explosion. Je vis mon avion brûler sur le sol. J'ai regardé autour de moi pour voir où j'allais atterrir et j'ai essayé de tourner mon parachute afin de faire face vers l'avant, mais il était trop tard. J'ai atterri violemment dans un champ de blé. Je me suis cassé et disloqué la cheville droite et j'ai abîmé la gauche. J'ai frappé avec une telle force que ma trousse de survie éclata et se répandit à proximité. J'ai ramassé la toile de mon parachute et décroché mon harnais. On nous avait dit de l'enterrer, mais je n'en avais pas la force. Alors, je l'ai laissé là et j'ai parcouru environ 100 mètres sur une route en terre. Au sommet d'une haie de l'autre côté, je pouvais voir des soldats allemands quitter le village de Chaulnes vers mon avion qui s'était écrasé à environ 100 mètres d'où j'avais atterri. Après avoir traversé la route, je remontais dans le champ de blé en direction de quelques arbres distants d'environ 1200 mètres.

Au fur et à mesure que j'avancais vers le bord du champ, je voyais deux soldats allemands courir vers moi. Je pensais qu'ils me voyaient. Je me suis alors allongé. Ils arrivèrent au bord du champ de blé et obliquèrent vers la route. S'ils avaient couru tout droit, ils auraient trébuché sur moi

À ce moment-là, j'ai décidé qu'il était trop risqué de ramper dans un champ à découvert. Je me suis alors dirigé vers la haie qui bordait le côté de la route et je me suis caché derrière le feuillage et les buissons. J'ai regardé ma montre; il était 15h15. Pendant que j'étais tapi dans cette haie, quarante soldats allemands ratissaient la zone à ma recherche. Quelques-uns se trouvaient à 2 mètres de moi alors qu'ils marchaient le long de la route. Apparemment, ils ont abandonné leurs recherches après quelques heures.

Au cours de la soirée, je pouvais voir les lumières d'une ferme située à plusieurs kilomètres de là. J'ai pris la décision que c'était là que je devais me rendre. Peut-être que les personnes qui y vivaient m'aideraient. Il commença à faire sombre après 22 heures (heure d'été). J'ai pensé que c'était plus sûr de commencer par ramper dans les champs de blé en direction des lumières de cette ferme. Je n'avais pas beaucoup réfléchi avant de me rendre compte que cela allait être une tâche douloureuse. Mon costume de vol d'été vert m'apportait un peu de protection au niveau des genoux. Peut-être que si je me levais et que si je trouvais quelque chose à utiliser comme une canne, je pourrais atteindre plus facilement ma destination. J'ai vu un piquet au loin. J'ai rampé jusque là et j'ai essayé de me mettre debout. C'était trop douloureux. Je ne pouvais mettre aucun poids sur mes chevilles. Je me suis assis, j'ai déchiré les jambes de mon costume de vol et les ai enroulées autour de mes genoux. Cela m'a procuré un certain soulagement.

Au fur et à mesure que je me traînais dans les champs de blé, j'ai essayé de camoufler mon chemin en empruntant des endroits difficiles à suivre. On m'a dit plus tard que certains Français avaient suivi mes traces mais que ça n'avait pas été facile. Tard cette nuit-là, je me suis approché d'un endroit en tâtonnant avec mes mains mais c'était le vide. Je me suis arrêté à la recherche d'un sol solide devant de moi. Il n'y en avait pas. Ensuite, j'ai entendu ce qui ressemblait à des voix allemandes au-dessous de moi. J'ai lentement et prudemment reculé. Est-ce que je m'étais approché au bord d'une position allemande ? Je ne le saurai jamais.

Alors que la lumière du matin apparaissait, je distinguais tout droit devant moi la voie ferrée. Son ballast était plus élevée que la hauteur des blés. Si j'essayais alors de ramper dans la lumière, je pouvais être vu à des centaines de mètres à la ronde. Je me suis dirigé en direction de la ferme qui me semblait encore distante de plusieurs kilomètres. Mon deuxième plan était de tourner à gauche et de me diriger vers le village de Chaulnes. Je pourrais peut-être trouver des Français bienveillants qui me cacheraient. A ce moment, mes genoux saignaient encore et chaque mouvement était douloureux. J'ai décidé de me coucher sur le dos et de me pousser vers l'arrière en utilisant mes mains pour me propulser. Ce que j'ai fait du matin jusqu'en fin d'après-midi. Cette zone avait été un champ de bataille majeur pendant la Première Guerre mondiale. Lorsque je me suis poussé ce jour-là, j'ai trouvé sur mon chemin un sabre cassé et une grenade à main rouillée datant de cette guerre. J'aurais aimé les garder comme des souvenirs, mais ce n'était tout simplement pas pratique.

Vers 17 heures, j'ai atteint un chemin de terre à la périphérie de Chaulnes. Je me suis assis dans les blés qui bordaient la route. Apparurent alors une femme et sa jeune fille qui se promenaient. Je me suis mis à genoux afin qu'ils puissent me voir et j'ai crié « Je suis un Américain ». La femme d'abord effrayée se calma ensuite. Elle saisit la main de sa fille et la tira, en lui disant de ne pas me regarder ou de dire quoi que ce soit. Environ 30 minutes plus tard, un homme est arrivé sur la route marchant dans ma direction et semblant me chercher. Je l'ai appelé et il est venu, s'est approché et m'a parlé. En utilisant la carte de traduction franco-anglaise de mon kit d'évasion, j'ai pu montrer que j'étais un aviateur américain, abattu, blessé, assoiffé, affamé et voulant se cacher. Il a été prudent et m'a demandé si je pouvais parler allemand, espagnol ou français. Je ne connaissais aucune de ces langues, mais avec le peu que j'avais appris au lycée, je comprenais ce qu'il faisait. Il voulait s'assurer que je n'étais pas un espion allemand planté là pour savoir qui étaient les Français qui faisaient partie de la résistance. Il m'a fait signe de rester assis dans le blé, de sorte que je ne puisse pas le voir, puis il est parti.

Quelque temps plus tard, deux adolescents sont venus me chercher. Ils m'ont fait signe d'aller sur la route et de les suivre. Je traversais la route mais je ne pouvais plus ramper.

Un des garçons me porta sur son dos et courut environ 100 mètres sur la route jusqu'à une allée menant à une ferme. Son père nous attendait avec une brouette en bois. Ils me placèrent dedans, mirent un vieux morceau de sac sur moi et m'amènèrent jusqu'à la grange derrière la maison. Dans le coin de cette grange il y avait un tas de grain. Ils me poussèrent jusqu'au sommet afin que je puisse me cacher entre les sacs de grains et le mur. Je me suis rapidement endormi.

Des heures plus tard, alors qu'il faisait nuit, j'ai entendu des voix au-dessous et j'ai pu me rendre compte que quelqu'un se dirigeait vers moi. Ils m'apportèrent un morceau de pain et une bouteille d'eau. Après avoir mangé, ils m'emmenèrent dans la maison, m'installèrent dans une chambre au deuxième étage où nous essayâmes d'avoir une conversation. Je ne me souviens pas du nombre de personnes, mais je sais qu'ils étaient inquiets au sujet de mon état physique. Une femme était membre de la Croix-Rouge locale. Ils l'appelaient « Mademoiselle Rouge ». Il n'y avait qu'elle qui pouvait soigner ma cheville. Ils prirent ce qui restait de mon costume de vol, mon pantalon GI et ma chemise et me donnèrent un sweat-shirt et un pantalon civil. J'ai gardé mes ailes et ma plaque d'identification.

Le lendemain matin, à mon réveil, un homme qui savait parler anglais est apparu. C'était un ancien soldat anglais de la Première Guerre mondiale qui avait épousé une femme française et s'était installé en France. Il me mit dans sa voiture à cheval, me dit de m'allonger, de sorte que je sois caché. J'ai été conduit à environ douze kilomètres de là jusqu'à sa ferme. Il m'a dit que leur grande et belle maison avait été brûlée par les forces d'occupation allemandes alors qu'elles envahissaient la France. Ils vivaient maintenant dans les quartiers de la servante situés à proximité. Il n'y avait dans cette maison qu'une chambre qu'ils partageaient avec leur fille. Ils avaient nettoyé un poulailler pour moi. En fait, le poulailler était adéquat. C'était propre, il y avait une chaise et une table et les poulets à côté, même s'ils étaient bruyants, étaient de bonne compagnie. Pendant ce temps, dès que le gonflement de ma cheville eut diminué, j'ai pu me déplacer avec une canne. Je suis sûr qu'ils étaient soucieux de me rendre mobile le plus tôt possible et souhaitaient me déménager ailleurs. Mes deux jambes étaient noires et bleues jusqu'au haut de mes hanches. J'avais vraiment frappé durement le sol !

Deux semaines plus tard, j'ai été transporté dans le village de Chaulnes et mis sous la protection de la famille Edouard Leblanc. Elle résidait dans la rue principale à deux pâtés de maisons de la gare ferroviaire où j'avais essayé de bombarder ce train. La pièce en bas de leur maison était un magasin. Leur logement se situait derrière le magasin et les escaliers. Je vivais dans une chambre au deuxième étage. Au cours de mon séjour chez les Leblanc, qui dura à peu près trois semaines, la gare ferroviaire fut bombardée par des bombardiers B-26. Je les regardais survoler la gare, je voyais les bombes tomber et les explosions qui suivaient. Même avec mes mauvaises chevilles, je descendais les escaliers et sortais retranché derrière l'entrebâillement de la porte arrière. Un morceau de métal d'une des bombes traversa le mur de ma chambre. De nombreux civils français et des soldats allemands ont été tués ou blessés durant ces opérations.

Les Français me donnèrent des faux papiers d'identité et utilisèrent la photo de mon kit d'évasion (nous avons notre photo prise en civil, au cas où nous aurions été abattus). Mon nom français était Jean-Pierre Dubose. Je devais être un ami sourd et muet de la famille de la région de Normandie qui avait été blessé pendant l'invasion de la France. Les Leblanc avaient des voisins russes sympathiques qui venaient leur rendre visite assez souvent sans prévenir. Ils apportaient leur carte de l'Europe et discutaient des dernières positions des fronts russes et américains. Les Leblanc n'étaient pas sûrs que leurs amis savaient qu'ils cachaient un aviateur américain alors chaque fois qu'ils venaient, je jouais le rôle d'une personne sourde et muette. Papa Leblanc m'a toujours assuré que j'étais convaincant. Un soir, nous étions assis autour de la table à manger. J'étais dos à la porte. La famille russe abordait la dernière position des fronts. Papa entra par la porte et déposa violemment un seau en métal vide sur le sol dur juste derrière moi, provoquant un grand bruit. Heureusement, je n'ai pas bougé un sourcil ou fait un mouvement.