

LA CATASTROPHE AERIENNE DE MOGUES

**Pierre BOUCHET
Villers-devant-Orval
2004-2006**

A la mémoire de nos libérateurs

**Le capitaine Arner Miles DOUGLAS
Les Lieutenants Thomas ARMSTRONG et Thomas Samuel HARKISON**

Du 512^{ème} EC - 406^{ème} GC - 9^{ème} Armée des Forces Aériennes des USA

Tombés en terre ardennaise le 2 décembre 1944

Sommaire

Remerciements.....	4
<u>Première partie</u> : La recherche historique	
1. Introduction.....	5
2. Déroulement de l'enquête.....	5
3. Les témoignages.....	7
4. Les procès-verbaux de la brigade de gendarmerie de Carignan..	9
5. Les recherches sur l'Internet.....	12
6. Les documents militaires sur la catastrophe.....	13
7. Situation géographique de la catastrophe.....	17
8. Les lieux de la catastrophe.....	19
9. Hommage aux pilotes.....	22
10. Conclusion.....	24
<u>Deuxième partie</u> : La commémoration officielle du 4 juin 2005	
1. La recherche des familles.....	25
2. La cérémonie commémorative.....	26
3. Derniers témoignages sur la catastrophe.....	31
4. Dernières prospections des sites de la catastrophe.....	32
5. Conclusion.....	33

Remerciements

Je tiens à exprimer toute ma gratitude à toutes les personnes de, Carignan, Fontenoille, Margny, Margut, Mogues, Mouzon, Villers-devant-Orval, Williers, qui m'ont apporté leurs témoignages.

Je remercie messieurs, Roland Bouchet, Roland Briffaut, André Gofflot, Jean-François Grare, Robert Orquevaux, Pierre Roger avec lesquels des reconnaissances de terrain ont été faites.

Je remercie particulièrement mes correspondants internautes : David Dorsey, Peter Randall, Johnny Janse.

Je remercie le service Historique de la Gendarmerie Nationale de Maison Alfort

J'exprime toute ma gratitude, à la famille du Capitaine Arner Miles Douglas et tout particulièrement à sa sœur Margaret Saldeen Douglas et à sa fille Jeanie Crosby, à la famille du lieutenant Thomas Armstrong en la personne de sa sœur, Madame Susan Anderman de son fils Ron Wood et à la sœur du Lieutenant Thomas Samuel Harkison, Madame Jean Knutson.

Je remercie chaleureusement la municipalité de Mogues, en la personne de son maire Monsieur Marc Wathy, qui a œuvré et s'est dévoué sans compter pour qu'une commémoration officielle puisse avoir lieu, ainsi qu'à toutes les personnes de Mogues et des environs qui ont apporté leur concours lors de la préparation et du déroulement de la cérémonie religieuse et civile

Grâce à l'amicale collaboration de tous, la mémoire des trois valeureux pilotes tombés sur le territoire de la commune de Mogues, pour restaurer nos libertés ne sera pas oubliée et un hommage solennel des Ardennes et de la France leur a été justement rendu.

Première partie : La recherche historique

1. Introduction

En 1944, plusieurs avions alliés se sont écrasés sur le territoire de la commune de Mogues en deux endroits. L'un est situé au lieu dit le *Mont Mollet* qui est le point culminant de la région à 358 m d'altitude, l'autre endroit est situé au lieu-dit le *Petit Vin*, à la limite des communes de Mogues et de Williers.

Pendant ces soixante ans passés, j'ai été habité par le souvenir d'une visite au *Mont Mollet*, quelques jours après la catastrophe, en compagnie de mon grand-père, de mon père et de mon frère. De cette visite j'ai gardé quatre images. La première est la rencontre, à la sortie du bois du Différent¹, au moment où notre chemin venant de la ferme du Bois Le Comte rencontre le chemin de Mogues à Williers, d'un jeune homme de Villers, portant en sautoir, une longue bande de cartouches de mitrailleuses qui lui tombait aux pieds. La deuxième est, lors de notre arrivée sur les lieux de l'accident, d'une roue du train d'atterrissage d'un des chasseurs qui était plantée verticalement à l'entrée du petit bois qui couvrait la partie Est du *Mont Mollet*. La troisième était une longue saignée dans le bois où de gros arbres avaient été fauchés à diverses hauteurs. La quatrième était la présence de ce qui pouvait être des morceaux de carlingue ou d'ailes des chasseurs sur le petit pré en bordure du bois et d'un nombre impressionnant de cartouches de mitrailleuses éparpillés sur le sol et d'une forte odeur de kérosène.

Pendant ces soixante ans passés, j'ai fait de nombreuses promenades pédestres passant par le *Mont Mollet* et toujours, mes pensées allaient vers ces aviateurs inconnus qui avaient laissé leur vie à quelques kilomètres de mon village.

Comment se fait-il, que le souvenir de la mort tragique de trois jeunes pilotes, nos libérateurs, soit oublié et qu'aucune trace officielle de leur sacrifice ne subsiste dans les mairies et gendarmeries de la région. A quelle date s'était produite la catastrophe ? Combien d'avions s'étaient écrasés ? Quelle était la nationalité de ces valeureux pilotes ? Quels étaient leurs avions et leur base aérienne ? Quelle était leur mission ce jour là ? Dans quelles circonstances l'accident s'était produit ? Comment retrouver la trace de leurs familles, pour leur apporter le témoignage d'une reconnaissance bien méritée ?

A toutes ces questions, j'ai décidé, en février 2004, de tenter d'apporter des réponses. Quatre mois plus tard, au terme d'une enquête passionnante, avec l'aide de nombreux témoins de l'époque, des habitants de, Carignan, Margny, Margut, Mogues, Fontenoille, Villers, Williers, après avoir consulté les procès-verbaux de la brigade territoriale de Gendarmerie de Carignan conservés au Service Historique de la Gendarmerie Nationale à Maison-Alfort (Val de Marne), après avoir fait de longues recherches sur le réseau Internet et reçu les informations capitales de plusieurs internautes, tant en Angleterre qu'aux USA, à la fin juin 2004, j'avais les réponses à toutes les questions et j'avais le très grande joie de correspondre avec la sœur d'un des pilotes dont l'avion s'était écrasé au *Mont Mollet*.

2. Déroulement de l'enquête

Au départ de l'enquête, je n'avais que les souvenirs lointains que m'avait laissés la visite d'un des lieux de l'accident que je viens d'évoquer. J'avais une idée de l'année et de la période de l'année, sans certitude profonde en faisant la déduction suivante. Toutes les personnes de Villers qui se sont rendues au Mont Mollet dans les jours qui ont suivi l'accident, ont ramené sans les cacher, comme ce

¹ Le bois du Différent a abrité en 1943-1944, les cagnas (abris) du quatrième maquis du corps franc français du Banel, commandé par Robert Briffaut de Williers. Ce groupe de résistants qui échappa, par un concours de circonstances exceptionnel, au massacre du 18 juin 1944, était ravitaillé par Roland, le frère de Robert, qui fait partie depuis peu de temps de la Centurie des plus jeunes combattants volontaires de la résistance.

jeune homme dont je faisais état précédemment, de nombreuses cartouches de mitrailleuses. Cela était impensable pendant l'occupation allemande. La région de Mogues, ayant été libérée le 8 septembre 1944, l'accident ne pouvait avoir eu lieu qu'après le 8 septembre. J'avais aussi conservé le souvenir que notre visite avait eu lieu avant l'offensive Von Runstedt et qu'à notre retour à la maison la nuit était tombée. Je situais donc la période de l'accident pendant l'automne 1944.

Ma première démarche dans le déroulement de l'enquête fut d'interroger les témoins, une trentaine au total, parmi lesquels de nombreux habitants de Villers qui s'étaient rendus sur les lieux ou qui avaient entendu parler de l'évènement, et quelques personnes de Carignan, Margny, Margut, Mogues, Williers. Les souvenirs relatés par ces personnes ne pouvaient qu'être vagues, si aucune trace écrite de leurs témoignages n'existait. N'oublions pas que l'accident n'a jamais été commémoré. Des souvenirs de 60 ans non rafraîchis au cours des ans perdent beaucoup de précision. Mais, j'ai eu la chance de recevoir un témoignage écrit important sur la date de l'accident, le 2 décembre 1944. Avec cette information capitale mon enquête pouvait se poursuivre par la consultation sur le réseau Internet, des bases de données des forces aériennes alliées pendant la seconde guerre mondiale, en notant les pertes en avions le jour de l'accident.

Des témoignages de plusieurs personnes sur l'identité supposée britannique ou canadienne des avions tombés, qui m'apparaissaient convaincants, m'ont amené à orienter mes premières recherches sur le site Internet britannique qui commémore la mémoire de tous les combattants des forces aériennes du Commonwealth disparus pendant la seconde guerre mondiale. J'ai interrompu la consultation suite à deux informations.

La première m'a été donnée par Monsieur Alfred Lejeune², de Fontenoille avec lequel je m'étais entretenu du massacre du Banel du 18 juin 1944 et auquel j'avais fait part de mes recherches sur la catastrophe aérienne de Mogues et de la question de la nationalité des avions. Monsieur Lejeune m'a rapporté qu'une de ses connaissances qui avait analysé les munitions trouvées sur les lieux des chutes des avions en avait déduit qu'il ne pouvait s'agir que d'avions américains et non des forces aériennes du Commonwealth.

J'ai eu la seconde information sur la nationalité américaine des avions tombés en consultant un des rapports de la brigade territoriale de Gendarmerie de Carignan conservés au Service Historique de la Gendarmerie, au fort de Charenton à Maison-Alfort.

Fort de cette connaissance, confirmant le témoignage écrit reçu à Mogues, j'ai exploré plusieurs sites Internet consacrés aux forces aériennes des USA pendant la seconde guerre mondiale. Fin avril, je laissais un message sur le site *Little Friends* que Peter Randall, citoyen britannique, a consacré à la 8^{ème} armée aérienne des USA, en lui demandant s'il avait eu connaissance de pilotes tués en mission le 2 décembre 1944 sur le territoire français. Le lendemain je recevais de Peter une liste de 32 avions perdus ce jour là, parmi lesquels une dizaine de pilotes tués. Les avions appartenaient aux 8^{ème} et 9^{ème} armées des forces aériennes américaines. Dans cette liste figuraient 3 pilotes tués, avec leur nom, grade, leur appartenance au 512^{ème} ES (Escadrille de Chasse)³ du 406^{ème} GC (Groupe de Chasse)⁴ et d'autres informations, dont le lieu de l'accident qui était de manière vague situé en France. Étaient-ce les pilotes tombés sur la commune de Mogues ?

² Fontenoille est une commune belge située à une dizaine de km de Mogues. Monsieur Alfred Lejeune est la mémoire vivante du massacre du Banel. Son frère aîné André a été sauvagement abattu par les nazis le 18 juin ainsi que sept autres résistants. Le maquis du Banel n'était qu'à quelques km des lieux de la catastrophe aérienne.

³ Une escadrille de chasse est composée de 16 chasseurs. Un chasseur est un avion monomoteur et monoplace

⁴ Un groupe de chasse comprend 3 escadrilles, soit un total de 48 chasseurs. Le 406^{ème} GC est intervenu en France dès le 6 juin 1944 pour apporter aux forces américaines, lors de leur débarquement sur la plage d'Utha Beach, un appui précieux. Le groupe s'est distingué, tout au long de l'avance des armées américaines, jusqu'à la capitulation, le 8 mai 1945. Il a participé brillamment à la défense de Bastogne, lors de l'offensive Von Rundstedt déclenchée 15 jours après la catastrophe de Mogues.

En consultant un autre site Internet consacré au P-47 Thunderbolt, le type d'avion de chasse, selon Peter Randall, le plus utilisé dans les 8^{ème} et 9^{ème} armées aériennes américaines, je laissais un message à destination des internautes fréquentant ce site. Dans les jours suivants, je recevais un message de Johnny Janse, citoyen belge des Flandres qui a fait une recherche similaire à la mienne à propos d'avions tombés dans sa région pendant la dernière guerre et qui a beaucoup d'informations sur le 406^{ème} GC. Ce message me donnait les noms et les adresses probables des 3 pilotes il y a 60 ans qui figuraient sur la liste de Peter Randall. Un échange très fructueux s'en est suivi et Johnny m'a fait parvenir les trois rapports d'équipage aérien manquant⁵ (MACR), ainsi que la déclaration du quatrième pilote qui a échappé à la catastrophe et aussi une carte géographique indiquant le lieu probable de l'accident, lieu qui s'est avéré faux par la suite de l'enquête. Je pouvais, ainsi, reconstituer, les dernières minutes de la mission des quatre pilotes et écrire l'histoire de ce jour tragique.

J'avais la réponse à toutes les questions de mon enquête, excepté les adresses des familles des pilotes disparus ? C'est David Dorsey qui gère un très beau site internet consacré à son frère, un pilote héroïque du 406^{ème} GC, le même groupe de chasse que celui des pilotes disparus, qui m'a donné un contact avec la famille d'un des pilotes tués au Mont Mollet. Après avoir consulté son site et déposé un message, David a pu joindre Margaret Douglas, la sœur du Capitaine Arner Miles Douglas, premier Lieutenant à l'époque, qui était le leader du petit groupe des 4 avions, et qui s'est tué au Mont Mollet, surpris par le brouillard. Depuis lors, grâce à Margaret Douglas, j'ai recueilli beaucoup d'informations sur son frère ainsi que sur ses trois camarades, les Lieutenants Thomas Samuel Harkison, tué au *Mont Mollet*, à côté de son leader, Thomas Armstrong, tué au *Petit Vin* et Thomas J. Downey, qui a échappé à la catastrophe.

Ce préalable sur le déroulement de l'enquête étant donné, je peux entrer dans ses détails selon les trois points chronologiques évoqués ci-dessus : les témoignages, les procès-verbaux de la brigade de gendarmerie territoriale de Carignan, et les recherches sur le réseau Internet avec la présentation des documents sur l'enquête militaire. Je terminerai par un hommage aux pilotes

3. Les témoignages

Mon enquête a débutée la veille d'un retour à Villers, le 27 février 2004. Au cours d'un entretien téléphonique avec Monsieur Pierre Toto, secrétaire de la mairie de Mogues, j'ai appris l'existence d'un autre lieu que le *Mont Mollet*, le *Petit Vin* qui est situé à la limite de la commune de Williers, où deux avions seraient tombés. Comme le bois en cet endroit venait d'être rasé, on pouvait encore trouver des débris d'avions, ainsi que des cartouches de leurs mitrailleuses. Au lieu dit le *Mont Mollet*, selon Monsieur Toto, un seul avion se serait écrasé. Aucune trace écrite n'existait tant à la mairie qu'à la gendarmerie de Carignan et au regard de mon interlocuteur ma recherche apparaissait presque impossible, étant donné l'absence d'informations écrites.

Le jour de mon retour, un habitant de Villers me confiait que les avions appartenaient à l'aviation canadienne et qu'un des pilotes encore en vie après la chute de son avion avait été transporté à la ferme de *Mandrézy* pour y recevoir des premiers soins. Pour ce témoin, trois avions s'étaient écrasés au Mont Mollet et il situait l'accident en octobre 1944.

Le dimanche après-midi 29 février, je me suis rendu au *Mont Mollet* encore couvert d'un peu de neige et je me suis promené sur les lieux visités il y a près de 60 ans. La physionomie du lieu avait bien changée. Le petit pré est maintenant planté de sapins. Aucune trace de l'accident ne subsiste. De retour au village de Mogues, je me suis adressé à un habitant, rencontré par hasard pour lui demander s'il avait des informations sur l'accident aérien. Il m'a conseillé de m'adresser à Monsieur et Madame

⁵ Un rapport d'équipage aérien manquant, MACR (Missing Air Crew Report) est établi pour chaque avion, 48 heures après que l'avion soit officiellement déclaré manquant. Le MACR donne toutes les informations, sur le pilote, la base aérienne d'attache, la mission, les conditions de l'accident, l'identification de l'avion, de son moteur, de ses mitrailleuses. Il est accompagné éventuellement de la déclaration des témoins de l'accident et d'une carte géographique où est situé le lieu de l'accident

au village de Mogues, je me suis adressé à un habitant, rencontré par hasard pour lui demander s'il avait des informations sur l'accident aérien. Il m'a conseillé de m'adresser à Monsieur et Madame Abel Henry. Je me suis rendu à leur domicile. Là, Madame m'a montré le carnet dans lequel elle notait les événements de l'époque, dont les informations suivantes que je retranscris telles quelles :

23 août 1944 : libération de Paris

7 septembre 1944 : libération de Carignan

8 septembre 1944 : libération de Mogues

Le 2 décembre 1944 2 aviateurs américains se sont écrasés avec leurs appareils sur le *Mont Mollet* et l'autre au lieu-dit *Petit Vin*. Le brouillard était intense ce jour là.

Ainsi, je tenais une information capitale : la date de l'accident. Un doute subsistait sur le nombre d'avions et sur leur nationalité. Le nombre ne correspondait pas aux témoignages précédents et la nationalité non plus. Comme d'autres témoins me l'ont fait remarquer, nos libérateurs ayant été des américains, les Anglais étant passés plus au Nord de notre région, nous les ignorions un peu. Et si les avions tombés avaient été anglais ou canadien, par amalgame ils auraient été qualifiés d'américains sauf si une information pertinente avait été relevée.

C'est ainsi qu'un témoin de Villers m'a affirmé que les avions tombés étaient anglais et qu'il se souvenait fort bien des cocardes tricolores qu'il avait vus sur une aile ou sur la carlingue d'un des avions. Pour ce témoin l'accident se serait produit pendant l'occupation allemande, donc avant le 8 septembre 1944.

Un autre témoin qui était à la ferme de *Chêvres*, à 2 km du *Mont Mollet*, se souvient d'un bruit assourdissant provoqué par la chute. Il n'a pu s'approcher du *Mont Mollet* qui était protégé par un cordon de gendarmes. Pour ce témoin, il y avait deux avions au *Mont Mollet* et un autre qui était tombé dans les bois de Williers. Pour ce témoin, la nationalité des pilotes était canadienne. Il savait également qu'un des pilotes encore en vie avait été transporté à la ferme de *Mandrézy* en attendant l'arrivée des ambulances militaires.

Sur les conseils de M^r et M^{me} Abel Henry, j'ai rencontré, le lendemain, une dame qui habitait la ferme de *Mandrézy* pendant la guerre. La ferme ayant été ravagée par un incendie quelques années plus tard. Cette dame ne se souvient pas de la présence d'un pilote à la ferme. Mais elle se souvient qu'au printemps de 1944, des soldats allemands qui cherchaient leur chemin s'étaient arrêtés à la ferme. Les détails que cette dame m'a donnés sur cet événement montraient que, malgré son âge, sa mémoire était bonne. Les circonstances exactes de l'accident connues un peu plus tard, ne laissent aucune chance de survie aux pilotes. D'où provient la rumeur sur le transport d'un pilote encore en vie à la ferme ? Sans doute, d'une personne un peu mythomane qui voulait ajouter sa touche personnelle au récit de l'accident, ou encore d'une erreur d'information sur le lieu de transport du corps du pilote.

Un témoin de Villers qui s'était rendu au *Mont Mollet* aussitôt après l'accident, se souvient avoir vu un pilote sans vie dans le cockpit de son avion. Ce témoin qui était dans les champs de Villers, au lieu-dit le *Grand Fossé*, en début d'après-midi de ce jour catastrophique, a entendu le bruit d'un avion qui tournoyait au-dessus du *Mont Mollet*. Il en avait déduit après avoir pris connaissance de l'accident, qu'un avion avait dû échapper à la catastrophe et que son pilote cherchait à rejoindre les avions disparus. Cette hypothèse était exacte, comme nous le verrons plus loin avec le témoignage du pilote survivant.

Deux témoignages d'habitants de Williers faisaient état de deux avions tombés au *Petit Vin*. L'enquête montrera qu'un seul avion est tombé, et que sa chute s'est faite en deux temps. Il a tout d'abord fauché des arbres du bois *Des Fourchettes* et il s'est abattu dans un bois *au Petit Vin*. Un des témoignages précisait que la direction était vers le sud-ouest et que la nationalité des pilotes était canadienne. L'autre témoin situait la direction des avions vers le Nord-Ouest. Lorsque ce témoin est arrivé sur les lieux du *Petit Vin*, les vêtements du pilote, dont l'avion avait explosé, étaient encore en feu et ce témoin avait encore la mémoire du point d'impact de l'avion avec le sol.

Une dame de Williers, avait trouvé le lendemain de l'accident au *Petit Vin*, le portefeuille du pilote en partie brûlé. Le portefeuille, qui contenait la photo de l'épouse, avait été remis à la gendarmerie de Carignan qui l'avait fait parvenir à l'épouse. Celle-ci avait répondu par une belle lettre de remerciements à la dame de Williers.

Il paraît aussi que dans l'après-midi de l'accident une dame de Williers gardait ses vaches au *Petit Vin*. S'étant assoupie, elle fut réveillée par le bruit de la chute et constata que ses vaches avaient disparues, mises en fuite par le bruit qui devait être assourdissant car l'avion lors de sa chute finale explosa. De retour à la ferme, elle eut la surprise de retrouver ses vaches qui l'avaient précédée.

Où est la vérité dans tous ces témoignages ? Y avait-il eut 2, 3, ou 4 avions qui s'étaient écrasés et combien au Mont Mollet et au Petit Vin ? Quelle était la nationalité des avions et des pilotes ? Quelle était la direction de leur vol ? Seul le témoignage de Madame Abel Henry sur la date de l'accident était sûr, car écrit. Je n'ai pas retenu son témoignage sur la nationalité américaine des avions, influencé par plusieurs témoignages oraux et aussi, sans doute, par mes lectures de jeunesse sur les exploits de deux pilotes français, Pierre Closterman⁶ et René Mouchotte⁷, engagés dans la RAF (Royal Air Force), et qui s'y illustrèrent brillamment aux commandes de leurs *Spitfire*⁸

4. Les procès-verbaux de la brigade de gendarmerie de Carignan

Après tous les témoignages reçus, j'ai retenu l'hypothèse que les avions tombés appartenaient aux forces aériennes du Commonwealth. J'avais la certitude que la date de l'accident était le 2 décembre 1944 et j'ai commencé à explorer les données du site Internet britannique (<http://www.cwgc.org/cwgcinternet/>) qui enregistre toutes les pertes des forces aériennes du Commonwealth. L'exploration des 6000 premiers enregistrements, ce qui représentait à peu près le quart de la totalité des enregistrements, a été interrompue pour les deux raisons données précédemment, à savoir, une expertise des munitions et la découverte des procès verbaux de la gendarmerie de Carignan sur l'accident aérien d'il y a 60 ans.

C'est encore grâce à l'Internet que j'ai découvert l'existence du Service Historique de la Gendarmerie Nationale de Maison-Alfort.

Je me suis rendu, le 28 avril 2004, au fort de Charenton, qui abrite ce Service, après avoir introduit quelques jours auparavant une demande de consultation des registres de correspondance courante et de correspondance confidentielle de la Brigade territoriale de Carignan, pour la période allant du 23 avril 1943 au 28 juin 1945. J'ai trouvé dans ces registres 4 documents sur la catastrophe aérienne de Mogues et bien d'autres informations sur les différents qui opposaient des habitants de la région de Carignan et leurs manquements à leurs devoirs de citoyen. Le premier, est un rapport rédigé le 2 décembre 1944, par le Commandant de la Brigade de Carignan sur la chute de 3 avions américains. Les trois autres sont des procès-verbaux rédigés par deux gendarmes à pied de la Brigade de Carignan le 5 décembre 1944, qui enquêtaient exclusivement sur les dégâts causés par la chute des avions à des propriétés privées boisées.

4.1. Rapport de gendarmerie sur la chute de 3 avions américains

Le rapport est reproduit fidèlement ci-dessous en italique.

⁶ Pierre Closterman, né en 1921, est le premier as français de la seconde guerre Mondiale. Il a 33 victoires homologuées. Il est l'auteur du *Grand Cirque* paru en 1948. Pierre Closterman nous a quittés le 22 mars 2006.

⁷ René Mouchotte, né en 1914, a commandé dans la RAF le groupe de chasse français *Alsace* stationné au célèbre aéroport de Biggin Hill. Il a disparu au cours d'un combat aérien en 1943. Ses carnets ont été publiés en 1949.

⁸ Le *Spitfire* (cracheur de feu) était beaucoup plus racé que le P-47 Thunderbolt, donc plus maniable. Son armement était plus léger car constitué de 2 canons de 20 mm et de 4 mitrailleuses de 7,7 mm. Cet avion s'est opposé avec succès aux avions allemands pendant la bataille d'Angleterre de juin à septembre 1944.

A Carignan, le 2 décembre 1944,

Rapport de l'adjudant T-----, commandant la Brigade sur la chute de 3 avions américains

*Le 2 décembre 1944, vers 15 heures, 3 avions de chasse américains sont tombés au lieu-dit **Mont Mollet** au nord-est du village de Mogues, territoire de cette commune.*

Ces appareils suivaient la direction nord-ouest. Ils ont heurté et brisé le sommet des arbres du petit bois sur une longueur de 150 m, ce qui paraît être la cause de l'accident.

Les 3 aviateurs ont été tués. Les appareils ne sont plus que des débris. On ignore la base d'attache.

La Military Police de Sedan a été prévenue de cet accident par le canal de notre commandant de section.

Les corps des aviateurs ont été emmenés ce jour par les autorités américaines. La garde des restes des appareils est assurée par le personnel de la Brigade de Blagny

Une première remarque concernant ce rapport est qu'il situe la chute des 3 avions au *Mont Mollet* et qu'il ne fait pas référence au *Petit Vin*. La date de l'accident est bien le 2 décembre. L'heure est à peu près correcte, ainsi que la direction des avions.

4.2. Procès-verbal n°1 de la brigade de gendarmerie de Carignan

Le procès-verbal est reproduit fidèlement ci-dessous.

Aujourd'hui 5 décembre 1944 à 14h45,

Nous soussignés R----- et S----, gendarmes à pied à la résidence de Carignan, département des Ardennes, revêtus de notre uniforme et conformément aux ordres de nos chefs, rapportons ce qui suit :

En tournée de communes et procédant à une enquête sur les dégâts causés par la chute de 2 avions américains le 2 décembre 1944, nous avons recueilli ce qui suit.

Mademoiselle B-----, 69 ans, demeurant à Mogues a déclaré :

*Je suis l'une des héritiers B-----. Nous sommes propriétaires d'un bois situé au lieu-dit *Mont-Mollet*. Ce bois a une superficie de 175 ares.*

Le 2 décembre 1944, vers 15h15, 2 avions américains sont tombés dans mon bois causant de forts dégâts. Ces 2 avions ont dû être trompés par le brouillard.

Environ 40 ares de mon bois ont été fracassés par les avions en tombant.

Je ne puis évaluer le préjudice qui nous est causé. Seul Monsieur B-----, facteur en bois pourra faire une évaluation approximative.

Je demande au nom de mon frère et de ma sœur le remboursement du préjudice causé.

Lecture faite de sa déclaration y a persisté et signé.

Nous nous sommes rendus sur les lieux et avons constaté ce qui suit :

*Ce bois, appartenant aux héritiers B-----, est situé à 1 km à la sortie nord-est de la commune de Mogues, au lieu-dit *Mont Mollet*, territoire de la dite commune. A notre avis nous avons nettement remarqué 2 traînées de 10 mètres de largeur à 5 m l'une de l'autre. Une de ces traînées a une*

longueur de 150 m, l'autre de 100 m. Les cimes des hêtres et frênes composant le bois sont cassées à des hauteurs variant entre 10 et 15 m du sol. Avant le point de chute des avions, plusieurs arbres sont cassés à 6 m du sol, entre autres, un frêne mesurant 60 cm de diamètre et faisant 4 m³ de bois.

Monsieur B-----, facteur de bois demeurant à Williers se trouve sur les lieux et procède à l'expertise des dégâts. Celle-ci nous a fait connaître que 2 mélèzes et un bouleau étant cassés seraient

la propriété de Monsieur V----, docteur à Mogues. Monsieur B----- évalue le préjudice à 12000 francs. Les arbres cassés étaient destinés à l'industrie : il y a 2 frênes de 20 à 45 cm de diamètre, 10 hêtres de 40 à 50 cm de diamètre. Un frêne de 60 cm de diamètre était destiné au bois de chauffage

Fait et clos à Carignan

PS : Aucun renseignement n'a pu être trouvé sur la base à laquelle appartient l'appareil

4.3. Procès-verbal n°2

Aujourd'hui 5 décembre 1944 à 16 heures,

Nous soussigné R----- et S----, gendarmes à pied à la résidence de Carignan, département des Ardennes, revêtus de notre uniforme et conformément aux ordres de nos chefs, rapportons ce qui suit :

En tournée de communes et procédant à une enquête sur les dégâts causés par la chute de 2 avions américains, le 2 décembre 1944, nous nous sommes rendus sur les lieux et avons constaté ce qui suit et avons recueilli ce qui suit :

*L'avion est tombé dans un bois situé à 1km500, sortie nord-est de la commune de Mogues, au lieu-dit **Bois des Fourchettes**, territoire de la commune de Mogues. Dans sa chute il a cassé à 10 m du sol un hêtre de 1,20 m de circonférence, 2 hêtres de 80 cm de circonférence et un hêtre de 75 cm de circonférence.*

La propriété où ces dégâts ont été causés appartient à Monsieur B----- demeurant à Vandry (Ardennes). Cette personne n'a pu être entendue.

Fait et clos à Carignan

PS : Aucun renseignement n'a pu être trouvé sur la base à laquelle appartient l'appareil

4.4. Procès-verbal n°3

Aujourd'hui, 5 décembre 1944 à 16h30,

Nous soussignés R----- et S----, gendarmes à Pied à la résidence de Carignan, département des Ardennes, revêtus de notre uniforme et conformément aux ordres de nos chefs, rapportons ce qui suit :

En tournée de communes et procédant à une enquête sur les dégâts causés par la chute d'un avion américain le 2 décembre 1944 dans les bois de Mogues, nous nous sommes rendus sur les lieux et avons constaté ce qui suit :

*L'avion est tombé dans un bois situé à 1km800, sortie nord-est de la commune de Mogues, au lieu-dit **Petit Vin**, territoire de la commune de Mogues. Dans sa chute il a cassé à 7 m du sol un chêne de 75 cm de circonférence, un chêne de 1m20 de circonférence et 15 plans de charme de 0m45 à 0m60 ont été déracinés.*

La propriété appartient à Mme J----, demeurant à Puilly. Cette personne n'a pas été entendue.

Fait et clos à Carignan

PS : Aucun renseignement n'a pu être trouvé sur la base à laquelle appartient l'appareil.

4.5. Conclusion sur le rapport et sur les procès-verbaux

Les avions qui se sont abattus le 2 décembre 1944 en début d'après-midi étaient des avions de chasse américains et ils volaient dans la direction du nord-ouest.

Le rapport du commandant de brigade de gendarmerie de Carignan dit que 3 avions se sont abattus au *Mont Mollet*. Ce qui est inexact. Le rapport ignore la chute d'un avion au petit Vin. Le rapport a sans doute été rédigé à partir de témoignages, le jour même.

Le procès-verbal n° 1 indique sans ambiguïté, que 2 avions volant aile dans aile se sont abattus au *Mont Mollet*.

Les deux derniers procès-verbaux inclinent à croire qu'il y a eu deux avions qui sont tombés, l'un au *bois Des Fourchettes* et l'autre au *Petit Vin*.

5. Les recherches sur Internet

A la date du 28 avril 2004 je savais avec certitude que des avions de chasse américains s'étaient abattus sur le territoire de la commune de Mogues, en début d'après-midi du 2 décembre 1944. Y avaient-ils eu 3 ou 4 avions, 2 ou 3 endroits de chute ? Et toutes les autres questions posées dans l'introduction restaient à élucider, que de nouvelles recherches sur Internet allaient progressivement résoudre.

Après l'insuccès de plusieurs tentatives d'accès au site Internet de l'Agence de Recherches Historiques des Forces Aériennes des USA, j'ai découvert le site *Little Friends*, (<http://www.littlefriends.co.uk>) que Peter Randall a consacré à la 8^{ème} armée des forces aériennes américaine pendant la dernière guerre. Le 29 avril 2004, je déposais un message sur le site dans lequel je demandais à Peter s'il avait eu connaissance de l'accident aérien du 2 décembre 1944 à Mogues. Le lendemain, je recevais une liste des avions perdus le 2 décembre 1944, où figuraient 3 pilotes tués en mission en France, sans aucune indication du lieu précis de l'accident. Ces pilotes appartenaient au 512^{ème} EC, du 406^{ème} GC de la 9^{ème} armée des forces aériennes des USA pendant la dernière guerre. Il s'agissait de, Thomas Armstrong, Arner Miles Douglas et Thomas Samuel Harkinson. Peter Randall me disait que leurs avions de chasse étaient des P-47 Thunderbolt.

Lors d'un retour à Villers au début de mai, je retrouvais dans le n° 109 de la revue de l'aviation française *Icare*, consacrée au débarquement du 6 juin 1944, un chapitre sur l'histoire du 406^{ème} GC pendant la dernière guerre. J'apprenais que le 406^{ème} GC était basé à Mourmelon Le Grand du 23 septembre au 31 janvier 1945. Mourmelon le Grand est situé entre Reims et Châlon en Champagne. La désignation symbolique de la base par les militaires américains, était *A-80*. Après le 31 janvier, pour se rapprocher du front, la base du 406^{ème} GC allait déménager à Metz pendant quelques jours et ensuite à Asch en Belgique. La base de Asch étant désignée par *Y-29*. Les 3 avions perdus le 2 décembre 1944 appartenaient donc à la base *A-80*.

La recherche sur Internet se poursuivit par la découverte, le 14 mai du site de David Dorsey, (<http://freepages.military.rootsweb.com/~ddorsey/>), consacré à son frère, un pilote émérite du 514^{ème} GC. Un message était déposé avec la question récurrente : les 3 pilotes dont les noms sont dans la liste de Peter Randall sont-ils ceux qui se sont tués sur la commune de Mogues, et comment joindre leurs familles ? David connaissant Bob Cambell, l'archiviste du 406^{ème} GC, se proposait de le contacter.

En attendant une réponse de David, je découvrais, le site internet (<http://www.p47advocates.com>) consacré au P-47 Thunderbolt⁹. Ce site rassemble tous les amoureux de ce magnifique chasseur-bombardier et qui posent des questions sur l'avion, son histoire, ses valeureux pilotes, etc. Une base de

⁹ Le P-47 Thunderbolt (coup de tonnerre) a un aspect massif qui lui a valu le surnom de *Juggernaut* (l'ogre) ou plutôt le diminutif *Jug*. Il a une envergure de 12,4 m, et une longueur de 11 m. Sa masse maximale au décollage est de 8800 kg. Sa vitesse maximale est de 700 km/h. Il peut franchir la distance de 760 km et de 3800 km avec des réservoirs supplémentaires. Il est armé de 8 mitrailleuses (4 par aile) de calibre 12,7 mm. Il a une charge offensive de 1130 kg de bombes ou 10 roquettes de 127 mm.

questions sur l'avion, étant mise à la disposition des internautes, à nouveau, je posai la question sur la catastrophe de Mogues. Quelques jours plus tard, le 24 mai exactement, je recevais un message de Johnny Janse qui me donnait les adresses que les 3 pilotes avaient en 1944. Un échange de messages s'en est suivi et je recevais de Johnny, tout d'abord un fragment de l'histoire du 512^{ème} EC sur la période du 1^{er} décembre au 11 décembre 1944 et ensuite les 3 MACR, la déclaration du pilote survivant et une carte qui situait l'endroit de l'accident, à Gibercy, à une quinzaine de km au nord de Verdun, sur une colline d'altitude comparable à celle du *Mont Mollet*. L'endroit est sensiblement dans la direction passant par A-82, la base aérienne située à Etain-Rouvres à une vingtaine de km au nord-est de Verdun où ils devaient atterrir et Mogues.

Le point fort de mes recherches s'est produit le 11 juin 2004. J'ai reçu, ce jour là, de David Dorsey, l'adresse électronique de Margaret Douglas, soeur de Arner Miles Douglas qui s'est tué au *Mont Mollet*. Depuis ce jour, de nombreux courriers électroniques ont été échangés entre Margaret et moi-même. Margaret et sa famille savent maintenant que la mémoire des 3 valeureux pilotes, qui ont perdu leur vie, pour notre liberté, en cet endroit charmant des Ardennes française est honorée et restera vivante.

6. Les documents militaires sur la catastrophe

L'Agence de recherches historiques des forces Aériennes des USA (Air Force Historical Research Agency (<http://www.aw.af.mil/au/afhra/>)), conserve, sous forme de microfiches, toute l'histoire des forces aériennes des USA. On trouve en particulier, pour chaque avion perdu : un Rapport d'Equipage Aérien Manquant (MACR), la ou la déclaration des témoins et une carte situant le lieu de l'accident. On trouve aussi, l'histoire des unités aériennes, comme celle du 512^{ème} EC. Ces derniers documents m'ont été communiqués par Johnny Janse qui se les est procurés dans le cadre d'un travail sur le 406^{ème} GC, travail qui a débuté par une recherche similaire à celle que je rapporte, à propos d'un P-47 tombé dans sa région.

Leurs traductions sont données ci-dessous, en commençant par l'histoire du 512^{ème} EC le 2 décembre 1944 et en se limitant aux événements qui concernent les 3 pilotes disparus.

6.1. Histoire du 512^{ème} EC le 2 décembre 1944

D. Accidents

Le 512^{ème} EC a eu 6 accidents en décembre :

*1^{er} L' Arner M. Douglas 2 décembre 1944 MIA (avions tombés sur une colline près
2^{ème} L' Thomas Harkison 2 décembre 1944 MIA (de Sedan, après avoir obtenu le cap
2^{ème} L' Thomas Armstrong 2 décembre 1944 MIA (de A-82 pour y atterrir.*

F. Opérations

Le 2 décembre, le capitaine Bronson et 7 autres pilotes décollent pour la première mission du mois. Le lieutenant Douglas emmène quelques minutes plus tard la seconde mission. Le temps bouché en début d'après-midi force les avions à atterrir sur A-82. Trois d'entre-eux, ceux des lieutenants Douglas, Harkison et Armstrong de la seconde mission s'écrasent sur une colline près de Mohlines en France, alors qu'ils avaient reçu le cap pour A-82.

Remarques sur cette histoire du 512^{ème} EC :

Les témoins de l'accident se souviennent que l'extrémité des balles des cartouches de mitrailleuse était de diverses couleurs. Le noir pour les balles perforantes, le rouge pour les balles traceuses, le bleu pour les balles incendiaires et l'argent pour les balles perforantes et incendiaires

MIA (Missing In Action) signifie manquant en action. Le pilote a été perdu alors qu'il était en mission. S'il avait été abattu, la mention KIA (Killed In Action), qui signifie tué en action, aurait été utilisée.

Mohlines n'est pas un endroit qui figure sur les cartes, ni au voisinage de la chute réelle sur la commune de Mogues, ni au voisinage de la chute située par erreur près de Gibercy. Il s'agit sans doute d'une faute d'orthographe.

6.2. Les rapports d'équipage aérien manquants

Les trois MACR ont été rédigés le 5 décembre 1944. Toutes les informations contenues dans les MACR sont écrites en italique pour les distinguer des commentaires que j'ai apportés

MACR du Lieutenant Thomas Armstrong

1. *Organisation : Localisation du site : A-80 ; 9^{ème} Air Force ; 406^{ème} GC ; 512^{ème} EC*
2. *Spécification : Site point de départ : A-80 ; Destination : Sareerbruck en Allemagne ; Type de mission : appui au sol.*
3. *Conditions météorologiques et visibilité au moment de l'accident : temps mauvais ; visibilité inférieure à 1500 ft (1500 pieds, soit 457 m)*
4. *Données ; 2 décembre 1944 ; 14h15 ; localisation de l'accident : voisinage de Gibercy*
5. *Circonstances de la perte de l'avion : l'avion a heurté des arbres, lorsqu'il est sorti des nuages et a explosé en flammes*

Suivent les paragraphes de 6 à 9 : l'identification de l'avion (type, modèle et série (P47D-28RE), n° de série, surnom de l'avion, identification des moteurs et des 8 mitrailleuses

10. *Les personnes listées ci-dessous sont enregistrées comme : accident de bataille*
11. *Identification des personnes disparues à bord de l'avion :
Pilote : ARMSTRONG Thomas ; 2^{ème} L' ; N° matricule : 01995946 ; MIA*
12. *Identification des témoins
DOWNEY Thomas J. ; 2^{ème} L' ; N° matricule : 076159 ; Dernier témoin visuel*

Suivent les paragraphes de 13 à 16 consacrés aux survivants, aux documents tels que cartes, photos ou texte indiquant le lieu approximatif de la perte de l'avion, la description de l'accident, l'officier en charge de la recherche. Dans le cas de ce rapport ces paragraphes sont vides

17. *Remarques : la déclaration du L' Downey dit qu'il n'a pas observé l'avion du L' Douglas au sol. Mais, étant donné les nombreux feux au sol, il se pourrait que l'un d'eux soit celui de l'avion du L' Douglas.*

*Date du rapport : 05 décembre 1944
Major Jerome N. Weinberg*

Commentaire sur ce MACR :

L'accident est localisé à Gibercy, commune située à une quinzaine de km au nord de Verdun.

Les feux observés par le pilote survivant ont été causés par l'avion du L^t Armstrong. Les 2 avions tombés au *Mont Mollet*, ceux des L^t Douglas et Harkison, n'ayant pas pris feu.

MACR du Lieutenant Arner Miles DOUGLAS

Les paragraphes 1 à 4 sont identiques à ceux du MACR du Lieutenant Armstrong

Le paragraphe 5 : *Les circonstances exactes de la perte de l'avion sont inconnues, mais on suppose que l'avion s'est écrasé au sol sur le chemin de la base A-82.*

Les paragraphes 6 à 9 donnent l'identification du P-47.

Le paragraphe 7 donne le surnom de l'avion : **Miss Isabelle**.

Les paragraphes 8 et 9 donnent l'identification de son moteur et de ses mitrailleuses.

Le paragraphe 10 est identique au même paragraphe du MACR précédent.

Le paragraphe 11 donne l'identification suivante du pilote :

DOUGLAS Arner Miles 1^{er} Lⁱ N° matricule : 0811866 MIA

Les paragraphes 12 à 16 sont identiques au MACR précédent.

Le paragraphe 17 dit :

De la déclaration du Lieutenant Downey, il apparaît que l'endroit de la chute de l'avion n'a pas été observé, mais il se pourrait que parmi les nombreux feux sur le sol, l'un d'eux soit celui de l'avion du Lieutenant Douglas.

Date du rapport : 05 décembre 1944

Major Jerome N. Weinberg

Remarques sur le MACR

Le Lieutenant Douglas avait donné à son P-47 le surnom de **Miss Isabelle** qui était le prénom de son épouse. En 1943, alors qu'il était à l'école de pilotage, le lieutenant Douglas avait épousé Isabelle, sa petite amie lorsqu'ils fréquentaient le même lycée.

Le MACR dans son paragraphe 17 ne pas fait état de l'observation des militaires qui se sont rendus au *Mont Mollet* pour emporter les corps des deux pilotes.

MACR du Lieutenant HARKISON

Le rapport est identique à celui du lieutenant Douglas exceptés les identifications de l'avion, de ses mitrailleuses et du pilote.

L'identification du pilote est :

HARKISON Thomas Samuel 2^{ème} Lⁱ N° matricule : 0716131 MIA

Le paragraphe 17 donne la même conclusion que pour le MACR du Lieutenant Douglas :

Il est possible qu'un des feux observés ait été causé par la chute de l'appareil du Lieutenant Harkison.

Date du rapport : 05 décembre 1944

Jerome N. Weinberg

Remarque sur ce MACR

Comme pour le Lieutenant Douglas, le MACR n'exploite pas ce qu'ont vu les militaires qui se sont rendus au Mont Mollet pour emporter les corps des deux pilotes.

6.3. Déclaration du Lieutenant DOWNEY

Les informations ajoutées sont écrites en caractères droits.

13h45 Après avoir quittés la zone cible « Basher Blue », le leader (L^t Douglas) prend contact avec le contrôleur aérien « Ripsaw 3 » sur le canal « D » pour obtenir le cap du site A-82 (base d'Étain-Rouvres). Le cap de 320 degrés nous est donné.

14h Nous entrons dans les nuages. Altitude : 7000 pieds (2440 mètres), Vitesse : 220 MPH (350 km/heure). Nous volons en formation rapprochée : L' Thomas Harkison dans l'aile gauche du L' Douglas, L' Thomas Armstrong dans l'aile droite et moi dans l'aile droite du L' Armstrong.

14h10 Nous atteignons l'altitude de 5000 pieds (1520 mètres). Ripsaw 3 nous informe que nous avons dépassé le site et nous demande de prendre le cap de 140 degrés, pour faire demi-tour. Avant d'entrer dans les nuages, Ripsaw 3 nous avait donné la visibilité du site A-82 : 1500 pieds (457 mètres). Le L' Douglas dit qu'il est préférable de sortir des nuages avant de faire demi-tour. Ripsaw 3 donne son accord. C'est le dernier contact radio avec Ripsaw 3. Au fur et à mesure de la descente, les nuages sont de moins en moins épais et la descente est plus rapide.

14h15 Nous sortons des nuages à la vitesse de 275 MPH (440 km/heure) et à l'altitude de 900 à 1000 pieds (305 mètres). Je vole très près du L' Armstrong. Le L' Harkison a un peu de retard. Nous commençons à virer à gauche, juste avant de sortir complètement des nuages. A l'instant même de la sortie, l'aile gauche de l'avion du L' Armstrong heurte des arbres. L'avion se met à tourner sur lui-même, prend feu et explose. Je remonte immédiatement et en regardant sur ma gauche, comme je disparaissais dans les nuages, je vois deux traînées de feux. Je ne peux être sûr s'il s'agit de deux avions ou de deux parties de l'avion du L' Armstrong qui faisaient ces gros feux. Je n'ai pas vu l'endroit où les avions des L' Douglas et Harkison s'écrasèrent. J'essaie aussitôt de les appeler par intervalles tout en remontant à travers les nuages. Je n'ai eu aucune réponse radio. Je suis sorti des nuages à l'altitude de 13000 pieds (3900 mètres) et j'ai pris contact avec Ripsaw 3. L'accident s'est produit approximativement à 14h15.

Thomas J. Downey, 0767158
2^{ème} Lieutenant, Air Corps
Pilote de chasse, 512^{ème} EC, 406^{ème} GC

Remarque sur la déclaration du L^t Downey

Cette déclaration dit toute la tragédie de la fin de ce vol et l'absurdité de la catastrophe. Après avoir échappé à la redoutable efficacité de l'artillerie anti-aérienne allemande pendant les 6 mois qui suivirent le débarquement, l'avion du L^t Douglas avait été touché sérieusement par la DCA le 18 juin, et il avait dû quitter son avion par un saut en parachute. Il rejoignait très vite sa base en Angleterre et reprenait aussitôt le combat. Il a suffi, en ce jour tragique du 2 décembre 1944, qu'un brouillard bas se conjugue à une trajectoire des avions passant par la colline de Mogues, pour que la catastrophe se produise. Une différence d'orientation de la trajectoire d'une fraction de degré et la catastrophe aurait été évitée. Le destin, dans ses funestes desseins en décida autrement.

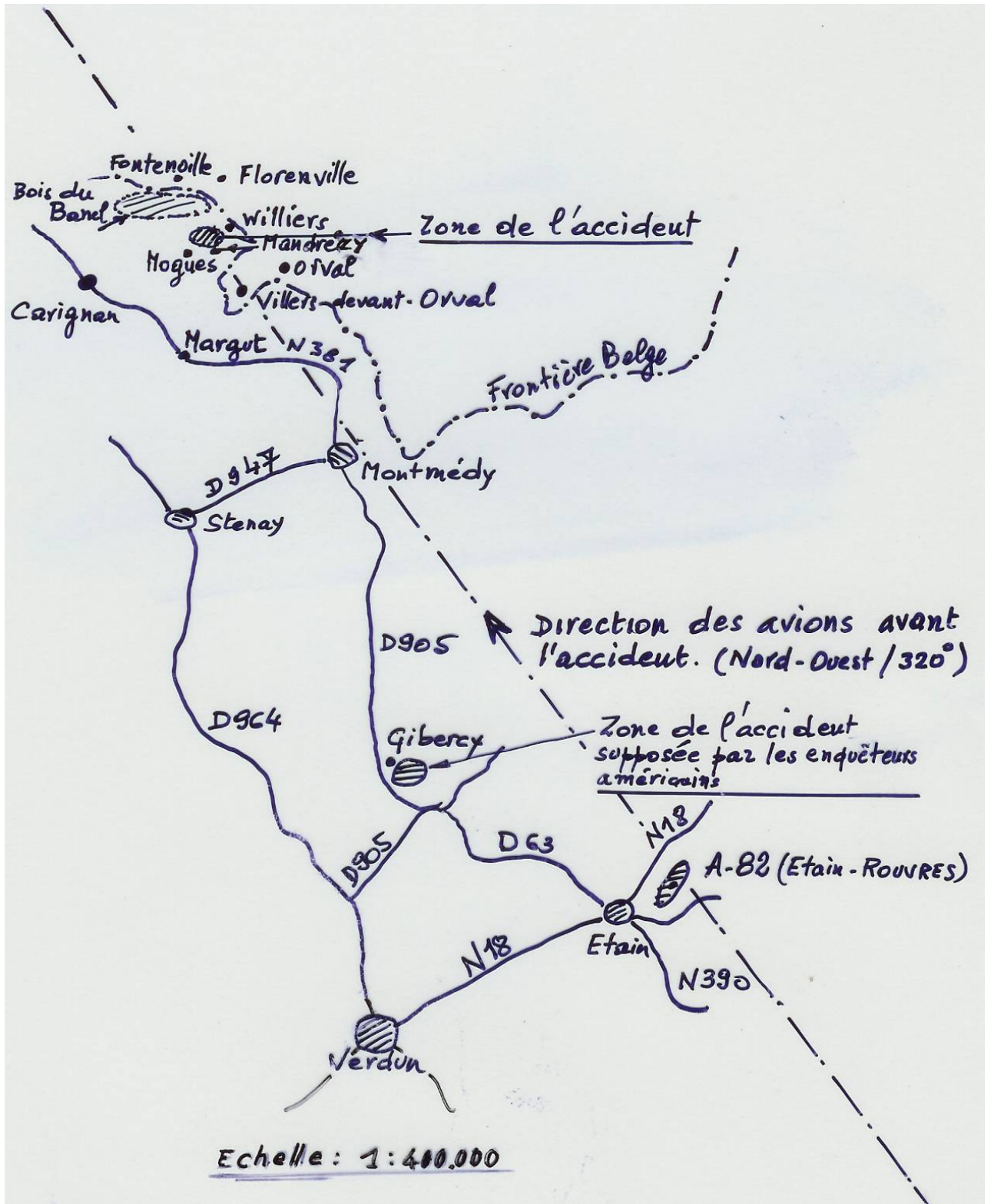
Les feux observés par le Lieutenant Downey sont bien ceux provoqués par l'embrasement de l'avion du Lieutenant Armstrong.

7. Situation géographique de la catastrophe

La carte géographique annexée aux rapports sur l'accident, ainsi que les MACR, indiquent que l'accident s'est produit au voisinage de Gibercy, commune située à une quinzaine de km au nord de Verdun. Aux environs de Gibercy, se trouve une colline d'altitude comparable à celle du *Mont Mollet*. Et elle est située à peu près dans la direction des avions avant leur changement de cap. Au moment où j'ai pris connaissance de ce fait, aucun doute ne subsistait sur l'endroit réel de la catastrophe, la commune de Mogues, endroit situé à une quarantaine de km de Gibercy. Le militaire américain, rapporteur de l'accident a donc commis une erreur de localisation. C'est cette erreur qui a conduit, à l'occasion du 45^{ème} anniversaire du débarquement, les vétérans du 406^{ème} GC et leurs familles, dont Margaret Douglas, la sœur du pilote Arner Miles Douglas, lors d'un pèlerinage passant par toutes les bases aériennes où ils furent stationnés, à découvrir sans s'y arrêter la colline de Gibercy.

Sur la carte suivante à l'échelle 1 :40000 (1 cm pour 4 km), les endroits supposés et réel sont indiqués, ainsi que la base A-82 d'Étain-Rouvres et d'autres localités.

Au moment de la catastrophe les avions volaient dans la direction : Etain-Rouvres---Mogues, ce qui correspondait à un cap de 320 degrés et ils s'apprêtaient à prendre le cap opposé pour atterrir sur la base A-82. Gibercy est un peu à l'écart de cette direction.



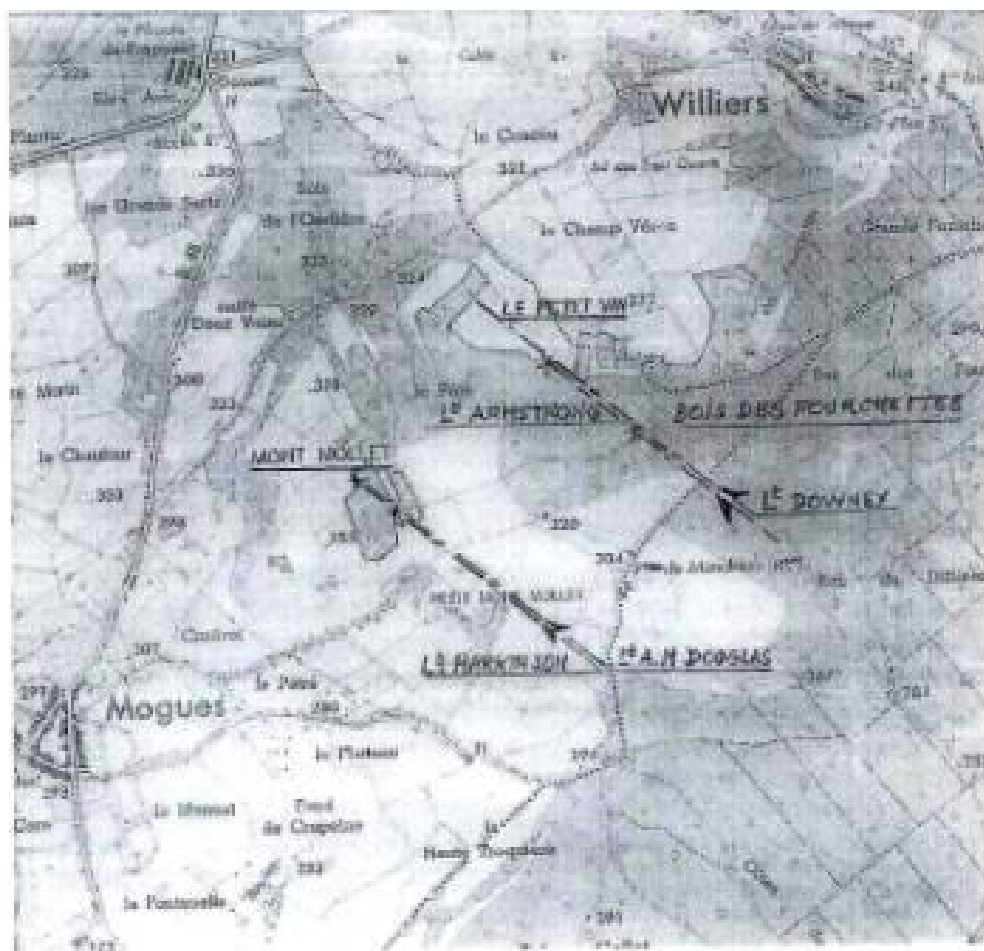
8. Les lieux de la catastrophe

A partir du procès-verbal n°1 de la Brigade de gendarmerie de Carignan établi 3 jours après la chute de deux avions au *Mont Mollet* et à la suite de prospections au sol faites récemment avec un détecteur de métaux, les deux saignées dans le bois au *Mont Mollet*, causées par la chute des avions des L^t Douglas et Harkison, ont pu être délimitées.

A partir de la déclaration du L^t Downey et des observations au sol des débris de son avion, le point de chute final de son avion a pu être précisé. Des explorations avec un détecteur de métaux ont permis de localiser l'endroit du bois *Des Fourchettes* où son avion a heurté des arbres avant de s'enflammer et d'explorer.

Ces éléments nous permettent de situer la trajectoire des 4 avions, avec les points de chute et les premiers contacts avec les arbres marqués par une croix, sur la carte à grande échelle (1/10000) de la page suivante.

Des photos du *Mont Mollet* et du *Petit Vin* sont données ensuite.



On trouve ci-dessous 2 photos du *Mont Mollet* prises en août 2004. La première est prise dans la direction ouest. Elle montre le *Mont Mollet* avec le petit bois qui couvre sa partie nord. La lisière de ce bois dans sa partie inférieure s'étend sur une cinquantaine de mètres et redescend à angle droit pour aboutir à une plantation de sapins qui est visible sur la seconde photo, prise dans la direction nord-ouest, celle des avions. Ces détails topographiques sont visibles sur la carte précédente. A l'époque de la catastrophe, comme la carte le montre, il y avait un petit pré à la place des sapins, et c'est sur ce pré, à une vingtaine de mètres de la prairie actuelle que l'on pouvait voir, il y a soixante ans, de

grosses pièces des épaves des deux avions et aussi de nombreuses cartouches de leurs mitrailleuses. En cet endroit, les avions ont commencé à faucher des arbres pour s'écraser au sommet du *Mont Mollet*, l'un à mi-hauteur et l'autre au sommet.



Les deux photos suivantes ont été prises au *Petit Vin*. Le petit bois où l'avion du Lieutenant Armstrong s'est écrasé a été rasé et c'est autour de la souche du hêtre que l'on aperçoit sur la première photo, prise dans la direction nord-ouest de l'avion que de nombreux débris de l'avion et des cartouches ont été mis à jour récemment. C'est à une dizaine de mètres plus haut, à l'endroit où le terrain n'est plus en pente que l'avion s'est écrasé et que le corps du pilote a été vu. La deuxième photo montre des débris de l'avion rassemblés sur la souche du hêtre abattu récemment.



9. Hommage aux pilotes

Ils étaient originaires, du Michigan comme le Capitaine Douglas, de la Californie, comme le Lieutenant Armstrong et du Dakota du Sud, comme le Lieutenant Harkison. Ils avaient une vingtaine d'années, lorsqu'ils s'engagèrent vers la fin 42 dans la Force Aérienne. Après leur formation, ils traversèrent l'atlantique en mars 44, pour rejoindre en Angleterre dans le sud du Kent, la base du 406^{ème} Groupe de Chasse. Le 6 juin, ils apportèrent aux troupes débarquées sur la plage d'Utah Beach, l'appui de leurs redoutables P-47. Ils participèrent ensuite à de nombreuses actions lors de la progression des forces terrestres américaines. Citons en particulier la destruction de 450 à 500 véhicules d'une colonne ennemie entre Châteauroux et Issoudun, le 7 septembre. Pour cette action, le groupe fut cité à l'ordre du jour présidentiel des USA. Après plusieurs changements de bases aériennes, comme Bayeux, Carentan et Le Mans, le groupe s'installa à Mourmelon le Grand le 23 septembre 44. Novembre fut un mois de calme relatif en raison du mauvais temps qui limitait les vols. C'est, lors de la première sortie de décembre, avec comme objectif Sarrebruck dans la Sarre que 3 des 4 avions emmenés par le Lieutenant Douglas, dans leur tentative d'atterrissage sur la base d'Etain Rouvres, s'écrasèrent sur le territoire de la commune de Mogues et connurent une mort tragique.

La mémoire de ces trois héros est fidèlement honorée par les vétérans du 406^{ème} Groupe de Chasse et leurs familles et aussi par les autorités américaines. Grâce, à Margaret, la sœur du Lieutenant Douglas, nous savons que Doug, comme le surnommait ses copains du 406^{ème}, s'était engagé à l'âge de 20 ans en septembre 1942. En juillet 43, alors qu'il était dans une école de pilotage, il épousa Isabelle, son amie du Lycée. Il totalisait 90 missions de combat. Au cours de l'une d'entre elles, son avion fut sévèrement touché par la DCA allemande, mais il pu regagner sa base en Angleterre. C'est aux commandes de Miss Isabelle IV qu'il connu une fin tragique. Pour son action héroïque depuis le débarquement, il a reçu plusieurs décorations, dont la célèbre Distinguished Flying Cross, la Médaille de l'Air et l'Etoile d'Argent. Il fut nommé capitaine à titre posthume. Margaret n'a pas, pour l'instant (août 2004), de contact avec la famille de Thomas Harkison de Sioux Falls dans le Dakota du Sud, qui avait le même âge que Doug, ni avec la famille de Thomas Armstrong dont le corps repose dans le cimetière militaire américain à Henri Chapelle en Belgique. Après la catastrophe, le pilote survivant, le Lieutenant Downey a connu une dépression nerveuse sévère et il est retourné aux USA. Les vétérans du 406^{ème} et leurs familles se retrouvent chaque année et à l'occasion du 45^{ème} anniversaire du débarquement, ils firent un périple passant par toutes les bases aériennes du groupe de chasse.

La photo suivante montre le Lieutenant Douglas sur son avion « Miss Isabelle ». Il est au centre entouré à gauche de Laundry (armurier) et de Wilson Mac Afee (assistant du chef d'équipage) et à droite de Dick Hamberger (chef d'équipage) et d'un autre militaire non identifié. Tous ces valeureux combattants étaient dans la fleur de l'âge. Sur la seconde photo, le Lieutenant Douglas pose combinaison de vol sur l'aile gauche de son P-47 Thunderbolt « Miss Isabelle » dont on aperçoit trois des quatre mitrailleuses. Son avion porte les bandes blanches sur les ailes qui identifiaient tous les avions alliés le jour du débarquement.

Sur la dernière photo, le Lieutenant Harkison est entouré de sa sœur, de ses parents et de sa grand-mère.





10. Conclusion

Cette enquête avait pour objectif de retrouver l'identité des pilotes de la catastrophe aérienne de Mogues et de faire toute la lumière sur ce tragique événement d'il y a 60 ans. **La mémoire des 3 valeureux pilotes peut être maintenant honorée en terre ardennaise. Souhaitons qu'un hommage officiel puisse leur être rendu.**

{ Fin de la réaction de la 1^{ère} partie : Aout 2004 }

Deuxième partie : La commémoration officielle

1. La recherche des familles

1.1 La famille du Capitaine A. M. Douglas

Comme cela a été écrit dans la première partie de ce document, le premier contact avec Madame Margaret Saldeen Douglas, la sœur du Capitaine Arner Miles Douglas, a été établi le 15 juin 2004 en recevant un courrier électronique. Depuis ce jour, nous avons échangé sans interruption un très grand nombre de courriers électroniques. J'apprenais ainsi à mieux connaître son frère, sa vie avant son engagement dans les forces aériennes des USA et ses faits d'armes.

Miles était déjà un pilote chevronné avant son entrée dans l'US Air Force. Le jour de l'accident de Mogues il était le leader de sa formation et sans nul doute, son courage, ses qualités de meneur d'hommes et sa clairvoyance dans les airs, l'auraient appelé à devenir Squadron Leader (commandant d'une escadrille de chasse), si la mort ne s'était pas trouvée sur le chemin du retour de leur mission, le 2 décembre 1944. J'ai aussi appris que Bill, le mari de Margaret, était enrôlé dans l'US Army. Bill comme son beau frère Arner Miles est un pilote amateur chevronné. Son frère, le 1^{er} Lieutenant Vern Edwin Salden était dans l'US Air Force. Il a trouvé la mort aux commandes de son bombardier B-26 « SKYHAG », ou « sorcière du ciel » dont il était le co-pilote, lors de son dernier décollage d'une base de France le 5 octobre 1944. La famille Salden-Douglas a ainsi payé un lourd tribut pour la libération de notre patrie et de l'Europe.

1.2. La famille du Lieutenant T. S. Harkison

Le 16 février 2005, Margaret m'apprenait qu'elle avait rétabli le contact avec la sœur du Lieutenant Harkison, Madame Jean Knutson qui vit à Sioux Falls dans le Dakota du Sud. De nombreux échanges de courriers, m'ont permis de connaître son frère qui avait rejoint le 406^{ème} Groupe de Chasse peu après le débarquement en Normandie. Jeune pilote, plein d'allant et de charme, il était l'unique garçon de sa famille que sa mort a plongé dans l'affliction.

1.3. La famille du Lieutenant Thomas Armstrong

Enfin, le 14 avril 2005, Margaret m'annonçait qu'elle avait retrouvé la trace de la sœur du Lieutenant Thomas Armstrong (Tommy pour sa famille), Madame Susan Anderman qui vit à Sun City en Californie. De ce fait, j'ai pu correspondre avec Susan et faire la connaissance de ses fils Elmo et Ron Wood, dont nous reparlerons dans le paragraphe suivant. Susan avait quatre frères qui se sont tous engagés dans les armées américaines et ont combattu en Europe et dans le Pacifique.

Owen engagé dans l'infanterie débarqua le 6 juin 1944 en Normandie, sur l'une des deux plages de débarquements américaines. Il participa à toutes les offensives de la libération de la France et de la Belgique. Il prit part à la bataille de Bastogne qui brisa l'encerclement de la ville par l'armée allemande aux premiers jours de janvier 1945. Owen n'était donc qu'à quelques 50 km de l'endroit où son frère Tommy avait perdu la vie, quelques semaines auparavant, et ils étaient venus de la Californie à plus de 10.000 km de là.

Les deux jumeaux Richard et Robert, s'engagèrent dans l'US Navy et participèrent à la bataille du Pacifique.

La participation à l'effort de guerre de la famille de Tommy, fut totale puisque Susan était soudeuse dans un chantier naval de l'US Navy. Qu'il fut admirable, le patriotisme de la famille Armstrong et que le prix payé pour notre libération fut bien lourd, avec la perte de leur frère aîné, qui était aimé et admiré par sa sœur et ses frères. Il était devenu le pilier de la famille, à la mort de leur père et mère bien avant le conflit mondial.

2. La cérémonie commémorative

2.1. Les préliminaires

Le 7 octobre 2004, je remettais à Monsieur Marc Wathy, Maire de Mogues, un exemplaire de mon rapport, dont la rédaction était terminée fin août 2004.

Le 24 mars 2005, je rencontrais monsieur Wathy qui me faisait savoir qu'il étudiait avec son conseil municipal, la possibilité d'une cérémonie officielle avec l'inauguration d'une stèle.

Le 24 avril 2005, avec Monsieur Wathy et quatre de ses conseillers municipaux, nous nous rendions sur les deux lieux de la catastrophe, le *Mont Mollet* et le *Petit Vin*. Le projet d'une commémoration officielle prenait corps.

Le mercredi 1^{er} juin, Monsieur Wathy, entouré de son conseil municipal et de plusieurs personnes qui allaient participer à l'organisation et à la mise en place de la cérémonie, réglait les derniers détails de celle-ci.

Le jeudi 2 juin en fin d'après-midi, avec Monsieur et Madame Wathy, nous rencontrions à l'Hôtel de France de Florenville, où ils étaient descendus, nos invités américains : Madame Salden Douglas, son mari Bill et leur fille Jeanie Crosby et Madame Susan Anderman et son fils Ron Wood. Madame Jean Knutson n'avait pu venir des USA en raison de son état de santé. Madame Anderman nous invitait à dîner dans un restaurant de Florenville. Malgré nos difficultés linguistiques, nos échanges amicaux furent intenses et profonds.

Le vendredi 3 juin, nous accompagnions nos amis américains à Bastogne pour qu'ils puissent se recueillir devant la plaque commémorant la participation du 406^{ème} Groupe de Chasse à la libération de Bastogne et devant celle qui commémorait la rupture de l'encerclement de la ville par la 3^{ème} armée US commandée par le général Patton. Parmi ces forces se trouvait Owen, le frère de Susan. La visite du Mardasson clôturait ce passage à Bastogne.

Vers 16 heures, Monsieur Wathy emmenait la famille du Capitaine Douglas au *Mont Mollet* pour qu'elle se recueille à l'endroit de la chute de son avion. C'est avec beaucoup d'émotion que le site fut découvert et que plusieurs débris de son appareil récemment mis à jour furent montrés à la famille. Un débris portait encore la lettre I du prénom Isabelle que le Capitaine Douglas avait fait peindre sur sa carlingue, en l'honneur de sa jeune épouse.

Le soir, à l'invitation de Monsieur Wathy, un dîner nous réunissait à l'Auberge de Puilly.

2.2. La cérémonie

Le 4 juin, une émouvante cérémonie avait lieu à Mogues, après une messe célébrée par l'abbé Leclercq, en présence des familles des pilotes, d'une nièce du Capitaine Douglas, Madame Milene Nemeth et de son amie, de personnalités, de 25 porte-drapeaux des associations d'anciens combattants de France et

de Belgique et d'une foule imposante. Dès la sortie de l'Eglise, un cortège emmené par la Fanfare Royale de Gérardville et les porte-drapeaux s'est dirigé vers le centre du village, face au monument aux morts des deux guerres. C'est sous l'arbre de la liberté que la municipalité de Mogues a choisi d'implanter une stèle commémorant le sacrifice de 3 de nos libérateurs américains il y a plus de 60 ans. Cette stèle tournée vers le ciel, cet espace aérien qui fut l'univers de guerre de nos glorieux pilotes, porte les inscriptions suivantes :

EN MEMOIRE DES AVIATEURS AMERICAINS

Le capitaine Arner Miles DOUGLAS

né le 03/03/1922

Le lieutenant Thomas ARMSTRONG

né le 31/12/1922

Le lieutenant Thomas Samuel HARKISON

Né le 20/12/1923

du 406^{ème} Groupe de Chasse

Tombés sur le territoire de Mogues

Le 2 décembre 1944

Ce sont les familles américaines qui ont eu l'honneur de lever le drapeau de leur pays recouvrant la stèle de marbre. Pendant le discours du maire de Mogues, qui est donné ci-après, trois avions, symboles des trois pilotes honorés, venus de Douzy à l'initiative de Monsieur Pierre Roger, sont passés à basse altitude. Ce vol symbolique rendit la cérémonie encore plus émouvante. La photo ci-dessous montre les familles des pilotes qui se recueillent devant la stèle après qu'elle fut découverte de son drapeau américain.■



La parole a ensuite été donnée à la nièce du Capitaine A. M. Douglas, Madame Jeanie Crosby qui s'exprima en français. Là encore au fil des propos, l'émotion fut forte lorsqu'elle rendit hommage à Monsieur Pierre Bouchet pour son action de recherche. Le discours de Madame Crosby est donné ci-après.

Le neveu du Lieutenant Armstrong, Monsieur Ron Wood lut ensuite en anglais un poème émouvant écrit par sa mère lorsqu'elle apprit la mort tragique de son frère. Le poème dont la traduction en français est donnée ci-après fut traduit sur le champ par Messieurs Jean-Paul Debrinski et Luc Jonet

Un vin d'honneur fut ensuite servi dans la salle des fêtes et Monsieur Wathy remit aux familles et à Monsieur Pierre Bouchet deux cadeaux en souvenir de ce jour solennel. De nombreux vestiges de l'accident avaient été exposés et des photos des pilotes ornaient un des murs de la salle des fêtes. Les familles s'entretenaient longuement avec les personnes présentes et elles purent aussi recevoir les récits de plusieurs témoins de la catastrophe, tout cela dans une ambiance musicale. Monsieur Abel Henry, ancien maire de Mogues, montra à la foule le petit carnet dans lequel son épouse avait consigné les précieuses informations sur la date et les circonstances de l'accident qui ont permis de débiter l'histoire de ce vol tragique. A cette époque, Monsieur Henry était prisonnier de guerre en Allemagne

Une visite de l'abbaye d'Orval termina pour les familles américaines cette magnifique journée et une collation fut prise à l'Auberge de l'Ange Gardien d'Orval.

J'ai eu le plaisir, ensuite, de faire visiter ma maison natale de Villers à nos amis américains en présence de ma famille. Là, j'ai été très ému de recevoir de Margaret les « ailes d'argent » de son frère Miles ainsi qu'un écrin contenant un bouton doré de son uniforme. Rappelons que les « ailes » sont remises aux nouveaux officiers pilotes le jour de leur nomination. Monsieur Ron Wood me remettait ensuite le très beau document qu'il avait constitué récemment en prévision de la cérémonie de Mogues. Dans ce document l'histoire de sa famille engagée dans la guerre était reconstituée et la traduction de mon premier document y figurait aussi. Je recevais aussi une plaque de verre travaillée au laser qui représente Tommy dans le cockpit de son P-47 prêt à décoller. Le document figure sur le site Internet de Ron à l'adresse www.ronwood.com. Ce site permet de découvrir aussi son talent artistique. Ron est un artiste mondialement connu qui travaille sur des architectures en verre où le jeu de la lumière est mis en valeur.

Le lendemain, Monsieur Marc Wathy et Monsieur Thierry Guillaume nous emmenaient au *Petit Vin* pour faire découvrir à Susan et à Ron l'endroit où leur frère trouva la mort. Malheureusement, le véhicule de Monsieur Guillaume s'embourba et Susan ne pu poursuivre le chemin menant au lieu du crash de l'avion de son frère. Ron en notre compagnie s'y rendit à pied. Son émotion fut intense quand il découvrit le joli vallon et l'endroit précis où l'avion de son oncle avait terminé son vol. Il découvrit aussi la souche auprès de laquelle j'avais, lors de mes prospections antérieures, rassemblé une grande quantité de débris de son appareil. Ron prenait de nombreuses photos de l'endroit que l'on peut maintenant découvrir sur son site Internet. On y trouve aussi les plus belles photos de la cérémonie du 4 juin

Intervention du maire de Mogues **Monsieur Marc WATHY**

Permettez-moi tout d'abord de saluer les parents des héros auxquels nous rendons hommage.

Le 2 décembre 1944, 4 chasseurs bombardiers P.47 Thunderbolt du 406^{ème} Groupe de Chasse de l'US AIR FORCE décollent de leur base de Mourmelon dans la Marne pour une mission d'appui au sol dans la région de Sarrebruck. La météo, bonne au départ, devient de plus en plus vite exécration : un brouillard épais recouvre le secteur et interdit toute visibilité au sol, rendant la mission impossible.

Le leader de la formation reçoit l'ordre d'annuler la mission et de se poser sur la base d'Etain-Rouvre. Quand cet ordre lui parvient, les avions ont déjà dépassé l'aérodrome. Ils doivent donc effectuer un demi-tour afin de retrouver la piste salvatrice.

C'est au cours de cette manœuvre, en perdant de l'altitude pour retrouver un peu de visibilité, que trois d'entre eux percutent la cime des arbres et s'écrasent au sol sur le territoire de la commune de Mogues. Le premier au lieu-dit *Le Petit Vin*, à la limite de la commune de Williers, les deux autres sur le *Mont-Mollet*, colline de 357 m d'altitude, point culminant du secteur. L'ailier droit de la formation, de par sa position de vol, échappe de peu à la catastrophe et c'est son rapport de mission qui nous permet aujourd'hui de relater la fin tragique des pilotes.

Les corps de ces braves ayant été immédiatement rapatriés par les autorités américaines, aucune mention de décès ne figure sur les registres d'Etat-Civil. D'autre part, l'armée américaine avait localisé le crash des trois appareils à Gibercy, localité proche de la base d'Etain où les avions étaient sensés se poser. Ces deux raisons peuvent expliquer en partie le silence qui a régné jusqu'à ce jour autour de ce drame méconnu.

Pourtant, certaines personnes ont bien essayées de lever le voile sur cette histoire oubliée du plus grand conflit de l'histoire. Mon instituteur, dès son arrivée dans la commune en 1967, après avoir pris connaissance de l'évènement, avait bien tenté de percer l'énigme, mais ses questions étaient restées sans réponses. Les points d'impact, le nombre des avions, cela était bien insuffisant pour écrire l'histoire. Elle vient pourtant d'être rédigée grâce aux travaux de recherche de Monsieur Pierre Bouchet, que nous tenons à remercier publiquement, qui, à partir de la date fournie par Madame Eva Henry, et en utilisant les moyens modernes d'investigation, a pu prendre contact avec le Service Historique de l'Armée de l'Air des Etats-Unis qui lui a communiqué tous les rapports existants sur l'évènement, rapports confirmés par les Procès-Verbaux de la Brigade de Gendarmerie de Carignan. Le voile est levé. Ils ont enfin un nom, une famille

C'est pourquoi nous pouvons rendre aujourd'hui un hommage solennel :

**Au Capitaine DOUGLAS, venu du Michigan.
Au Lieutenant ARMSTRONG, venu de la Californie.
Au Lieutenant HARKISON, venu du Dakota du Sud**

Tombés sur le sol de France afin que notre pays soit libéré du joug de l'opresseur.

Que leurs noms restent à jamais gravés sur cette stèle dressée sous l'arbre de la liberté, afin de perpétuer leur souvenir auprès des générations futures

Intervention de Madame Jeanie CROSBY nièce du Capitaine Arner Miles DOUGLAS

Aujourd'hui, je vais essayer de parler en français pour que les personnes ici présentes me comprennent. J'ai étudié le français au lycée il y a longtemps, aussi, veuillez pardonner mes erreurs.

Bonjour,

S'il vous plaît, permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Jeanie Crosby et je suis ici aujourd'hui parmi vous parce que mon oncle, le Capitaine Arner Miles Douglas est l'un des pilotes que vous honorez aujourd'hui. Avant de commencer, je voudrais vous présenter les personnes de ma famille qui sont venues d'Amérique pour être avec vous aujourd'hui.

Tout d'abord ma mère, Margaret Douglas Salden, âgée de 86 ans, qui est la sœur du Capitaine Douglas. Elle est l'une des personnes ici présentes qui l'ont connu pendant sa jeunesse lorsqu'ils étaient dans une ferme dans le Michigan. Ma mère est accompagnée de mon père, Bill Salden âgé de 86 ans, qui a grandi dans une ferme proche de celle de ma mère et ils se sont connus pendant leur jeunesse.

Est aussi présente aujourd'hui, ma cousine Milene Nemeth qui a vécu toute sa vie près des fermes de mes parents et qui a reçu le prénom de mon oncle Miles. Lorsque mon oncle est né, une de ses sœurs voulait lui donner le prénom d'Eugene. Mon prénom Jeanie est dû à cela.

Ici aujourd'hui, sont réunis autour de Monsieur le Maire, les familles des pilotes et nos amis français et belge. Nous nous recueillons, en raison d'évènements survenus il y a 60 ans. Ces évènements ont forgé le destin des nations et ont forgé aussi le destin de chacun d'entre nous, aujourd'hui. Beaucoup de personnes, françaises, belges et américaines ont combattu dans la dernière guerre et certaines ont donné leur vie pour notre liberté.

Nous sommes ici aujourd'hui pour honorer de tels hommes. Les pilotes américains qui ont fait le sacrifice final sont :

Le Capitaine Arner Miles DOUGLAS
Le 2^{ème} Lieutenant Thomas Samuel HARKISON
Le 2^{ème} Lieutenant Thomas ARMSTRONG.

Leurs morts ont marqué la vie de beaucoup et particulièrement celle d'un petit garçon français.

Aujourd'hui, nous sommes ici parce qu'un petit garçon, Pierre Bouchet, à l'âge de 7 ans s'est rendu sur les lieux où les trois pilotes ont perdu la vie. Il a gardé la mémoire de ce jour toute sa vie. A sa retraite, il a fait des recherches pour retrouver leurs familles et pour honorer leur mémoire. Nous sommes ici aujourd'hui pour faire juste cela. Mais avant que nous les honorions, nous les familles des pilotes, nous voudrions remercier Pierre, notre ami très cher pour tout le temps et les efforts qu'il a consacrés à cela. Grâce à lui, on se rappellera leur sacrifice. Tous nous tenons à exprimer à Pierre notre profonde gratitude pour faire de ce jour une réalité.

Et maintenant, Monsieur le Maire, les habitants de Mogues et tous ceux qui sont ici présents, nous voulons vous exprimer toute notre gratitude. Il n'y a aucun mot pour vous dire combien cela signifie pour nous, que dans cette belle campagne de France, il y aura pour toujours un souvenir de la mémoire de leur vie et de leur sacrifice.

Cette plaque est un lien entre le peuple de France et le peuple d'Amérique. Cette plaque honore les vies de ces pilotes qui sont morts pour que nous vivions dans la liberté. Ils ne sont pas morts en vain. Leur esprit vivra toujours dans nos cœurs et dans les vôtres.

Nous ne les oublierons pas, car ils ne nous ont pas oubliés.
 Nos cœurs débordent
 Merci, merci, Merci.

Poème de Madame Susan Armstrong Wood

VICTOIRE

Joyeusement les foules déferlantes
 Proclament que la victoire est remportée
 Parmi elles y en a t'il seulement
 Qui ont perdu un frère ou un fils ?
 Sur la longue liste des disparus
 Un nom seul attire mon regard
 Un nom et il semble à lui seul
 Incarner toute la peine et la tragédie
 Tommy n'avait pas encore 22 ans
 Quand la mort l'a emporté en plein ciel
 Un pilote fier et sans peur
 Qui ne voulait pas mourir
 Combien son sourire était chaleureux et amical
 Combien il était adorable, combien on aimait l'étreindre et l'embrasser
 Il était mon frère et mon ami
 Si la mort l'avait épargné, son nom aurait été
 Célébré et un jour loué
 Tant son cœur était noble
 Son esprit était plein de projets futurs
 Il manquera à ceux qui le connaissaient
 Et à ceux qui auraient pu connaître
 Sa force et sa gentillesse
 Que jamais plus nous ne connaissons
 Mon regard ne cherche qu'un nom sur cette longue liste
 Pourtant combien doivent être triste ce soir ?
 Pour chaque tombe là-bas
 Un cœur se déchire ici
 Et les cœurs brisés ne peuvent se réjouir
 De cette victoire gagnée mais si cher payée.

Susan Jean Armstrong Wood, 1945

3. Derniers témoignages sur la catastrophe

Lors du Vin d'Honneur qui terminait la cérémonie du 4 juin, je faisais la connaissance de Monsieur Mernier qui avait 14 ans en 1944 et habitait Mogues. Monsieur Mernier me racontait, qu'en revenant de son cours complémentaire à Carignan, alors que la nuit était déjà tombée, il avait vu un convoi militaire américain, tous feux allumés, qui s'en revenait de Mogues et qui se dirigeait vers Carignan. Rentré chez lui, il avait appris la catastrophe et il en avait déduit que le convoi s'était rendu sur les lieux de l'accident du *Mont Mollet* pour y retrouver les corps des pilotes. Dans les jours suivants, Monsieur Mernier s'est rendu de nombreuses fois sur les lieux de l'accident et il y a fait, comme tous ses camarades, d'amples provisions de cartouches de mitrailleuses.

Lors de la réunion préparatoire à l'organisation de la cérémonie du 4 juin, des dames de Mogues m'avaient confié un témoignage concernant le Lieutenant Tommy Armstrong. Le pilote a été éjecté de son appareil lorsqu'il a percuté le sol. Son corps a été transporté aussitôt dans la maison du docteur Vannièr. Là une jeune dame de Mogues a participé à la toilette du corps. Cette dame qui n'est plus avait confié à mes interlocutrices, combien cette tâche avait été douloureuse pour elle car le corps de Tommy était marqué par le feu qui avait embrasé son appareil.

Un jeune témoin de Villers, Monsieur André Gofflot de Villers-devant-Orval, dont j'ai évoqué le témoignage dans la première partie de ce document avait entendu, des hauteurs de Villers allant vers Orval, le bruit persistant d'un avion, sur les hauteurs de Mogues. C'était l'appareil du pilote survivant, le Lieutenant Downey qui cherchait à entre en contact avec ses trois camarades de vol. S'étant rendu aussitôt au Mont Mollet, avant que la gendarmerie de Carignan n'en interdise l'accès, il avait vu à mi-hauteur de la colline le pilote emprisonné dans son cockpit, la tête inclinée sur le tableau de bord. Il s'agissait du Capitaine Douglas. Monsieur Gofflot très impressionné par le terrible spectacle, n'avait pas poursuivi l'exploration du second endroit, sur le sommet de la colline et s'en était retourné à Villers.

Un autre témoin de Villers, Monsieur Roland Bouchet a reçu le témoignage de son père et de son oncle qui travaillaient avec lui à la ferme de Chèvres et qui s'étaient aussitôt rendus sur les lieux, avertis de l'endroit de la chute au *Mont Mollet* par Madame Besson qui se trouvait dans sa ferme de Mandrésy à un kilomètre du *Mont Mollet*. De retour à Villers le père de Roland avait fait le terrible récit de ce qu'il avait vu. A mi-hauteur du Mont, le corps sans vie d'un pilote (Capitaine Douglas) emprisonné dans son cockpit et un peu plus haut le corps d'un second pilote (Lieutenant Harkison) avait été éjecté de son appareil. Il avait vivement déconseillé à son fils de se rendre sur les lieux. Ce n'est que le surlendemain alors que les corps avaient été évacués par les militaires américains et que le barrage de gendarmerie avait été levé que Roland a pu se rendre compte de l'intensité de la catastrophe.

4. Dernières prospections des sites de la catastrophe

Le 14 août 2005, avec Monsieur Pierre Roger, Madame et deux de leurs amis, tous spécialistes de l'archéologie aérienne, nous nous sommes rendus au *Petit Vin* et ensuite au *Mont Mollet*, pour reconnaître les lieux des prospections que nous avons visités en 2004 avec Monsieur Jean-François Grare de Villers-devant-Orval. Les prospecteurs chevronnés tenaient à reconnaître à leur tour les trois points d'impact des avions

Au *Petit Vin*, l'appareil de Tommy a percuté le sol au sommet du flanc gauche d'un petit vallon fortement encaissé, à la limite du territoire de Williers. Cet endroit se trouve à une vingtaine de mètres au-dessus de la souche qui est montrée sur une des photos de la première partie de ce document, à l'endroit même que Monsieur Roland Briffaut m'avait indiqué lors d'une reconnaissance de terrain le 9 août 2004. Monsieur Briffaut qui était arrivé aussitôt après la chute de l'appareil y a vu le corps sans vie de Tommy.

Les deux endroits de la chute des avions au *Mont Mollet* correspondent bien à la description donnée dans les rapports de gendarmerie qui figurent dans la première partie de ce document. Le premier, celui de l'appareil du capitaine Douglas est situé à mi-hauteur du Mont. Le second, celui de l'appareil du Lieutenant Harkison, se situe au sommet à une cinquantaine de mètres de distance et à une dizaine de mètres plus haut. Les deux trajectoires des appareils étant écartées d'une trentaine de mètres. C'est l'avion du lieutenant Capitaine Douglas qui a heurté la colline en premier, après avoir perdu une aile et une partie de son train d'atterrissage, dès la rencontre de son avion avec les premiers grands arbres au bas de la colline boisée. Ces débris jonchaient le sol d'un petit pré avec une grande profusion de cartouches de mitrailleuses.

5. Conclusion

L'hommage aux trois jeunes officiers pilotes a été rendu avec beaucoup de ferveur et d'émotion.

Leurs noms sont gravés à jamais sur une stèle, au pied de l'arbre de la liberté pour laquelle ils ont donné leur vie.

Les familles ont reçu un témoignage émouvant de la reconnaissance de leurs sacrifices par les habitants de Mogues et des environs. Ils ont aussi reçu au niveau national la reconnaissance officielle de leur sacrifice en la personne de Monsieur le Ministre Délégué aux Anciens Combattants, qui a personnellement écrit à chaque famille une lettre de témoignage de la reconnaissance de la France pour le sacrifice de leur vie et pour les remercier d'avoir fait un si long voyage afin d'assister à la cérémonie.

Gloire et honneur aux trois héros

Le Capitaine Arner Miles DOUGLAS



Le Lieutenant Thomas ARMSTRONG



Le Lieutenant Thomas Samuel HARKISON

