







PAGE D'ACCUEIL	LE CRASH DES Lt SIMPSON ET BAKER
<p>Recherche des lieux de crash</p> <p> Par canton</p> <p> Par date</p> <p> Par nationalité</p> <p> Par pilote</p> <p>Manifestations de l'Association</p> <p>Bombardements en Eure-et-Loir</p> <p>Résistance en Eure-et-Loir</p> <p>Crash non identifiés</p> <p>Liens "Aviation 39-45"</p> <p>L'association "FORCED LANDING"</p> <p>@-Mail de l'Association</p> <p>Recherches de témoignages et de dons</p> <p>Tombes du Commonwealth</p>	<p style="text-align: center;"><u>La mission du 13 Août 1944</u></p> <p>Le 13 août 1944, la fermeture de la Poche de Falaise commença à s'amorcer (elle durera jusqu'au 19 août 1944) et les généraux américains laissèrent mûrir une nouvelle stratégie: Laisser les britanniques et les Canadiens vider la Poche de Falaise pendant que les troupes terrestres américaines foncèrent vers la Seine afin de couper les arrières des troupes allemandes.</p> <p>C'est pourquoi, le 13 août 1944, le 370th FG (Fighter Group) de la 9ème Air Force eut pour mission d'effectuer un maximum d'attaques aériennes et de reconnaissances armées au-dessus de la région allant de L'Aigle à Chartres jusqu'à Dreux et Mantes-la-Jolie afin que le front allemand ne puisse pas être ravitaillé en matériels et en hommes et surtout préparer le terrain pour faciliter une avancée rapide des troupes terrestres américaines vers Mantes-la-Jolie (Finalement, la Ferté-Vidame, Dreux, Chartres, Maintenon seront libérés dès le 16 août 1944 par les troupes américaines).</p> <p>Ainsi, 84 P-38 Lightning repartis en trois escadrons partirent de leur base française de LA VIELLE (près de Carentan) pour harceler l'ennemi en mitraillant et en bombardant les convois et installations allemandes. Ce jour-là, un total de sept missions furent effectués contre des objectifs variés, ces missions étant menées successivement par le Capitaine BAYLE, le Colonel NICHOLS, le Capitaine SABO, le Major CARLSON, le Capitaine GEWINER, Jr..., et le Capitaine TURNER.</p> <p>Malgré des résultats satisfaisants, le 401st FG perdit deux de ses pilotes lors de cette journée du 13 août. Voici le récit de ces deux tragiques accidents:</p> <p style="text-align: center;"><u>LE CRASH DU Lt SIMPSON</u></p> <p>La major CARLSON mena le 401st FS durant cette mission de bombardement, l'objectif principal étant la destruction des installations d'un radar situé à 10 miles au Nord-Ouest de Chartres. En réalité, il s'agissait du radar allemand situé à Favières.</p>



Vers 13H30, le Flight "Bleu" mené par le Capitaine Marvin E. CHILDS se chargea de la mission principale, c'est à dire de bombarder les installations du radar alors que les P-38 du Flight "rouge" prirent pour cible une tour de Flak (DCA Allemande) placée à droite de l'objectif qu'ils détruisirent immédiatement.

C'est à ce moment que le pilote Lt Ernest T. CRAGG (du Flight "rouge") vit de ses yeux ce qui arriva à l'appareil du 2nd Lt Luther SIMPSON (matr.: 0-763369). En effet, après avoir atteint sa cible, le Lt Ernest T. CRAGG reprit de l'altitude et vit à sa gauche, l'appareil du Lt SIMPSON se faire toucher par la Flak placée à gauche de la station de radar. Mortellement touché, le P-38 alla tout droit et explosa.

L'aviateur trouva la mort et les débris du P-38 (Nr de Série 42-68190) furent retrouvés sur le territoire de la commune de Favières, commune où effectivement une station de radar était utilisée par l'occupant nazi.

Le corps du pilote fut, le jour même, inhumé par les habitants de Favières et un acte de décès fut rédigé en Mairie (le Lt SIMPSON fut immédiatement identifié). Le corps du malheureux pilote fut sans doute rapatrié aux USA après la guerre puisque son nom ne figure pas dans la liste des inhumations dans les cimetières militaires américains en France.

LE CRASH DU Lt BAKER

Durant la même mission, le Lt Ernest T. CRAGG fut le témoin du second crash de la journée. Après l'attaque du radar de Favières, le Flight "rouge" poursuivit sa route et attaqua un objectif situé dans la forêt à "St Suzain" (?) près de Chartres (peut-être "Ste-Suzanne", dans l'Eure, près de Breteuil-sur-Iton).

Vers 14H10, "nous étions en train de larguer nos bombes à fragmentation lorsque, semble t'il, le Lt BAKER libéra la sienne à peine à 30 mètres d'altitude (100 pieds). Malheureusement, la bombe explosa vers le haut quand elle toucha le sol, ce qui endommagea le moteur droit de son appareil. Le moteur s'enflamma, l'avion devint incontrôlable allant tout droit puis explosa".



Lt BAKER posant devant son P-38

Le Lt Eugène BAKER (matr. 0-754048) fut éjecté de son appareil et trouva la mort immédiatement. Son corps gisait à proximité des débris de son P-38 (Nr de Série 43-28749) retrouvés dans une partie boisée du site de "PSA Peugeot Citroën" de la Ferté-Vidame.



Lt Eugène BAKER

A noter qu'à cette époque où le front se rapprochait de la Ferté-Vidame, les autorités allemandes avaient formellement interdits aux hommes (civils français) de sortir de leur maison, afin de limiter les actions de la résistance française.

Malgré tout, M. René ALEXANDRE se rappelle de ces événements précisant "On est sorti et on a vu un nuage de fumée". Après cela, avec d'autres, il retrouva le corps de l'aviateur.

Dès le lendemain, le corps mutilé de l'aviateur fut inhumé par M. DORET (garde du parc) et par M. PROGNON, tôt dans la matinée (06H00) du 14 Août 1944 afin de ne pas être inquiétés par les Allemands. Sur sa tombe, furent placés (à l'abris) son journal intime, une photo d'identité et les restes des billets de banques. Son revolver fut déposé dans sa tombe.

Un acte de décès fut dressé en mairie le 18 Août 1944 (après la libération de la Ferté-Vidame) en présence du docteur local, Odille JOREL précisant: "*Le treize août 1944, 14H00, est décédé à LA FERTE-VIDAME, Eugène BAKER, numéro*

matricule 0-754048-T43-44AP, aviateur de l'Armée des Etats-Unis d'Amérique -sans autres renseignements-".



Lt Eugène BAKER

LE TEMOIGNAGE D'UN CIVIL FRANCAIS

Un civil français de la région de la Ferté-Vidame eut le réflexe de retranscrire les événements du dimanche 13 Août 1944. En voici les quelques phrases:

"Matinée assez calme. Avions et quelques convois. Etat de siège à la Ferté-Vidame. Défense. Sortir des maisons pour les hommes.

Après-midi agité. Des chasseurs en piqué sur Doret. Avion lancé une bombe et tombé près de la maison Doret. Pilote tué, manque la tête et deux membres. Retrouvé sa photographie. Accident semble du à fausse manoeuvre en fin de piqué. Avoir mitraillé les tas de bois. Vu avec Doret, Fapin, Prognon, Trousse, Alexandre. Porte une toile blanche pour le recouvrir et incendie 2ème ferme de M. Thibault à Morvilliers par mitraillage et bombardement vers le grand village et sur la Ferté par des chasseurs de même type que le premier. Mort de Mme Durand.

Soirée et nuit calme. Resté à La Richardière. Mitraillage et mines".

Il est ajouté: *"Lundi 14 août 44: PROGNON et DORET enseveli le corp de l'aviateur américain. Trouvé sa plaque identité (Eugène BAKER 0-754048-T43-44A) et X francs en billets de 100 (émission alliée en partie brûlés)".*



Lt Eugène BAKER

LE TEMOIGNAGE DE PAUL GOLDING

Le Caporal Paul GOLDING arriva en Angleterre avec le Lt BAKER en Février 1944 et devint le mécanicien de son P-38. Voici son récit:

"Ce matin du dimanche 13 août, j'aidai le Lieutenant à se préparer. Une journée de beau temps. Je lui demandai ce qu'il allait faire et il me répondit qu'il allait attaquer une tour de Flak et que cela ne serait pas trop long. Je lui dis alors "bien, au lieu de retourner sous la tente, je t'attendrai". Sur la base, nous entendions toujours le retour de nos avions. Or, l'appareil de BAKER n'était pas là. Je courus au P-38 du Major, je sautai sur son aile avant même qu'il se soit arrêté de voler. Je lui demandai où était BAKER et il me répondit qu'il avait été tué".



Paul GOLDING sur l'aile d'un P-38

LE TRAVAIL DE FORCED LANDING

En Janvier 1998, après de nombreuses recherches, M. PIERRE de l'Association "Forced Landing" contacta le site "PSA PEUGEOT-CITROEN" de la Ferté-Vidame afin de les informer de la chute possible du P-38 du Lt BAKER à l'intérieur de l'enceinte privée du parc automobile.

Immédiatement, M. GENDRIN, responsable du Service Maintenance du site PSA de la Ferté-Vidame confirma cette hypothèse précisant l'existence d'une carcasse d'avion abattu pendant la seconde guerre mondiale. Les employés du site rassemblèrent les débris l'appareil et les remirent à l'Association Forced Landing.

Après identification formelle de l'épave, M. PIERRE contacta aux USA le mécanicien Paul GOLDING en Avril 1998 et retrouva la trace de la soeur du Lt BAKER (désormais Mme Margaret NORRIS) en Février 1999, grâce à l'aide de l'historien du 370ème FG, M. Jay JONES.

Début 2002, Mme Margaret NORRIS fit connaître à M. PIERRE son souhait de se recueillir avec sa famille sur les lieux du crash de son frère et une commémoration fut rapidement organisée par l'Association Forced Landing, avec la précieuse coopération de la Municipalité de la Ferté-Vidame et du Site "PSA PEUGEOT-CITROEN". Depuis, Margaret NORRIS revient tous les ans se recueillir sur les lieux de l'accident.



Lt Eugène BAKER

L'INAUGURATION DE LA STELE

Accompagnée de sa fille, de son fils et de son petit-fils, Margaret NORRIS (80 ans à l'époque) vint en France à la Mi-Juin 2002 et assista à l'inauguration de la stèle en l'honneur de son frère, le Lt Eugène BAKER.

Une centaine de personnes dont le Lt de l'U.S. Air Force Chris CARDEN (représentant de l'ambassade américaine), M. Gérard HAMEL (député), M. Jacques DUSSUTOUR (vice-président du Conseil Général), les maires du canton et de nombreuses personnalités.

M. Jean PIERRE, président de l'Association Forced Landing, raconta les circonstances du crash.



Inauguration de la stèle en présence de Margaret NORRIS



copyright 2003