

## **MEMOIRES DE CECIL E. « IKE » BELL**

### **Mécanicien navigant américain Pendant la seconde guerre mondiale**

### **AVION ABATTU A PLEUVEN LE 11 AOUT 1943 PAR DEUX CHASSEURS ALLEMANDS**

Dès le début de la seconde guerre mondiale, en décembre 1941, je suis allé travailler à la base de Duncan Field Air Force à San Antonio au Texas, comme civil, jusqu'à ce que je sois accepté dans l'armée de l'air US et incorporé le 22 août 1942, à l'âge de 21 ans. J'ai été affecté à Sheppard Field, Wichita Falls, Texas où l'on m'a donné la qualification de Mécanicien, Chef d'Équipage. Ma responsabilité était l'entretien complet de l'avion qui m'était assigné.

En mai 1943, après ma formation complète de base, J'ai été envoyé à la base de Douglas Air Force à Oklahoma City pour prendre en charge mon avion. C'était la base où étaient construits les avions DC3, avions cargos bimoteurs utilisés pour le transport des marchandises, de l'infanterie aéroportée, le remorquage des planeurs ; ils étaient connus comme les « chevaux de trait » de l'armée de l'air. On m'avait dit que mon avion serait prêt lorsque j'arriverais à Oklahoma City. A Oklahoma City j'ai été informé que tout dixième avion qui sortait de la chaîne de montage appartenait à l'Aéronavale et que celui qui allait venir sur la chaîne d'assemblage était le dixième ; si bien que j'ai été retardé à Oklahoma City jusqu'à ce qu'un autre avion soit prêt.

C'est au cours de mon séjour à Oklahoma City que j'ai rencontré ma future femme, Billie Sue Van Wey. Je lui ai été présenté par un ami et une attirance mutuelle s'est développée presque immédiatement. Pendant que j'étais à Oklahoma City, ma mère et mon père sont venus me rendre visite et ils ont rencontré Billie Sue presque en même temps que moi. J'habitais à Longview, Texas, là où vivait ma famille.

Vers la mi-juin, mon avion était prêt et nous sommes allés à Knobnoster, Missouri. J'y suis resté basé durant un mois environ pour l'entraînement au remorquage des planeurs, ce qui devait être notre fonction principale lorsque nous serions envoyés outremer. Nous sommes allés en manœuvre à Lavenworth, Kansas, pour quelques jours et, peu après, mon avion et moi avons été envoyés à Bear Field près de Fort Wayne, Indiana. A Bear Field, l'équipage a été constitué pour sa nouvelle affectation outremer.

L'équipage désigné comprenait:

Officier de bord : Louis E. RAPIN, T-185181, Pilote

Sous-lieutenant : Loyd C. MAHURIN, 0740487, Copilote

Sous-lieutenant : Sidney H. JABLOWITCH, 0804828, Navigateur

Caporal : Sam KAHN, 36370477, Opérateur radio

Sergent : Cecil E. (Ike) BELL, 038200338, Mécanicien chef d'équipe

Nous avons commencé par préparer l'avion. L'opérateur radio devait avoir six appareils radio dans les casiers de son compartiment. Ces unités mesuraient approximativement 10 x 10 x 24 pouces (*soit 25 x 25 x 60 cm environ*) ; il n'y avait pas de transistors à l'époque. Pour des raisons de sécurité, nous devons utiliser une radio différente chaque jour. Notre avion était également équipé d'un pistolet « BERRY ». C'était un pistolet à fusées de détresse en cas d'urgence. Il y avait des fusées de couleurs différentes. La couleur des fusées était changée chaque jour tout comme les radios.

Nous avons installé deux réservoirs d'essence de deux cent gallons (*757 litres*) à l'intérieur de l'avion. Un réservoir était installé de chaque côté, chacun reposant sur un berceau en bois avec un passage entre les deux pour aller de l'avant à l'arrière de l'avion.

Ces réservoirs étaient remplis avec de l'essence indice 100 octanes. Ils devaient être enlevés après notre arrivée à notre destination finale outremer. Nous avons également chargé et sécurisé les autres marchandises et fournitures que nous transportions.

Nous avons quitté Bear Field à Fort Wayne, Indiana, et avons volé jusqu'à Presque Isle, Maine, où nous avons passé la nuit. Le jour suivant nous avons « compensé » notre compas, ceci en allant sur une zone de l'aérodrome où toutes les indications du compas sont peintes sur le tarmac à l'écart de toute interférence métallique ou magnétique. On positionne l'avion cap dans chaque direction successivement, on note le relevé et ainsi on étalonne le compas.

Après l'étalonnage du compas de navigation, nous avons décollé pour Goose Bay au Labrador que nous avons atteint sans problème, et nous y sommes restés deux nuits et une journée pour diverses directives, etc. Puis nous nous sommes envolé vers une base au Groenland et y avons passé une nuit, puis le lendemain vers Reykjavik en Islande où nous sommes restés également une nuit. D'Islande nous sommes repartis pour un terrain d'aviation situé à environ 20 miles (13 km) de Belfast en Irlande.

Ce terrain d'aviation me semblait étrange, très inhabituel. Lorsque nous avons atterri, l'équipe au sol nous a fait la suivre hors du taxiway et stationner l'avion à environ 100 pieds (30 m) d'une ferme avec une clôture de 4 fils de fer entre le bâtiment et l'avion. J'avais toujours dormi à bord de l'avion à chaque escale jusqu'à Belfast. Je n'étais jamais très à l'aise si je ne restais pas en permanence à bord de l'avion car il était sous mon entière responsabilité. C'était inhabituel d'être inquiet au sujet de la sécurité de l'avion, surtout en considérant les circonstances de l'environnement dans lesquelles nous avions garé l'avion.

Les Policiers Militaires de service nous ont conseillé, à moi et à l'équipage, d'aller en ville pour y passer la nuit, ils garderaient les avions et tout irait bien. Cependant je ne me sentais pas tranquille dans cette situation. Mais le policier insistait pour que j'accompagne les autres membres de l'équipage en ville. Je n'étais toujours pas convaincu que je pouvais laisser l'avion et donc le Prévôt Marshall, sorte d'officier principal, est venu et m'a dit qu'il installerait des gardes dans l'avion pour me permettre de sortir avec le reste de l'équipage. Finalement je les ai pris au mot et suis allé à Belfast. Si j'insiste tant sur ce fait à ce niveau du récit c'est qu'il doit y avoir une raison à l'origine de notre erreur de calcul dans le vol au-dessus de la France occupée par les Allemands, alors que nous pensions survoler une petite base aérienne où nous étions supposés faire une courte escale dans le Sud de l'Angleterre. Les compas avaient été justes tout au long de la route.

Après avoir passé la nuit à Belfast, nous sommes revenus à la base. Je remarquai, aussitôt arrivé dans l'avion, que quelqu'un y était entré et avait volé beaucoup de nos effets personnels. Je ne savais pas si le mobile de l'intrus était seulement le vol ou, si dans son action, il avait pu, peut-être, saboter quelques instruments de navigation. Auparavant nous étions passés par Goose Bay, le Groenland, l'Islande et l'Irlande directement sans problème.

Nous avons quitté l'Irlande, route au Sud, au-dessus de la mer d'Irlande. On nous demanda de rester au large du Pays de Galles. Nous devions contourner le Pays de Galles en passant au-dessus du Canal Saint Georges puis poursuivre notre route au-dessus de la Manche vers une base aérienne britannique dans le sud de l'Angleterre. Nous avions de bonnes conditions de vol ; il faisait chaud avec des nuages hauts éparpillés. Nous avons suivi les instructions du briefing et étions restés à distance du Pays de Galles ou bien était-ce Land's End en Angleterre ? Personne ne saura jamais ce qui s'était passé.

Nous volions ainsi sans problème, en écoutant la radio. Nous sommes arrivés au-dessus de la terre et avons commencé à rechercher la base aérienne. Le pilote et le copilote étaient assis à leur poste pilotant l'avion, le navigateur se trouvait en arrière entre les deux vérifiant sa navigation, le radio était aux radios sur le côté droit de l'avion et moi j'étais assis sur le siège de navigateur côté gauche en alignement avec l'opérateur radio.

Je regardai vers l'avant et je vis le copilote qui disait quelque chose au pilote. Il semblait très inquiet et, effectivement il ouvrit sa vitre et regarda à l'extérieur, en haut vers les nuages, et moi aussi je regardai vers l'extérieur pour voir pourquoi il était si inquiet.

A ce moment-là je vis deux Messerschmitt ME - 109'S allemands piquer entre les nuages et avant que rien ne fût dit, et qu'aucune action ne puisse être prise, ces deux chasseurs allemands vinrent sur notre arrière et ouvrirent le feu. Les balles pénétrèrent par la queue, traversèrent l'avion et sortirent par l'avant. Ce premier tir de barrage de mitrailleuse 50 mm tua le Pilote Louis RAPIN, le Copilote Loyd MAHURIN et le navigateur Sidney JABLOWITCH.

Le radio Sam KAHN n'avait pas été touché mais moi j'avais un éclat de balle dans la cuisse de la taille d'un ongle ; cela ne m'inquiéta pas sur le moment à cause de la stupéfaction. Le Caporal KAHN et moi nous sommes précipités vers l'arrière de l'avion où étaient placés les parachutes, et je dis au Caporal KAHN d'amener les parachutes à l'avant et de les mettre sur les hommes atteints par les balles, dans l'intention de les parachuter si possible, juste au cas où ils seraient seulement blessés.

Je restai à l'arrière pour enlever la porte de secours. J'avais mis mon parachute et j'intervenais sur la porte lorsque les deux avions allemands revinrent et nous mitraillèrent à nouveau. Le Caporal KAHN me hurlait que nous allions nous écraser. Autant que je le sache, lui et moi étions les seuls survivants lorsque nous avons percuté le sol.

Lorsque l'avion percuta le sol, l'aile droite fut arrachée et l'avion pivota sur lui-même, se trouvant ainsi dans la direction d'où nous venions. L'avion faisant un tête-à-queue brutal, le canot de sauvetage que nous transportions tomba dehors par la porte qui s'ouvrit violemment au moment de l'impact et la roue de la queue de l'avion tomba dessus.

Cela fit couler les 400 gallons d'essence vers l'avant de l'avion. Je réussis à sortir par la porte après m'être dégagé du fret qui s'était libéré et des débris qui avaient voltigé partout lors du crash. Je perdus mes sourcils et mes cheveux de devant, brûlés par le feu qui s'engouffrait dans l'avion. Je sautai par la porte et courai du côté où l'aile avait été arrachée mais je ne pouvais pas rentrer à l'avant par ce chemin, aussi je revins pour essayer d'entrer par la porte arrière mais la roue de queue glissa du canot de sauvetage et alors toute l'essence répandue s'écoula par l'arrière et je ne pus rien faire.

Suite au crash et à l'incendie de l'avion, je constatai que je ne pouvais plus rien faire. En plus de l'essence en feu, il y avait plusieurs armes à bord et l'intense chaleur de l'incendie avait provoqué l'explosion des munitions et des fusées de détresse.

Lorsque je sortis de l'arrière de l'avion, il y avait une haie autour du champ où beaucoup de gens s'étaient rassemblés. Je ne pus obtenir de l'aide. A chaque fois que j'avançais vers eux, ils reculaient. Je suis sûr qu'ils avaient peur d'avoir un contact avec moi par crainte de ce qui leur arriverait s'ils étaient vus par les Allemands. J'étais complètement désespéré et ne savais pas quoi faire ; j'étais près de la queue de l'avion, qui était presque totalement en flammes, lorsque deux braves Français coururent vers moi dans le champ ; celui qui parlait anglais me dit de sortir du champ avant que les « boches » n'arrivent. De même deux courageuses jeunes filles, d'environ 16 ans, vinrent en courant et me prirent par la main et m'emmenèrent en courant jusqu'à leur maison. C'était l'affolement et la confusion totale partout et nous courions vers la cour de cette maison. Quand nous sommes arrivés dans la cour, la personne la plus âgée parla une minute, me versa un verre de vin et elles me guidèrent au dehors à nouveau.

Comme je ne parle pas français tout m'était inconnu et je ne pouvais comprendre aucune conversation ni les plans qu'ils élaboraient. Nous sommes passés par une barrière dans une clôture et sommes entrés dans une grande zone boisée. Nous avons descendu un sentier sur environ 100 yards (*approx. 100 m*) et elles m'ont poussé hors du sentier sur environ 25 pieds (*8 m*) et m'ont dit de rester là. Le soleil commençait à baisser dans le ciel, il était environ 16 heures, aussi je me suis assis derrière un grand arbre et j'attendis.

Alors que j'attendais, je sortis mon portefeuille et pris ce qui pouvait indiquer qui j'étais, ou que j'étais Américain et j'enterrai tous les papiers dans le bois. Je vidai complètement

mon portefeuille excepté la photo d'une très belle femme nue. Je pensais que la photo d'une belle femme était universelle et que même un Français pouvait porter une photo de ce type dans son portefeuille. Je n'ai aucune idée de qui était cette femme. J'ai un cousin qui était photographe et il avait pris plusieurs clichés de femmes et comme blague il m'avait expédié cette photo après mon entrée dans la force aérienne.

Alors que j'étais assis près du grand arbre, je pouvais entendre les Allemands dans le champ qui examinaient les restes de l'avion. J'ignorais s'ils savaient qu'un membre de l'équipage avait ou non survécu. Je restai assis et attendis la suite des événements. Alors que j'étais toujours assis près de l'arbre, côté Est, j'entendis des bruits de pas derrière moi, venant du champ où étaient les Allemands. Je restai assis sans bouger et j'attendis. J'entendais le crissement des feuilles avec les pas qui se rapprochaient de plus en plus et puis une ombre apparut auprès de l'arbre où je restai parfaitement immobile, pratiquement paralysé par la peur. Puis là apparut un grand chien de garde qui vint flairer autour. Je pense que le chien eut la même frayeur que moi.

Peu de temps après, j'entendis des personnes descendre le sentier. Elles parlaient et donc j'ai cherché à voir qui et comment elles étaient. Je vis deux hommes et les deux filles qui m'avaient guidé à l'écart de l'avion en feu. Comme ils arrivaient à proximité de l'endroit où j'étais dans le bois, un homme se précipita hors du sentier vers le bois là où j'étais assis tandis que les autres descendaient le sentier plus profondément dans le bois. Cet homme qui s'arrêta près de moi enleva un chandail à col montant et un pantalon qu'il avait par dessus ses autres vêtements. J'ôtai mes vêtements (un bleu de travail et un blouson d'aviateur) et les cachai dans les broussailles et m'habillai avec les vêtements que l'homme me donna. Après quelques minutes, les deux filles et l'autre homme revinrent dans le sentier. Quand ils arrivèrent à notre hauteur, l'homme qui m'avait donné les vêtements resta sur place et je descendis dans le sentier puis quittai le bois avec les deux jeunes filles et l'autre homme. Je portais les vêtements de l'homme qui était entré dans le bois la première fois et ainsi l'apparence avec les quatre personnes était la même au cas où nous aurions été vus par les Allemands ou un informateur. Deux bicyclettes avaient été déposées contre la clôture près de l'endroit où ils étaient entrés dans le bois.

L'homme et moi sommes montés sur les deux bicyclettes et, après être sortis du bois, nous avons rencontré deux autres hommes à bicyclette et, tous ensemble, nous avons traversé Pleuven où il y avait partout des soldats Allemands. Nous avons circulé en ligne droite parmi les soldats Allemands comme deux Français. Nous sommes allés jusqu'à un bois appelé « Créach Queta ». Nous avons quitté la route, caché les bicyclettes et marché à l'intérieur du bois jusqu'à atteindre un endroit où je devais être hébergé. Ils me donnèrent une couverture et de la nourriture. Ils me dirent de ne pas bouger et qu'ils reviendraient chaque jour et me tiendraient au courant de la suite des événements. Nous avons choisi un air de musique que nous connaissions réciproquement comme signal lorsqu'ils pénétreraient dans le bois pour établir le contact avec moi. Ils sifflèrent plusieurs airs de chansons que je ne connaissais pas. Puis ils sifflèrent l'air de « Woodpecker Song » que je connaissais, bien qu'ils l'appelaient autrement.

Je choisis un endroit qui était très bien caché, pas très éloigné du chemin. C'était un carré de bruyère où avaient vécu des lapins ou d'autres animaux. Je suis resté là quatre jours et trois nuits. Une journée et une nuit il y eut du crachin mais pas de forte pluie. Quelqu'un venait me voir chaque jour pour me donner les dernières nouvelles et m'apporter de la nourriture. Le troisième jour ils me dirent qu'ils étaient en liaison avec la Résistance et que le lendemain ils viendraient me chercher.

Le 15 août, deux hommes vinrent dans le bois en voiture. Un resta dans la voiture et l'autre pénétra dans le bois avec un de mes contacts et à partir de ce moment-là j'étais entre les mains de la Résistance Française. Le propriétaire de la voiture était Monsieur Jacques Mourlet. L'autre personne était Monsieur Salaün qui était professeur et parlait l'anglais mieux que moi.

Nous sommes montés dans la voiture qui était une décapotable. Deux sièges à l'avant et un espace à bagages à l'arrière. Je montai à l'arrière dissimulé sous une couverture et je fus conduit chez M. Mourlet à Quimper. M. Mourlet était propriétaire d'un commerce de vin. Il était propriétaire de la maison à Quimper et d'une autre à la campagne. Je suis resté chez les Mourlet deux ou trois jours dans une mansarde. Un voisin m'avait vu une fois, aussi ils décidèrent de me déménager pour des raisons de sécurité. Pendant que j'étais chez les Mourlet on me donna un faux passeport français. Lorsque je lui donnai mon portefeuille, il me demanda qui était la fille nue sur la photo. Il voulait savoir si c'était ma petite amie et je lui avais dit oui. Il me demanda s'il pouvait garder la photo et je lui répondis oui. Il pensait que c'était ma vraie petite amie.

M. Salaün vint et nous avons pris des bicyclettes pour rejoindre une ferme à environ 5 ou 6 miles (8 km) en dehors du village. Ce voyage fut un peu pénible parce que j'avais un morceau de métal dans la jambe droite et, après une semaine, cela commençait à me faire beaucoup souffrir.

Cette ferme était située sur des terrains accidentés. Un endroit vraiment pittoresque. Il y avait le fermier, sa femme, deux gamins d'environ 4 et 6 ans, un homme et une femme ouvriers qui habitaient là. La maison avait deux étages avec une grande entrée traversant la maison de la façade jusqu'à l'arrière, avec le sol en dalles de pierres. Le rez-de-chaussée avait quatre grandes pièces plus le hall. La cuisine était vaste avec une grande cheminée où ils cuisinaient la plupart des plats. Ils me donnèrent une chambre à l'étage où je passai une grande partie de mon temps afin de ne pas être vu. M. Salaün venait chaque jour à la ferme me parler.

Le second jour il amena à la ferme un médecin pour extraire la balle de ma jambe. Il me fit asseoir sur une table, sortit une sonde qui ressemblait à un bout de fil de fer et il l'introduisit dans la blessure jusqu'à atteindre la balle. Il fit tout cela sans rien pour insensibiliser la blessure ou diminuer la douleur. Puis il prit une paire de pinces forceps et retira la balle. Ensuite, il mit une poudre que je présumai être, peut-être, du sulfate dans la plaie et il y introduisit une bande de gaze, il referma son sac et me tapota le dos et la jambe gauche. Il ne parlait pas anglais, en conséquence, il n'y eut pas de conversation entre nous.

Lorsque je revis M. Salaün, je l'interrogeai au sujet de la bande de gaze que le médecin avait introduite dans ma jambe. Il me dit qu'elle ressortirait d'elle-même avec la cicatrisation, et c'est ce qui se passa.

Chaque jour, la famille de la ferme montait une bouteille de cidre et de la nourriture dans ma chambre. Bien que je ne buvais que très peu de cidre, une nouvelle bouteille était débouchée et la précédente retirée. Une coutume très inhabituelle.

Lorsque ma jambe alla mieux, je sortis avec le fermier pour aller dans les champs et les vergers. Près de la route qui enjambe le chemin de fer, sur un arbre, fut gravé : Billie Sue.

Je devais passer la majeure partie de mon temps dans la chambre par crainte d'être découvert dans la ferme. Il n'y avait aucun moyen pour faire passer le temps et je me rappelle d'un petit jeu que je fis en plusieurs occasions. Les cloisons en bois de la chambre étaient recouvertes de papier peint. Il y avait des souris dans les cloisons et elles avaient grignoté la tapisserie jusqu'à faire plusieurs trous. Je surveillais les souris lorsqu'elles sortaient leur petite tête par les trous qu'elles avaient mâchonnés. J'avais trouvé dans la chambre une grande aiguille à chapeau et je jouais un petit jeu avec elles en essayant de les piquer à la tête avec celle-ci. Inutile de préciser que les souris étaient plus habiles que moi et je n'étais jamais assez rapide pour les avoir.

Occasionnellement, j'étais autorisé à descendre au rez-de-chaussée et je pouvais regarder la domestique faire des crêpes dans la grande cheminée.

Je pouvais aussi sortir de la maison lorsque nous pensions que c'était assez sûr, pour regarder le fermier et son commis traire les vaches et accomplir les travaux quotidiens à la ferme.

Un jour le professeur vint et me fit descendre dans la salle à manger où il y avait huit ou dix hommes. Ils faisaient partie de la Résistance et ils célébraient un événement. Je n'ai jamais su si c'était une célébration pour quelque chose qu'ils venaient d'accomplir ou s'ils planifiaient mon évason. Je me rappelle tout particulièrement que nous avons mangé des crêpes avec de la confiture et des friandises françaises. Les hommes se servirent une boisson pour boire à la santé de quelque chose, probablement les plans qu'ils établissaient pour mon évason.

Tout le monde parlait en français et je n'avais aucune idée de ce dont ils parlaient. J'ignorais quelle boisson avait été versée pour porter le toast. Il y avait seulement une petite dose dans le verre, mais, à mon regret, après l'avoir avalée, je découvris que c'était du cognac et j'eus l'impression de ne pas pouvoir reprendre mon souffle avant cinq minutes.

Un jour que je me baladais en direction de l'étable, où de la porte je regardais la traite des vaches, j'entendis un bruit et regardai en direction de la route et je vis un homme en uniforme qui posait sa bicyclette contre la clôture. Je ne savais pas qui il était et s'il m'avait vu ou non. Alors que le soldat allemand avançait vers l'étable, j'étais conscient que j'étais totalement sans défense s'il était à ma recherche. Il y avait un reste de manche de hache contre le mur. Ma première impulsion fût de m'accroupir derrière la porte de l'étable en utilisant la hache comme arme. Comme je scrutais l'intérieur de l'étable recherchant une cachette, je vis un enclos avec une grosse truie pleine et plein de foin propre sur le sol. Je sautai dans l'enclos, me recouvris de foin et mis un grand seau sur ma tête en enlevant le foin afin de pouvoir respirer. Tout ceci se passait vers 4h dans l'après-midi. Je me tenais très immobile, je tendais l'oreille pour savoir si l'officier me recherchait.

Deux heures s'étaient écoulées et je pensais que le militaire allemand était entré dans la maison, tenant en otage la famille jusqu'à ce que je réapparaisse. Le professeur revint à la ferme tard dans l'après-midi et, après que le fermier lui ait dit que j'avais disparu, lui et toute la famille se mirent à ma recherche et m'appelèrent. Je ne répondis pas parce que je m'imaginai qu'ils me recherchaient sur les ordres du militaire allemand, pensant que je sortirais de ma cachette s'ils m'appelaient. La recherche et les appels finalement s'achevèrent et la famille retourna dans la maison.

La nuit tombée, je sortis de ma cachette et rampai jusqu'à une fenêtre de la cuisine sur laquelle il n'y avait pas de rideau et je jetai un coup d'œil à l'intérieur. Je ne vis rien d'anormal, aussi je me glissai dans le hall et me mis à un endroit d'où je pouvais voir qui était dans la salle à manger là où tout le monde était assis autour de la table. Comme je ne vis pas le militaire allemand, je me présentai. Ils étaient ravis de me voir, comme libérés d'un problème. J'ai dit au professeur où j'étais caché et pourquoi. Il me dit qu'il comprenait pourquoi je m'étais caché, mais il craignait que je sois parti au lieu de trouver un endroit pour me cacher.

Dans la France occupée, tout le monde connaissait la sanction infligée par les Allemands pour l'aide apportée aux Résistants. C'était la mort sur le champ pour vous et votre famille. Il faut se rappeler que tous ces gens qui m'avaient aidé à arriver jusque là et aussi tous ceux qui m'aideraient à m'évader étaient exposés au même danger : la mort. Ce fut probablement la plus grande peur que j'ai jamais eue.

Je suis resté six jours dans cette ferme. Ils me nourrissaient bien et étaient très bons pour moi.

Une chose dont je me souviens encore aujourd'hui, le bruit m'est resté en mémoire. Beaucoup de personnes, en France, portaient des sabots, comme les Hollandais, parce que les chaussures en cuir étaient presque introuvables. Les deux enfants du fermier, en

courant sur les dalles de pierres dans le couloir de l'entrée, faisaient avec leurs sabots un bruit comme des chevaux entrant dans la maison.

Les Allemands n'inquiétaient pas cette maison, comme je le découvris plus tard, parce qu'il y avait des officiers Allemands qui venaient y chercher du beurre, des œufs et des produits frais qu'il était impossible de trouver autrement. C'est un mystère à ce jour, que l'officier Allemand qui me vît, pensa que j'étais un nouvel employé et n'associa pas l'idée que j'étais l'aviateur tombé alors qu'une vaste recherche était encore en cours me concernant. Il m'est récemment venu à l'esprit que la méthode utilisée par les Allemands pour définir s'il y avait un aviateur manquant, était de compter le nombre de casquettes se trouvant dans l'avion, et ainsi ils savaient qu'il y avait un aviateur manquant. Je signale que mon blouson et ma casquette d'aviateur sont en possession d'un Français âgé de 93 ans et ils seront remis à mes deux fils lors d'une cérémonie qui aura lieu à Pleuven en France le 20 avril 1992. Je donnerai plus de détails sur cette cérémonie plus tard.

Le sixième jour, le professeur est venu à la ferme sur sa bicyclette et en amenant une autre. Il me dit que les plans avaient été établis pour me permettre de sortir du pays. Il me dit que la Résistance avait discuté sur plusieurs alternatives. L'une était de faire atterrir un petit avion dans un pré, de me mettre à bord et de voler hors du pays, mais c'était très risqué parce qu'on courait le danger de se faire abattre.

L'autre était de traverser la France et de franchir les Alpes ce qui prendrait beaucoup de temps et exposerait beaucoup de Français à des dangers. Ils ont abouti à la solution de traverser la Manche sur un bateau de pêche, en profitant de l'obscurité.

Le lendemain matin, le professeur et moi nous sommes levés et avons dit au revoir à tous ces gens merveilleux de la ferme ; nous sommes partis à vélo, en traversant la ligne de chemin de fer vers la route et sommes passés devant des femmes qui faisaient la lessive dans un ruisseau et ensuite en direction de la mer. Nous avons traversé de petites villes et de petits villages. Une fois, alors que nous pédalions sur cette route, dans un virage, nous nous sommes trouvés en face d'une unité de l'armée allemande à bicyclette. Ils étaient entre vingt et vingt-cinq hommes. Nous avons roulé au milieu d'eux comme si nous étions des locaux et ils semblèrent nous examiner de la tête aux pieds. Ce fût une autre expérience très inconfortable.

Nous avons dû aussi passer par deux postes allemands de contrôle mais j'avais mon passeport français et ils le vérifièrent très soigneusement. Je n'ai jamais ouvert la bouche. Le professeur faisait toujours la conversation lorsque nécessaire. J'étais supposé être sourd-muet, ce qui était vrai en partie : s'ils m'avaient dit quelque chose, je ne pouvais les comprendre et, de toute manière, j'étais trop paniqué pour parler.

Pendant toute cette expérience, j'ai réellement eu peur seulement deux fois. La fois où j'ai rencontré l'officier Allemand à la ferme et où je m'étais caché dans l'enclos à cochons, et la fois où nous avons passé la nuit dans une maison durant le parcours vers la mer.

Nous sommes arrivés tard dans l'après-midi dans cette ville où le professeur avait son prochain contact avec la Résistance. Je crois qu'il avait dit que c'était la maison du maire. Lorsque nous sommes arrivés, la femme du maire nous a accueillis à la porte et nous a fait entrer après que présentations, mots de passe et pièces justificatives furent montrés. Un souvenir m'a particulièrement marqué juste après notre entrée dans la maison du maire : c'était l'heure du thé pour elle et nous avons bu le thé qui était toujours accompagné de petits gâteaux et de crêpes. Il semblait que les Français pouvaient toujours découvrir toutes sortes de délicatesses au moment du thé.

Peu de temps après, plusieurs hommes arrivèrent et la conversation s'anima entre eux, mais je ne comprenais rien. Le professeur était mon seul contact avec la langue anglaise et s'il arrêta de traduire je ne savais pas ce qui se passait.

La nuit était tombée et pendant que nous prenions notre repas du soir, quelqu'un frappa fort à la porte (c'était la seconde fois que je ressentais une réelle peur comme mentionné précédemment).

Tout le monde se figea, excepté la maîtresse de maison qui se leva d'un trait et je crus qu'elle allait s'évanouir ou mourir. Elle devint blanche et donnait l'impression qu'elle allait tomber. Tout le monde à table pensait que c'était sûrement les Allemands car personne n'était attendu et très peu de gens savaient ce qui se passait cette nuit-là dans la maison du maire. Le maire demanda qui était là et, à l'extérieur, quelqu'un répondit qu'il était membre de la Résistance et qu'il avait un message à transmettre. Tout le monde était encore figé par la peur et, après que quelques mots de passe furent échangés, le maire laissât l'homme entrer. C'était vraiment un membre de la Résistance porteur d'un message.

A l'époque où tous les plans furent établis pour mon évasion, la Résistance française était relativement récente et n'avait pas beaucoup d'expérience dans ce type d'exercice.

Le professeur et moi avons passé la nuit chez le maire et le lendemain nous avons effectué notre dernière étape à bicyclette jusqu'à la mer. Nous avons roulé jusqu'au milieu de l'après-midi pour atteindre la mer. Nous sommes descendus sur une plage isolée, nous avons marché un peu, nous nous sommes assis avec la falaise derrière nous et avons mangé un peu de ce que nous avons emporté de chez le maire.

Alors que nous étions assis sur la plage, deux jeunes hommes passèrent près de nous et le professeur leur parla et ils poursuivirent leur chemin puis ils s'arrêtèrent. Cette même situation se reproduisit tout l'après-midi jusqu'à ce que treize jeunes gens, le professeur et moi-même, nous prélassions sur la plage sous la falaise. Naturellement, je n'étais pas au courant de ce qui se passait car le professeur ne m'avait pas dit pourquoi les jeunes hommes étaient là.

Pendant que nous étions assis là, regardant en direction d'une base aérienne allemande, située sur une île ou péninsule au large en mer, des bombardiers B-25 de la bonne vieille Amérique bombardèrent la base. Ils arrivaient à basse altitude, larguaient leurs bombes, remontaient et recommençaient. Cela dura environ 30 minutes. Je ne voyais aucun avion allemand essayant de les intercepter mais peut être qu'il y avait des tirs antiaériens venant du sol que je ne pouvais pas voir. J'ai un souvenir encore vivace de cette attaque alors que nous étions assis sur la plage, de la sensation que cela causa au plus profond de notre estomac, avec notre cœur battant la chamade, le devoir de fidélité et de vénération pour la bonne vieille Amérique. En même temps, assis là, vous saviez que des Français qui étaient prisonniers dans leur propre pays, sacrifiaient leur vie et celle de leur famille pour essayer de faire évader en sûreté un aviateur.

Tandis qu'il faisait plus sombre, tous ces jeunes Français se rassemblèrent avec nous et quelques-uns à tour de rôle vinrent rejoindre le professeur et moi-même. L'un des Français possédait une lampe flash. Il surveillait la mer, principalement dans une direction, jusqu'à ce qu'il vît un bref flash de lumière, il répondait par un bref flash, puis nous nous sommes assis et avons attendu, guettant la mer dans une nuit noire. Nous avons entendu un faible bruit de moteur diesel d'un bateau au large, puis la silhouette de ce petit bateau de pêche est apparue dans l'obscurité. Il n'avait pas de lumière et se déplaçait lentement pour ne pas risquer de s'échouer et aussi pour ne pas faire jaillir de l'échappement du moteur des étincelles qui pouvaient être vues par les Allemands soit de la terre soit de la marine allemande en mer ; ils étaient tout autour de nous.

Lorsque le bateau manœuvra assez près de la terre pour embarquer, les treize Français et moi avons dit adieu au professeur et sommes montés à bord de ce petit bateau qui mesurait environ 30 pieds (9 m). Nous fîmes cap sur l'Angleterre en traversant la Manche. En quittant la plage, un homme d'équipage mouilla un sac de jute et le tînt au dessus du tuyau d'échappement pour masquer les étincelles qui jaillissaient et auraient pu nous faire repérer de loin. Ces pêcheurs avaient une autorisation pour pêcher en Manche, sur la côte française et ils avaient fait demi-tour à la tombée de la nuit pour



venir nous embarquer. Nous avons navigué toute la nuit en utilisant des sacs mouillés pour dissimuler les étincelles en nous dirigeant vers les eaux anglaises.

L'équipage a nourri tout le monde. Il y avait du pain français et de la soupe de poisson. Je n'ai pas beaucoup mangé. Seul l'équipage de pêcheurs pouvait rester sur le pont alors que les treize hommes et moi devions rester à l'intérieur, sous le pont pendant presque tout le voyage, au cas où un navire allemand viendrait pour inspecter le bateau. J'ai dû monter à plusieurs reprises pour « nourrir les poissons ». J'ai eu un fort mal de mer. L'équipage du bateau me disait de manger du pain sinon je serais vraiment très malade. Cela m'a aidé je crois, car je ne suis pas mort.

J'ai découvert que ces treize jeunes Français qui quittaient la France avec moi, allaient rejoindre le Général de Gaulle et l'armée de la France Libre. De Gaulle et son armée étaient en Afrique lorsque les Allemands envahirent la France et il en fût séparé (*NdT : ceci est inexact, de Gaulle était sur le front au nord de Laon. Il commandait la 4<sup>e</sup> D.C.R. rattachée à la 7<sup>e</sup> armée lorsqu'il fût nommé Général de Brigade, sur proposition du Général Weygand, signé par Paul Reynaud Président du Conseil, le 23 mai 1940*). De Gaulle continuait le combat auprès des Forces Alliées. Si ces jeunes Français ne s'étaient pas évadés de France, ils auraient été envoyés dans des camps de travail.

Chaque fois qu'un bateau était en vue, nous agissions comme si nous pêchions et dès que tout était dégagé, nous remettons le cap sur les côtes anglaises de la Manche.

Nous avons navigué toute la nuit et, aux environs de 10h le lendemain matin, nous avons aperçu des bateaux anglais.

Nous leur avons fait signe de venir nous accoster. Lorsqu'ils étaient le long de notre bord, l'équipage essayait d'obtenir d'eux qu'ils nous prennent à leur bord pour rejoindre l'Angleterre. Cette tentative fût faite avec trois bateaux mais aucun ne voulût nous prendre à son bord.

La plupart de ces bateaux venaient de pays occupés et ils essayaient de rejoindre l'Angleterre. Un gros bateau nous accosta et quelques-uns des jeunes Français sautèrent à son bord. Le capitaine de ce gros navire s'affola, pris de peur il allait les jeter par dessus bord, finalement nous avons obtenu de lui qu'il les ramène sur notre bateau.

Entre-temps, dans toute cette confusion, le capitaine du gros navire avait appelé les gardes côtes anglais qui sortirent, vinrent jusqu'à notre bateau de pêche et le firent entrer dans un port anglais. Ce n'était pas du tout ce que les membres de l'équipage français souhaitaient. Ils devaient retourner en France avant que leurs autorisations expirent. Ils avaient le permis seulement pour une journée de pêche et pour une zone spécifique. Le temps évoluait contre ce bateau et les membres de son équipage et ils étaient de toute évidence hors de leur zone.

Lorsque nous sommes entrés dans ce port anglais, les autorités portuaires sont venus à bord et ont commencé à inspecter le bateau et tous ces étrangers. Ils essayaient de poser des questions en anglais aux Français ; j'intervins et j'expliquai que l'équipage de ce bateau de pêche m'avait sorti en fraude de France et qu'il fallait le laisser retraverser la Manche car, si leur retour n'avait pas lieu dans les délais prévus, les Allemands non seulement les tueraient mais aussi leurs familles.

Je suppose que le bateau a réussi à rentrer en France parce j'ai appris récemment que son propriétaire était encore en vie en 1992, et que le bateau existait toujours dans un port en France.

Quelle ne fût pas ma tristesse d'apprendre que le Professeur Salaün, celui que je nommais « le professeur » avait été exécuté par les Allemands pour assistance active dans cette évasion.

La police anglaise me débarqua du bateau et me conduisit au bureau de police. Ils appelèrent la base aérienne où je devais atterrir en Angleterre avant que nous soyons attaqués au-dessus de la France pour dire que j'étais là. Jusqu'à ce moment-là personne

ne savait que j'étais en vie. Ils avaient été informés que tout le monde avait péri dans le crash de l'avion. Ma famille avait été informée que j'étais porté disparu en opération.

**Télégramme envoyé à la famille BELL par le ministère de la guerre de Washington :**

**WESTERN UNION TELEGRAM**

**25 août 1943**

**MRS ARLA BELL 1213 MOBERLEY**

**« J'ai le regret de vous informer qu'un rapport reçu signale que votre fils le sergent Cecil E. BELL a disparu dans la zone Europe depuis le onze août - Si détails ultérieurs ou autres informations de son état sont reçus vous serez rapidement informés.**

**L'Adjudant Général ULIO**

Je passai la nuit au poste de police en attendant que la police décide ce qu'elle devait faire de moi. Le Chef de la Police anglaise décida de me mettre dans un train pour Londres et quelqu'un fût désigné pour me prendre en main, à Londres.

Alors que nous montions dans la voiture pour aller à la gare, le Colonel A.L. Ingals et le lieutenant White arrivèrent et posèrent des questions au sujet de l'aviateur qu'ils avaient dans leur poste et qui était un évadé de France. Le Chef de la Police répondit aux deux Officiers Américains : « c'est lui ». Evidemment j'étais encore habillé en civil : chandail noir à col montant et pantalon gris. Les Officiers Américains déclinèrent leur identité, se présentèrent à nous et me posèrent deux questions. En raison de mon apparence, ils ne savaient même pas si j'étais Américain. Puis ils demandèrent aux policiers anglais où nous allions et ils répondirent qu'ils se rendaient à la gare pour me mettre dans le train pour Londres. Le Colonel demanda : « tout seul ? », l'officier de police répondit : « oui ». C'était le pompon, si je peux me permettre l'expression. Le Colonel tanna ce pauvre policier jusqu'à ce que ce dernier n'en puisse plus.

Personne ne savait quoi que ce soit de moi, je n'avais pas de papiers ; ceux que je possédais, soit avaient brûlé dans l'avion, soit je les avais enterrés dans le bois.

Après qu'il se soit acharné de bon cœur sur cet Anglais, nous sommes allés à l'aéroport et nous sommes montés dans leur avion pour rejoindre leur base qui était une base de commandement d'avions de transport. Pendant le vol, je dis au Colonel que j'étais de Longview au Texas et il me dit que lui était de Dallas et le Lieutenant White était de Fort Worth. Dans la vie civile, le Colonel était un excellent négociant en argenterie et joaillerie et il me demanda si je connaissais Morris Sosland qui était dans les affaires de joaillerie à Longview, je lui répondis « oui ». Il commençait à être plus ou moins convaincu que j'étais bien celui que je disais être et non pas un espion allemand comme l'on suspectait.

Quand nous sommes arrivés à la base, le Colonel Ingals appela le Maréchal Prévôt et un Policier Militaire (M.P.) me fut assigné. Il dit au M.P. : « NE JAMAIS LE PERDRE DE VUE ». Il resta à la base de Commandement cette nuit-là. Le Commandant de la base logeait en ville, dans un hôtel où demeuraient les pilotes et les personnalités à accueillir. Lorsque ce fût l'heure du repas, le Colonel me fit conduire par le M.P. à l'hôtel, pour le repas.

L'hôtel avait une petite salle à manger de l'autre côté de la cuisine où l'on nous mit le M.P. et moi. Le Colonel revint et dit au Chef Cuisinier et aux garçons de me donner ce que je désirais manger. A l'hôtel il y avait une grande réception pour le Général George, Commandant en Chef de toute la flotte aérienne de transport. Je me souviens avoir mangé du steak et du homard, je ne me rappelle pas des autres plats mais il y avait de tout, et le M.P. était le plus heureux de tout le bataillon. Nous mangions comme les hommes qui avaient des étoiles sur leurs épaulettes.

Notre repas terminé, le Colonel revînt et me dit qu'il souhaitait me faire rencontrer quelqu'un. Il m'emmena dans une autre pièce et me présenta au général George. Nous nous sommes serré la main, avons bavardé un moment et je me sentis très honoré. Il fit des commentaires sur le courage dont j'avais fait preuve lors de ma récente expérience. Pendant tout ce temps j'étais toujours en vêtements civils français : chandail à col montant et pantalon gris.

A l'hôtel, après le repas, le Colonel demanda au M.P. de me reconduire à la base. Lui allait rester là un moment. Nous rentrâmes et il y avait une chambre prête pour moi. Le M.P. devait rester aussi dans la chambre parce qu'il savait que lorsque le Colonel avait dit : « ne pas le quittez pas des yeux » c'était sans discussion possible. J'étais toujours soit avec le Colonel, soit avec le M.P. ou avec les deux à la fois. On ne savait toujours pas avec certitude qui j'étais.

Le lendemain matin, le Colonel et moi avons pris le train pour Londres. Nous avons un compartiment couchettes privé. Ces trains étaient très jolis, silencieux et confortables. Nous nous sommes réveillés avant d'arriver à Londres et le chef de train, steward, ou autre personnel, vînt apporter le thé et les crumpets (*sorte de crêpes*), il disait : pour « ouvrir vos yeux », ce qui je pense était tout à fait de circonstance. Nous arrivâmes à la gare de Londres où une voiture nous attendait et nous conduisit dans un immense hôtel qui appartenait aux Forces Alliées. Cet hôtel possédait tout ce que l'on peut imaginer comme forces de sécurité. L'hôtel était une base opérationnelle de renseignements de haut niveau, avec beaucoup d'autorisations secrètes et confidentielles pour être autorisé à entrer.

Le Colonel s'enregistra et demanda un M.P. pour moi. Puis nous sommes entrés dans une vaste salle à manger pour le petit déjeuner. La salle était remplie d'officiers de haut rang. Tous étaient en uniforme et il y avait des gens du monde entier, chacun des pays alliés était représenté. Je n'avais jamais vu autant de nations représentées en un seul lieu, jusqu'à ce que j'aie à la Galleria à Houston. J'étais toujours dans mes fameux vêtements civils et, dans la salle, j'étais la seule personne qui n'était pas en uniforme. Mais je me comportais comme l'un des grands hommes et le Colonel et moi étions le centre de toutes les attentions et ce n'est pas peu dire. Personne n'arrivait à comprendre ce que je faisais là et bien sûr moi non plus je ne le savais pas.

Je fus affecté au G-2 qui était l'unité de renseignements des Forces Alliées. Je fus interrogé longuement et je dus passer des contrôles de sécurité. Ils me firent passer de bureau en bureau et de salle en salle. Puis je fus escorté dans une grande salle de réunion où il y avait plusieurs officiers de haut rang. Ils firent entrer un G.I., simple soldat (américain), le firent s'asseoir en face de moi et demandèrent si nous nous connaissions. Son nom était Thomas E. DUANE et nous avons été ensemble à Bear Field, à Fort Wayne dans l'Indiana. A l'époque où je l'avais connu, il était sergent. Il était mécanicien à bord de l'un des avions qui traversait l'Atlantique avec notre groupe. Lorsque nous avons fait notre courte escale à Belfast, il était sorti en ville, avait beaucoup bu et n'était pas revenu à la base et c'est pour cela qu'il était simple soldat lorsqu'il est entré sous escorte dans cette pièce et non plus sergent.

Je pense que le fait qu'il m'identifie confirmait bien qui j'étais. Je savais très bien qui j'étais mais personne d'autre ne semblait savoir sans preuve.

Une fois tous ces examens physiques et mentaux terminés, le Colonel et moi quittâmes l'hôtel et il voulut se rendre dans une base militaire dans la campagne pour affaires, nous avons donc obtenu une voiture avec chauffeur pour nous déplacer à travers la campagne. Cette base militaire était située dans une des plus belles forêts avec les plus grands chênes que j'ai jamais vus. J'ai posé la question à quelqu'un au sujet de ces grands arbres et de ces forêts qui semblaient n'avoir jamais subi de coupes. Il me fût répondu que tous ces bois étaient la propriété de la Reine et qu'aucune coupe n'avait jamais été autorisée. On pouvait ramasser le bois mort, c'était la seule chose autorisée.

Lorsque nous arrivâmes à cette base dans la forêt, le Colonel fit mettre à ma disposition une voiture et un autre M.P. et il me donna un peu d'argent et dit au M.P. de m'emmener n'importe où dans la base, là où je souhaitais, mais de ne jamais me quitter et d'être de retour dans deux heures. Je ne me souviens pas de tous les endroits où nous sommes allés mais je me rappelle être allé au P.X. (boutique coopérative militaire hors taxes) et avoir acheté des articles et effets personnels car je n'avais toujours pas d'affaires de toilette ni de vêtements.

Puis, je décidai de me faire couper les cheveux puisque ceux qui avaient brûlé sur mon front commençaient à repousser un peu. Le salon du coiffeur était en face du quartier général où le Colonel Ingals était en réunion avec quelqu'un. Pendant que je me faisais couper les cheveux, je remarquai que le MP avait l'air de s'ennuyer, alors je lui dis qu'il pouvait me laisser chez le coiffeur et revenir dans quelques minutes lorsque ce serait terminé. Il me quitta pour un court moment. Lorsque la coupe fût achevée, je sortis du salon de coiffure avant que le M.P. ne fût de retour ; le Colonel sortait de la réunion de l'autre côté de la rue au moment où le M.P. revenait ; ainsi il pouvait voir que le M.P. n'était pas resté avec moi tout le temps conformément aux instructions. Le Colonel était furieux et réprimanda si durement le M.P. que je pensais qu'il allait le traduire en court martiale sur le champ. J'essayai d'expliquer au Colonel Ingals que c'était de ma faute, et à nouveau, il dit très impérativement « ne le laissez jamais seul ».

Mon statut n'était pas encore bien défini. Même après tous les interrogatoires que j'avais subis, il y avait encore quelques incertitudes au sujet de mon évasion qui semblait presque impossible en de pareilles circonstances. La Résistance française était encore une organisation récente et même les Anglais ne comprenaient pas exactement comment cela fonctionnait. On me demanda à de nombreuses reprises lors des interrogatoires si j'avais vu de l'argent passer d'une main à l'autre entre les différentes parties qui m'avaient aidé. Même après être rentré aux États-Unis, basé à Love Field, à Dallas, il y avait des rumeurs insinuant que j'étais un espion allemand.

Après l'incident devant le salon de coiffure, le Colonel m'informa que nous allions retourner à Londres dans une trentaine de minutes donc d'être là avec le M.P. Rappelez-vous que pendant tout ceci j'étais toujours en tenue civile française et personne n'arrivait à comprendre ce qui se passait et pourquoi j'étais escorté par des M.P. en armes partout où je me déplaçais dans ces installations militaires dans un tel accoutrement. J'avais reçu des consignes, à la fois du Colonel et des hommes du Service de Haute Sécurité de l'hôtel, de ne parler à personne de mes expériences ni d'où j'étais allé, ce qui générerait beaucoup de curiosité.

Nous quittâmes cette base militaire en forêt et nous rendîmes à Londres. Nous allâmes dans un bureau à Grosvenor Square pour une brève réunion et de là à un hôtel près de Marble Arch réservé aux soldats. Le Colonel me fit enregistrer dans cet hôtel et j'y demeurai pour le reste de mon séjour à Londres. Comme j'étais toujours porté « disparu en mission », je dis au Colonel que je souhaitais faire savoir à ma famille que j'étais encore en vie.

Il me donna l'autorisation d'appeler mes proches, de leur dire que j'étais en Angleterre et que bientôt j'entrerais en contact avec eux, mais je ne devais donner aucun détail sur quoi que ce soit.

Je restai à Londres environ deux semaines et finalement je reçus des vêtements militaires de G. I., le M.P. fût relevé de ma surveillance, si bien que j'étais libre, pour la première fois, d'aller enfin seul aux toilettes. L'armée réduisit les consignes concernant mon rattachement à la section G-2 de l'E.T.O.U.S.A. (European Theater of Operations United States Army) qui était un service de renseignements de l'armée.

Je déambulais dans Londres pendant plusieurs jours. Je me déplaçais en métro et je vis des gens qui s'y étaient installés pour y vivre. Il y avait tellement de bombardements aériens que les personnes âgées et handicapées devaient vivre dans le métro car elles n'étaient pas assez agiles pour courir vers les abris lorsqu'un bombardement avait lieu.

Une nuit, lorsque j'étais dans l'hôtel, les sirènes d'alerte retentirent et me réveillèrent. Je sautai hors du lit, ouvris ma porte et allai dans le couloir et il n'y avait personne nulle part. Évidemment, tout le monde avait évacué l'hôtel pour se réfugier dans l'abri anti-aérien. Je retournai dans ma chambre et me rendormis.

Le 7 septembre 1943, je reçus mon ordre de vol retour pour la base de Mitchel Field à Long Island, juste 27 jours après le crash de l'avion. Pendant ces 27 jours, j'avais l'impression que tout cela avait duré une vie entière.

Je me souviens d'un incident particulier sur mon vol retour vers les États-Unis. J'étais prioritaire n° 2 sur le vol, ce qui était supposé être une priorité du plus haut niveau. Il y avait aussi un soldat rapatrié sur ce vol parce qu'il était mourant de leucémie, il avait été mis en urgence sur ce vol retour vers les États Unis par Elliot Roosevelt, le fils du Président Roosevelt.

Juste un autre petit potin. Après mon arrivée à New York, je fus conduit au Pentagone où à maintes reprises je racontai mon histoire. Là, on me dit que je pouvais choisir une quelconque activité dans le service si je désirais changer de branche et que je pouvais être affecté là où je le souhaitais aux États-Unis. Je choisis de rester dans les forces aériennes et d'être stationné à Love Field, à Dallas, au Texas qui dépendait du Ferry Command (Commandement des avions de transport). Je restai à Love Field d'octobre 1943 jusqu'à juin 1945, période pendant laquelle j'ai épousé Billie Sue Van Wey le 9 février 1945, et elle est venue avec moi d'Oklahoma City à Dallas.

Mon séjour à Love Field fut très frustrant. Avant mon arrivée à Love Field, le Commandement avait été informé de mon expérience outremer. J'étais le seul aviateur de la base de Love Field qui avait accompli un service outremer. Il y avait une sorte d'ambiance « Country club ». Il y avait une clique qui durant la guerre se considérait probablement comme « supérieure » et « seule et unique ». Là, tout le personnel habitait à Dallas, possédait des affaires et de grandes maisons, et utilisait Love Field comme leur lieu de « service de guerre ». J'étais très naïf et je ne pensais pas qu'une chose pareille pouvait exister. Il y avait même plusieurs Officiers qui avaient leur propre avion privé. Ils se faisaient payer leurs vols alors qu'ils volaient sur leur avion personnel. Inutile de dire que je ne correspondais pas à cette façon de procéder.

Les « gros bonnets » à Love Field avaient reçu pour consigne de me traiter avec respect et de m'affecter à un travail tenant compte de mon expérience passée mais pas stressant. En fait pendant tout le temps où j'étais à Love Field, personne ne savait quoi faire de moi. J'étais considéré avec beaucoup de suspicion et j'étais un réel proscrit. Beaucoup d'officiers à Love Field pensaient que j'étais un espion allemand, et ce fut loin d'être un de mes plus heureux moments pendant mon service.

Love Field avait un « marché noir » très actif qui fonctionnait. Je me souviens d'un incident en particulier alors que j'assemblais un meuble pour les boissons alcoolisées dans un local du club des sous-officiers, plusieurs chargements de camions remplis de produits alimentaires avaient été vendus au club des officiers. Un gros camion plein de lard fût emmené à l'écart tandis que je regardais.

Inutile de préciser qu'à Love Field, les « gros bonnets » étaient ravis de me voir transféré et j'étais ravi de partir. Je fus muté en juin 1945 à Stockton, en Californie au service de recrutement de Fort Stockton puis à Salt Lake City dans l'Utah en septembre 1945. Je fus démobilisé des Forces Armées le 15 février 1946. Après mon dégageement, je me suis installé à Long View, au Texas, où je réside actuellement.

J'ai maintenu une correspondance très régulière avec les Français après mon retour aux États-Unis. J'ai envoyé également pas mal de colis aux Français après la guerre. Beaucoup de choses manquaient en France telles que savon, café, chaussures. Je joins quelques-unes des lettres de France les plus intéressantes.

Environ trois ans après mon retour aux États Unis, une des jeunes filles qui m'avait aidé dans mon évasion, Marie DENIEL se maria et eut un enfant et je suis le parrain de Cecil Bernard DENIEL. Pendant de nombreuses années nous avons envoyé des cadeaux pour son anniversaire et Noël, mais depuis ces vingt et quelques dernières années nous avons perdu le contact avec eux.

Depuis un an environ, de sources diverses, un grand intérêt a surgi sur le crash de cet avion, le mettant sous les feux de la rampe, ce après 49 ans.

J'ai eu un appel téléphonique d'un médecin en France qui faisait des recherches sur les crashes d'avions durant la seconde guerre mondiale. Il m'envoya une lettre et quelques copies extraites d'un livre qui avait été publié et relatant mon crash.

Juste après cet appel téléphonique, mon fils, à Houston, reçut un appel d'un chercheur à Paris qui faisait aussi des recherches sur les crashes d'avions survenus pendant la seconde guerre mondiale. A son tour il contacta le maire de Pleuven et la commune mît aussitôt en route les préparatifs pour une cérémonie m'honorant avec mes camarades membres de l'équipage tués dans le crash de l'avion. J'ai joint quelques lettres sur les projets de cette cérémonie. Mes deux fils, Stephen et Larry, iront en France le 18 avril 1992, pour recevoir ces honneurs en mon nom. Après leur retour du voyage, je continuerai cette partie de mon récit.

Puis, en août 1991, j'ai reçu une lettre émanant d'un chercheur à Washington qui était adressée à l'administration des Anciens Combattants, demandant des informations sur un de ses clients qui voulait avoir des détails sur la mort de son frère le navigateur Sidney Jablowitz. Suite à la réception de cette lettre, je réalisai que je devais écrire mes mémoires au sujet de ce vécu pour mes petits-enfants et arrières petits-enfants à venir.

J'ai été en communication avec Madame RUBIN, la sœur du navigateur, et en fait, elle et ses deux sœurs, ainsi que leurs maris vont prendre l'avion pour Paris avec mes deux fils et ils vont également participer à la cérémonie à Pleuven.

Je suis sûr que mes deux fils me représenteront avec un grand honneur à cette cérémonie. En raison des souvenirs et de l'émotion que je ressens encore après quelques 49 années, je ne me sentais pas capable de retourner à Pleuven. Je crois que mes fils chériront ce souvenir pendant de nombreuses années et j'ai l'impression que c'est une des plus belles choses que je pouvais faire pour eux.

Dans la lettre de Jean-François BOEDEC concernant la préparation de la commémoration, il déclare que : « la cérémonie vous montrera, ainsi qu'à vos fils, que la Bretagne et les Bretons n'ont pas oublié que la Bretagne a été libérée en 1944 par les Américains ».

La Bretagne a peut-être été libérée par les Américains en 1944, mais les vrais héros de la guerre furent les gens qui comme ces Français ont pris part à mon évasion. Je continuerai mon histoire après le retour de mes fils de Quimper et de Pleuven en avril 1992.

En écrivant l'histoire de mon aventure française, je l'ai fait aussi pour raconter aux membres de ma famille ce qu'ils souhaitaient savoir depuis de nombreuses années.

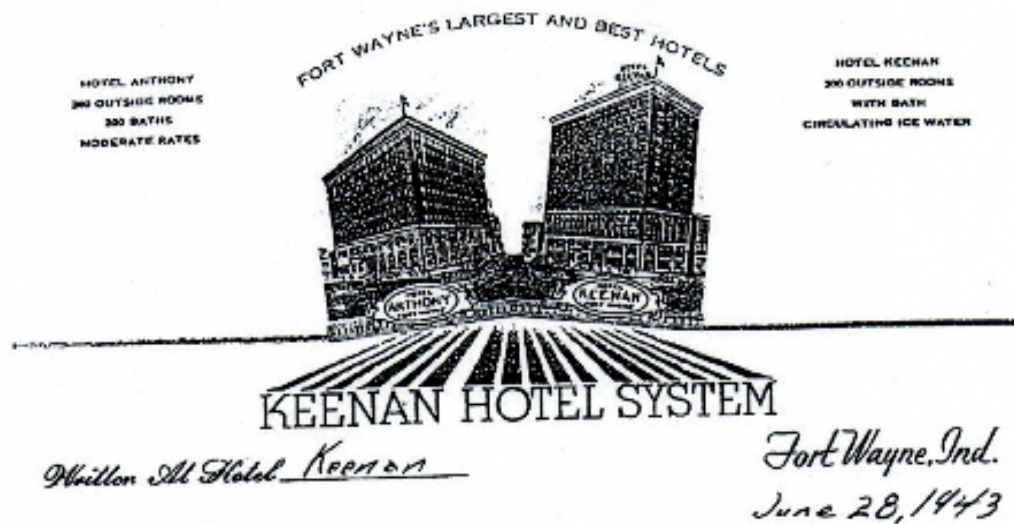
J'ai essayé de relater les évènements aussi bien que j'ai pu m'en souvenir.

Lorsque je me réfère à tous ces gens de France qui m'ont aidé à travers ces dangers, je ne souhaite pas manquer d'égards à quiconque en oubliant des noms lorsque j'ai raconté l'histoire.

Toutes les personnes avec qui je fus en contact, Marie DENIEL, Jeanne DANIEL, les frères COSQUER, Lt. PERROT, Jacques MOURLET, Paul LEMER, Madame NEDELEC Louis, Monsieur SALAUN et tous les autres furent les héros.

J'ai été seulement une victime des circonstances avec beaucoup de gratitude pour toutes ces bonnes personnes de France.

Documents annexes :



Cher Papa,

Je suppose que tu seras un peu surpris de recevoir ma lettre de l'Indiana, n'est-ce pas? L'Officier commandant mon unité m'a désigné ainsi qu'un opérateur radio, un pilote et un copilote pour cette petite mission. Il y avait cinq équipage pris dans le 433ème groupe. Nous sommes une unité de remplacement. J'ai un excellent pilote et copilote. Je suis maintenant dans la chambre du copilote. Nous nous occupons tout le temps ensemble.

Au moment où tu recevras cette lettre j'aurai probablement une nouvelle adresse. Cependant nous pouvons être ici encore pour deux ou trois semaines. On ne peut jamais dire. Nous devons attendre jusqu'à ce que nous recevions nos nouveaux avions et ensuite les rendre opérationnels .

Je suis arrivé ici vendredi matin aux environs de 11h30. Nous avons beaucoup de signatures à donner.

Comment vont les choses à la maison actuellement? J'aurais souhaité être là pour quelques jours, mais tu sais comment vont les affaires avec cette guerre en cours. Enfin je serai à la maison lorsque la guerre sera finie, j'attends cela avec impatience n'est-ce pas?

Hé bien, Papa, je dois partir maintenant. J'espère te revoir plus tôt que prévu, je l'espère.

Très affectueusement,

C. E. Bell

PRESQUE ISLE, MAINE  
AUTH = 00 NAW 1-08- 43  
ORDRE D'OPÉRATION  
N° 130  
EXTRAIT

SECRET

8 - Le membre d'équipage dont le nom suit, temps permettant, par voie aérienne, dans l'avion indiqué ci-dessous, le moment venu, du Camp de l'armée de l'air de PRESQUE ISLE, dans le Maine, par la route nord atlantique au Royaume Uni (UK = United Kingdom) et de là à CASABLANCA au Maroc et, dès l'arrivée dans le théâtre d'opérations en Afrique du Nord, l'équipage devra se présenter au Commandant du Commandement d'entraînement Nord Ouest Américain, Casablanca Maroc, pour affectation ultérieure et mission avec la 12<sup>e</sup> Force Aérienne.

---

Remplacement d'avion perdu  
Projet N° 90211 - R  
Embarquement N° F.O. 488- AM  
(A.P.O. N° 122-01)  
C-47 A-DK

42- 92061

Sergent Cecil E. BELL

38200338 CC

Ceci est un changement PERMANENT de situation.

Une allocation de sept dollars (\$7,00) est autorisée pour les hommes engagés pour les périodes de mission temporaire, en route pour la destination finale en accord avec la loi et les règlements en vigueur, si déplacement est effectué par la voie aérienne. Pour le voyage par le rail et pour les périodes de délai en route vers la destination finale, l'allocation monétaire, au lieu des rations et des logements, est prescrite selon l'article 35 -4520.

Depuis le moment du départ du continent des États-Unis jusqu'à l'arrivée à la situation permanente Outre-mer, le paiement à la journée est autorisé pour un maximum de quarante cinq (45) jours.

TOT. TDN. PC. 1-5250 P 431-01-02-05-04-05-07-08 A 212/40425.

Par ordre du Général de Brigade GILES :

TALLMADGE L. BOYD

Lieutenant Colonel, Chef du Corps de L'armée de L'air,  
Division des Opérations.

Officiel:

S I William H. HULBERT

Section des Ordres d'Opérations

l'extrait:

Division des Opérations du Corps de L'armée de L'air.

Sous-lieutenant, Corps de l'Armée de l'Air.

Copie certifiée conforme à

Signé

Robert F. HATEIELD

ORDRES de Mission OUTRE-MER - de PRESQUE ISLE, MAINE

---



Lettre du sénateur Lindley BECKWORTH du Congrès des États Unis :

Mrs BELL 1213 Moberley, LONG VIEW, Texas.

Chère Madame BELL

Le Département de la Guerre m'a récemment notifié que votre fils, le Sergent Cecil E. BELL, est porté disparu en opération. Puis-je vous exprimer et à votre famille ma compassion dans cette incertitude qui je le sais, doit vous peser.

Si je peux vous apporter une assistance, s'il vous plaît appelez-moi. Je désire vous être utile.

Votre ami.

Signé : Lindley BECKWORTH.

---

Lettre du Département de la Guerre, à la famille BELL, annonçant le retour du Sergent BELL dans son unité.

Ministère de la Guerre

Bureau de l'Adjudant Général

Washington 8 Septembre 1943.

Mrs. BELL

1213 Moberley, Longview, Texas

Chère madame Bell,

Je suis très heureux de vous informer qu'un rapport a été reçu qui annonce que votre fils, le Sergent Cecil E. Bell, N° 38200338, qui auparavant était porté disparu le 11 août 1943, a rejoint son unité et son service. Le rapport ne contient pas d'autres détails.

Je vous suggère de correspondre avec le Sergent Bell, à la même adresse que vous utilisiez avant qu'il ne fût porté disparu, jusqu'à ce qu'il vous notifie une autre adresse.

Il vous est demandé instamment de ne pas faire de publicité de cet incident à toute personne en dehors de votre famille proche. Une telle publicité n'est pas considérée comme être dans les meilleurs intérêts du pays. Votre coopération en cette matière sera grandement appréciée.

Je suis heureux de vous soulager de l'anxiété que vous avez si courageusement supportée depuis que votre fils était porté disparu.

Sincèrement à vous.

Signé H. B. LEWIS  
Par ordre pour l'Adjudant Général

Brigadier Général,

Reconnaissance de Cecil E. BELL par Thomas E. DUANE.

CONFIDENTIEL

-----  
Quartier Général

Du Théâtre Européen des Opérations de l'Armée des Etats-Unis  
Bureau de l'A.C. du S-G 2

Date: 27 Août 1943

POUR QUI PEUT ÊTRE CONCERNE :

Je soussigné, Thomas E. DUANE ASN 15057554, certifie que j'ai connu et ai été associé au Sergent Cecil E. BELL, ASN 38200338, A.C avant qu'il fût porté disparu en opération au-dessus du territoire ennemi. La personne dont la signature et l'empreinte digitale du pouce droit apparaissent ci-dessous est l'individu dont il est fait référence ci-dessus.

Signé Thomas E. DUANE

Empreinte digitale du pouce droit de Cecil E. BELL.

-----  
L'individu dont la signature et l'empreinte digitale du pouce droit apparaissent ci-dessus, a été identifié, à la satisfaction de ce bureau, comme étant : Cecil E. BELL, Sergent, A.C., ASN 38200338, auparavant porté comme disparu en opération au-dessus du territoire ennemi.

Signature illisible

Agent Spécial C. I. C.

---

SO 243

Quartier Général ETOUSA

CONFIDENTIEL

31 Août 1943

EXTRAIT-

Le Sergent Cecil E. BELL, 3820038, auparavant affecté au 433<sup>e</sup> groupe du 1<sup>er</sup> TR Carrier Comd, est affecté au service du Quartier Général ETOUSA et placé en TD section G-2. Chef d'état-major Général, GSC.

Par ordre du Lieutenant Général DEVERS :

I.H. EDWARDS, Chef d'état-major GSC

---

INSTRUCTIONS

SECRET

Quartier Général de l'Armée des États-Unis  
Théâtre des Opérations en Europe.

AG 300-4 E- GR

7 Septembre 1943

Objet: Instructions N° 52  
A: Sergent Cecil E. BELL, 38200338 Hq Det, ETO.

Par Autorité du C G  
E.T.O.U.S.A.

I - Le Commandement Général, conformément aux ordres, comme cela est prévu dans le service militaire, décide qu'étant évadé du territoire ennemi, vous serez dirigé vers les États-Unis par le premier moyen de transport aérien disponible, pour affectation à la Première Force Aérienne, au Quartier Général, à Mitchel Field, New York. A votre départ effectif du Royaume-Uni, vous serez transféré, dans votre grade, à la Première Force Aérienne à Mitchel, New York.

2 - Le voyage est à effectuer sur avion militaire, aéronaval ou commercial, sur navire d'Etat ou navire de commerce et/ou par chemin de fer. Une franchise de 55 livres de bagage est autorisée pour le voyage par air. En conséquence, une indemnité de 6 dollars par jour est accordée pour le voyage aérien. Le F.D. vous paiera en compensation de la ration journalière (sauf vol aérien) en accord avec la table II, paragraphe 2, Art.35-4520, lorsque vous êtes en situation de voyage.

3- TCNT. TDN. FSA. 1-5600 P 31-02, 03 A 212/40425.

4- L'attention est attirée sur la Sec II, Circ. No 145, WD 1943, concernant la préparation et la distribution des extraits de copies.

Signé W M BAIRETT  
Lieutenant Colonel A. G. D.  
Assistant l'Adjudant Général.

---

## CITATION

Selon les instructions du Président, conformément aux dispositions de la Constitution, la décoration Purple Heart est décernée par le Ministère de la Guerre à :

CECIL E. BELL (ASN 38200338), Sergent des Forces de l'Armée de l'Air, pour mérite militaire dans le combat contre l'ennemi. Le 11 août 1943, l'avion sur lequel le Sergent BELL était mécanicien, se trouvait au-dessus du territoire ennemi en route pour le Maroc, lorsqu'il fut attaqué et abattu par des avions de chasse ennemis. Le Sergent BELL, seul survivant du crash, malgré une sérieuse blessure provoquée pendant l'attaque, se déplaça à travers le territoire ennemi et réussit son évvasion vers l'Angleterre.

Par ordre du Major TUTTON:

R. E. WILLIAMS, JR.  
1er Lt., Corps Armée de l'Air.

## PURPLE HEART

Décoration reçue pour blessures contractées en cours d'action, le 11 août 1943. Sergent CECIL E. BELL, ASN- 38200338.

---

Instructions pour remise de la décoration Purple Heart.

## MINISTERE DE LA GUERRE

Bureau de l'Adjudant Général  
WASHINGTON

Référence en réponse à: AGPD - C 20 1 Bell Cecil E. (5 avril 1944) AS 38200 338

Objet: Décoration Purple Heart.

Par: l'Officier Commandant  
Le 5<sup>e</sup> Groupe Division Transbordement  
Love Field, DALLAS 9, TEXAS.

Au : Sergent Cecil E. BELL, AC.

- 1 - Par instructions du Président, la décoration Purple Heart vous a été décernée.
- 2 - La décoration Purple Heart sera expédiée à l'Officier Commandant le Groupe division transbordement, à Love Field, Dallas 9, TEXAS, et cet Officier fera le nécessaire pour vous remettre cette décoration avec la cérémonie appropriée.

Par ordre du Secrétaire à la Guerre  
L'Adjudant Général  
RICHARDS.

---

---

RAPPORT du Sous-lieutenant PERROT Marcel, résidant à PLEUVEN (Finistère) Chef de Section à la 7<sup>e</sup> Compagnie des F.F.I. de QUIMPER.  
Chef Cantonal de la Résistance à FOUESNANT.

à : Monsieur le Chef de L'Etat-major américain à QUIMPER.

Objet: Sauvetage d'un aviateur américain : le Sergent CECIL E. BELL, Matricule 38200338, domicilié : 1213 Mobberty Avenue, LONGVIEW, TEXAS.

Le 11 août 1943, à 15 heures, un combat se déroule au-dessus du bourg de Pleuven entre un gros avion américain bimoteur et deux Messerschmitt. L'avion américain en difficulté vole bas et les chasseurs allemands camouflés dans les nuages piquent sur lui et le mitraillent à tour de rôle. Après quelques minutes l'avion américain est en feu et volant en rase-mottes heurte des arbres, se brise en deux et flambe dans un champ, à 500 mètres environ du village, près de la chapelle Saint-Thomas.

A bicyclette, je me rends sur les lieux, mais dès le départ une crevaison m'oblige à continuer la route à pied, en courant. A mon arrivée sur le terrain, une cinquantaine de personnes, placées derrière et sur le talus du champ, entourent l'avion mais sans s'en approcher, craignant qu'il ne contienne des bombes. Immédiatement je me rends près de l'appareil suivi de Monsieur LANNURIEN, courtier à Pleuven, je rencontre un aviateur et comme je parle anglais, il m'apprend que quatre de ses camarades sont dans les flammes, mais que trois d'entre eux ont probablement été tués par balles, en vol. L'avion flambe et explose de toutes parts, nos efforts pour nous approcher utilement sont vains. Le temps passe, je ne peux que conseiller à l'aviateur rescapé de s'enfuir pour ne pas être pris par les allemands. Après lui avoir indiqué la conduite à tenir je le confie à Madame DANIEL, Mesdemoiselles Jeanne DANIEL et Christine MAUGUEN de Pleuven qui s'enfuient avec lui et le cachent dans le bois de Cheffontaines. Presque au même moment une cinquantaine d'Allemands viennent occuper le terrain et à coups de crosses font le vide autour d'eux. Leur ayant demandé de laisser quelques hommes jeter de la terre sur l'avion, afin d'empêcher la carbonisation des corps, je me fais insulter et sortir du terrain. Il est 15 h 30, je rentre au village et reprends mes occupations, me tenant prêt à agir suivant les événements.

A 20 heures, apprenant que les Allemands enquêtent et patrouillent, je me rends, accompagné de M. Georges COSQUER instituteur à Pleuven et Flavien MARZIN de Pleuven également, près de l'aviateur rescapé (le Sergent Cecil E. BELL) que nous habillons en civil et munissons d'une bicyclette.

Estimant que le bois de Créac'h Quéta en Pleuven est moins dangereux que celui de Cheffontaines, nous nous y rendons à vélo. L'Américain roule près de moi, nous traversons le village parmi la foule attirée par l'événement et rencontrons quelques Allemands. Personne ne nous remarque.

Pendant quatre jours le sergent CECIL E. BELL tient le maquis à Créac'h Quéta. Nous le ravitaillons et lui rendons de discrètes visites. Au quatrième jour, par l'intermédiaire de Monsieur LANNURIEN (précité) j'entre en relation avec Monsieur SALAUN, directeur du collège « Le Likès » à Quimper, Capitaine de réserve, qui se propose de rapatrier le sergent Américain. J'accepte et M. SALAUN, dans une voiture pilotée par Monsieur Jacques MOURLET négociant à Quimper, quitte Pleuven, le 16 août 1943, emmenant l'aviateur. Pendant quelques jours le sergent BELL est hébergé chez Monsieur MOURLET, rue du Cosquer à Quimper et soigné d'une blessure par balle à la cuisse gauche.

Dans les premiers jours de septembre j'apprends par Monsieur SALAUN que notre ami Américain est en Angleterre.

D'après les renseignements fournis par le sergent BELL, l'avion dont les tôles étaient marquées « ALCLAD » était un sanitaire et l'équipage, outre le sous-officier précité, comprenait :

- le Lieutenant RAPIN
- le Lieutenant MAHURIN
- le Lieutenant JABLOWITCH
- le Caporal Sam KAHN

Inhumés à PLEUVEN, le 13/08/1943.



Plus de 4 000 personnes assistaient aux obsèques. Les femmes portaient des gerbes de fleurs. Véritable manifestation de sympathie à l'égard des Alliés et que les Allemands voulurent réprimer par la brutalité.

Le 20/08/1944, une délégation américaine comprenant le Major LOCKLAND (USA), le Capitaine COWEM (Angl.) et trois Sous-officiers alliés a assisté à PLEUVEN à une cérémonie commémorative (service religieux et prise d'armes) en la mémoire des Lieutenants RAPIN, MAHURIN, JABLOWITCH et du Caporal Sam KAHN.

Quimper le 18 Septembre 1944

Signé Marcel PERROT.





Délégation d'anciens combattants du Canton de Fouesnant



Larry et Steven, 2 fils de Cecil Bell découvrent la stelle





Mr DENIEL, Mme DENIEL née RION, les soeurs du Lt. Jabloritch,  
Mme MORVAN née DANIEL





Flavien Marzin tendant le blouson à un fils de Cecil Bell, Lassy Bell

