
Dans le cadre de recherches sur le crash de la superforteresse B 17 américaine (15th USAAF, 463th group, 774th squadron, serial 42-31843), portant le nom, un peu fatidique de « Flak Happy », abattue le 15 août 1944 par la défense anti-aérienne allemande et dont les débris sont tombés sur la Commune de St Marcel-lès-Valence, entre autres au quartier « du Rat » et à « Michaud de Laure », j'ai été amené, après avoir lu des informations échangées sur un blog américain, où son nom était évoqué, à prendre contact avec Monsieur Jean-Marie Bouillin.

Témoignage sur l'aide apportée au 2Lt Jones du B-17 42-31843 « Flak Happy » par J-M Bouillin

Originaire de Bourg-de-Péage, celui-ci, avait à l'époque 12 ans et demi et passait ses vacances, comme toujours, à Châteauneuf d'Isère, commune dont il avait, sur son vélo, sillonné tous les chemins, y compris les moins praticables.

Ce dimanche 15 août, partit de Bourg-de-Péage, où il avait pris le pain, il coupait par les collines et pédalait vers Châteauneuf.

Il avait dépassé depuis environ 2 kilomètres le pont de Vernaison et pouvait déjà voir « La Vanelle », en bas, longeant l'Isère, au flanc de la colline, quand il s'arrêta pour souffler.

Il devait être environ 11 heures 30, le ciel était d'azur, totalement dégagé et il n'y avait absolument aucun vent.

Du haut de son promontoire, il avait une vue circulaire sur l'ensemble des alentours, son regard fut cependant rapidement attiré par des « cylindres » argentés, qui bourdonnaient, très haut dans le ciel et qui se dirigeaient de Romans vers Valence, ainsi que, peu après, par les déflagrations sourdes des tirs de l'artillerie anti-aérienne, du côté de Romans, qu'on entendait aller en s'amplifiant.

On pouvait même maintenant discerner clairement les impacts, qui déchiraient des trous noirs dans les carlingues des avions, suivis, inmanquablement, quelques instants plus tard, par l'apparition des corolles blanches des parachutes dans le ciel bleu.

Son regard se concentra sur trois ou quatre de ces corolles et plus particulièrement sur une, sur sa gauche, qui semblait se diriger dans sa direction.

Et le voilà, qui dévale la pente, à l'encontre du point de chute présumé de l'aviateur.

Il le trouve, à environ 1,5 kilomètre de là, au bord de l'Isère, en train de lutter avec les suspentes et la soie de son parachute.

Leurs regards se croisent, une seconde d'anxiété, mais l'américain devine qu'il n'a peu à craindre d'un gamin. Le petit Jean-Marie l'aide à se dessangler de tout son attirail et à cacher l'énorme paquet de son parachute.

Ne parlant pas un traître mot d'anglais et l'autre un non moins traître mot de français, il lui fait signe de le suivre et les voilà partis à remonter la colline.

De temps en temps, le gamin allait de l'avant, en escaladant la pente pour voir si la voie était vraiment libre et ne présentait aucun danger.

Quotidiennement la moto side-car de l'estafette allemande sillonnait ces routes, mais ce jour là, on ne la vit pas.

Se disant que les chiens des Allemands ne parviendraient, très certainement, pas à le sentir dans un milieu pareil, il fit se cacher l'aviateur dans un champ de tabac, afin d'aller seul à la ferme de Maurice et Madeleine Reynaud, pour savoir ce qu'il convenait de faire.

Il faut dire que dans la région, si l'on avait déjà entendu dire qu'un débarquement des alliés avait peut-être eu lieu en Normandie, on ignorait tout de celui qui venait de se dérouler, le matin même, en Provence et particulièrement sur ce flanc là de la colline, où l'on avait, de toute façon, aucune réception TSF.

Voilà donc toute la famille de retour au champ de tabac.

Arrivés sur place, naturellement, le pilote avait disparu !

Le petit Jean-Marie leur avait-il raconté des bobards ?

Non, ce n'était pas son genre. Pendant que chacun auscultait les environs, le pilote, bien caché à l'écart, observait la situation et en tirait les conclusions !

Il se montra enfin et on le conduisit à la ferme en riant, on lui donna de l'eau à boire. Il n'avait qu'une très légère blessure à la jambe, que l'on pensa immédiatement.

Jean-Marie était régulièrement envoyé en guetteur au portail pour voir si quelque Allemand n'arrivait pas.

La question était de savoir « ce qu'il convenait au mieux de faire de lui », personne ne possédait de téléphone et nul n'était capable de trouver spontanément une solution à ce problème.

Le beau-frère de Maurice, habitait à 300 mètres de là et connaissait, paraît-il, un certain « Foster » de Romans, qui avait, peut-être quelque chose à voir avec le maquis...

En attendant, il fallait préparer notre américain à faire une sortie en civil pas trop remarquée, il convenait donc de lui trouver des vêtements. Mais, à côté de lui et son bon 1,80 m, les Reynaud, c'était tous des nains !

On prit ce que l'on trouva de plus grand : le pantalon lui arrivait à mi-mollet, la veste aux coudes, mais enfin, à la nuit tombée et en plein été, ça pouvait à peu près convenir.

Madame Reynaud, prévoyante, lui pris ses papiers et les tirebouchonna dans du papier de journal jusqu'à ce qu'ils ne fussent devenus qu'un tout petit cylindre, qu'elle alla cacher dans un trou, au fond du poulailler, qu'elle recouvrit d'une grosse pierre.

Oubliés, ils y restèrent, jusqu'à ce que des travaux soient effectués dans cette ferme, sur quoi les papiers furent retournés, après mille et un détours à leur propriétaire.

La nuit tombée, « Foster » arriva à bicyclette, en compagnie d'un certain « Agopian » et ils emmenèrent notre Américain.

Il allait participer, deux semaines plus tard, aux côtés des Résistants, à la libération de Romans et Jean-Marie Bouillin ne le revit jamais plus.

Coïncidence, Monsieur Nyle W. Jones, puisque c'est le nom de notre Américain, se trouvait en poste à Alger, en 1952, alors que Monsieur Bouillin y avait suivi ses parents. Hélas, leurs chemins ne se croisèrent pas dans l'effervescente métropole algérienne.

Il est à noter, qu'en début d'après-midi deux autres aviateurs ont été accueillis et cachés dans deux fermes situées au dessus de « la Vanelle ». Si l'un n'était que très légèrement blessé, l'autre l'était beaucoup plus gravement. Un médecin des environs lui avait déjà administré probablement de la morphine et il était pratiquement hors de question de ne pas le sauver sans devoir passer par un hôpital.

Monsieur Bouillin ignore ce qu'il est advenu de ces deux hommes.

Fin du témoignage,
recueilli par téléphone, le 12 janvier 2012, de 19 à 20 heures.

Sera envoyé par la Poste et corrigé, annoté, éventuellement modifié, par Monsieur Bouillin lui-même.

Plane: "flak happy" 42-31843 B-17
Pilot: Lt. Adrian Swain, Co-Pilot Lt. Nyle W. Jones

Mission:
463rd Bomb Group, 774th Squadron, to bomb Valence Bridge on first morning of southern invasion, 15 August 44.

Shot down:
Swain wrote "...approaching the most northerly target on Invasion Day to destruct infrastructure..." possibly by 88s on Rhône river near Romans. 4 lost.

Where:
...."a 180-degree curve that would bring them parallel to the bridge at Valence. The Plane ahead begins to open bomb bay doors..." they were that close.
Missing Air Crew Report (MACR): #7673

Crew: 8 saved by Resistance all nearby, 2 captured by Germans.
Lt. Nyle Jones: rescued by boy at edge of Isere River in Bourg de Peage, hidden by farm family Reynauds, taken to Maquis HQs, fought with Maquis to liberate Romans, repatriated to join original crew dropping supplies and OSS agents to Résistance in France, Italy and Balkans.

I am interested and thank you for your activities at that time...edhoff2@juno.com
Marthellen

Marthellen Jones Hoffman, niece
#5
cepe
Squadron Member

Re:Lt. Nyle W. Jones, his secret 885th/2641st missions with OSS 04/14/2009 04:15:27 AM (permalink)

Hello from France

Thank you Marthellen for the infos.

I... know well the story of "42-31843". The plane crashed at the little town (in 1944) of Saint-Marcel-les-Valence in the middle Rhône valley S/E of Valence.
That day, the 463rd BG loss a total of 3 B-17 over "Valence area".

Five men were reported KIA, nine were EVD and five reported POW's in the two other planes.

These three bombers were the last loss over France to the 15th USAAF.
The next day, 16 of August, was the all last bombing mission for the 15th USAAF over France, and without losses.

The August 15 was the famous "Dragoon" operation. One P-38 fighter was also reported MIA over sea (pilot safe and rescued 3 days later by an US battle ship).

I contact you in your private address for other informations.
Note : I possess one original copy of the famous book of Monroe Mc Closkey "secret Mission", but don't have knowledge of the Nyle W. Jones'one.

In his book curiously, McCloskey don't talk about the loss of two of his plane special squadron in the area where I live.
The "Miss Charlotte", B-17 "F" # 42-30500
and
the "Dallas Lady", B-24 "G" 42-78243.

Both crashed against the Alps mountains during secret night missions, all men (a total of 20) were KIA's.

Their stories are enclosed (S/Lt Desjardins and Meyers) in our web site at www.aero-relic.org

From France, French Riviera, have a nice day

Philippe

Altitude de largage et de croisière d'un B 17: en moyenne 8 000 à 8 300 mètres.

*Un B 17 transportait 7.985 kg de bombes
Sur Valence, il y avait 27 B 17 engagés*

*162 bombes de 1000lbs ont été larguées, soit 73.481 kg
73.481 kg divisé par 7.985 = 9,2 Il y aurait donc au maximum six B 17 qui n'auraient pas largués leurs bombes.*

Le récit de Mr. Bouillin devient donc plausible: les avions, non seulement semblaient, mais allaient réellement de Romans vers Valence.

C'est aux abords de la ville, que la « Flak Happy », comme le décrit le capitaine fût touchée par ladite Flak avant même d'avoir atteint son but, au moment où les avions, arrivant de Celono (au nord-ouest de Milan), en passant très au dessus les Alpes, (en évitant soigneusement Grenoble et tous les endroits susceptibles de signaler leur passage), décrivaient une large courbe de 180°, (qui les amènerait pratiquement en direction du chemin de retour) et (vu qu'il n'y avait pas de vent) permettrait de passer exactement à l'aplomb du pont de Valence.

Le capitaine Swain décrit le but comme étant près de Romans. Ils volaient donc « à vue », en longeant l'Isère, mais en évitant Romans, qui servait de point de repère.

Monsieur Bouillin me parlait d'une altitude de vol, qu'il chiffre à 2000 mètres.

Je n'ai pas repris ce détail, car j'imagine que, vu l'intensité de la défense anti-aérienne, les appareils ne se seraient pas risqués si bas. Ce qu'il a vu, c'était probablement les appareils déjà touchés et en perdition, à ce moment là. Les débris d'un deuxième avion tombaient sur Valence nord et le Bourg, deux d'entre eux semblent donc avoir été touchés « à l'aller ».

Mais ici, les chiffres diffèrent entre trois et quatre crashes, en tout.

Un autre crash étant localisé à 15 km au sud de Valence (commune de Upie), on peut penser qu'il s'est produit sur le chemin du retour (?).

D'après les constats d'époque, la « Flak Happy » a explosé en touchant le sol, ce qui laisse à penser que ses bombes étaient toujours à bord, très certainement déjà amorcées.

Version de « Crash aériens en Drôme » :

VALENCE – 15 août 1944

Aux premières heures du jour, les troupes alliées débarquent sur les côtes de Provence. A 11h 07, 27 B 17 du 463rd Bomber Group de la 15th Air Force larguent, sur le pont routier au-dessus du Rhône, 162 bombes de 1000 lb. La dispersion des bombes s'étend aux habitations des quartiers nord-est de la ville de Valence causant la mort de 280 personnes, et plus de 200 blessés. La puissance de la Flak cause la perte de trois bombardiers alliés :

Un B 17, se pose en brûlant, au lieu dit « Le Rat » sur la commune de **Saint Marcel les Valence**. Parmi les dix membres d'équipage qui ont sauté en parachute, huit sont récupérés par les résistants locaux, et deux sont faits prisonniers.

Un B 17, explose en vol et de nombreux débris de l'appareil tombent sur **Valence et sur Bourg les Valence**. Parmi les neuf membres d'équipage, quatre sont tués et cinq autres qui ont sauté en parachute sont faits prisonniers.

Un B 17, en feu, s'écrase au sol, au nord est de **Upie**. Des dix membres d'équipage sautent en parachute, un seul est retrouvé mort.