

Lors de la Toussaint 1944, les conditions météorologiques étaient très défavorables pour la navigation aérienne dans le couloir rhodanien : plafond très bas, pluie incessante et température très fraîche. Les troupes françaises et alliées étaient confrontées à de durs combats à l'approche des Vosges où les Allemands s'étaient retranchés. Les missions aériennes étaient devenues fréquentes pour l'évacuation des blessés vers les hôpitaux du sud de la France, mais aussi pour les renforts de troupes depuis l'Italie du Sud. C'est dans ce contexte que ce sont produits des crashes de Douglas C 47 dans la Vallée du Rhône.

L'accident du Dakota C 47, le 1er novembre 1944, dans le Massif du Mont Pilat (Loire).

Le 12 novembre 1944, le Douglas C 47, s/n 42-92700 du 64th Troop Carrier Group appartenant au 51st Troop Carrier Wing de la XIIth Air Force, dont la base principale se situe sur le terrain de Rome-Ciampino (Italie), décolle de la base aérienne de Luxeuil (Haute-Saône). Il effectue une mission d'évacuation sanitaires de blessés à destination du terrain d'Istres le Tube (Bouches du Rhône).



A bord de l'appareil :

l'équipage : 1st Lt. Carson Max Roberts, ASN 06889032, pilote, 792 h 50 de vol sur C 47 ; 2 Lt. William C. Ward, ASN 0-715891, co-pilote, 198h 20 de vol sur C 47 ; Sgt. Shirley N. Breckinridge, ASN 18130324, mécanicien ; Caporal Howard E. Kahler, ASN 16104389, radio.

une infirmière, 1st Aleda Ester Lutz, de l'US Army Nurse Corps, ASN N 730648, du 802nd EVAC Squadron appartenant au 51st TCW, dont la fonction à bord est d'assurer le convoyage et de donner des soins aux blessés durant le vol.

des blessés américains : Cne. William A. Steinhurst, ASN 0-511942 ; 1st Lt. Roger M. Philips, ASN 0-463816 ; S/Sgt. Leonard Vasquez, ASN 20820360 ; Sgt. Ronald Takara, ASN 30102047 ; 1st Class. Ellis F. Gillipsie, ASN 35606884 ; 1st Class. Ciro J. Romono, ASN 32659599 ; 2nd Class Edwin Beal, ASN 31041602 ; 2nd Class John Ferrata, ASN 33671964 ; 2nd Class John B. Young, ASN, 31250868.

des blessés prisonniers de guerre allemands : Anton Eppenschwantiner, Bertholdt Hennegriff, Heinrich Loesch, Erich Kimmerle, Max Schman et Ottmars Spang. (sous réserve de l'orthographe des noms).

Lors du survol de la région lyonnaise, les conditions météo sont franchement mauvaises : couverture nuageuse au-dessous du sommet des collines, il pleut, la température est négative dans les basses couches. Des conditions givrantes pour un vol à basse altitude.

Monsieur Eugène Masson, qui s'est installé avec sa famille à La Jasserie, en 1927, évoque cet accident d'avion dans son ouvrage «La Jasserie et le Mont Pilat».

«Il était quinze heures environ. Ce jour là, le Mont Pilat était sombre comme la nuit. La Jasserie était silencieuse. Pas une âme qui vive dans les alentours, pas un seul client dans les salles.

Je somnolais devant l'âtre, les femmes à la cuisine, vaquaient à leurs occupations. Soudain, in bruit de tonnerre. Il nous sembla que la maison tombait sur nos têtes. Je courus dehors, les femmes en firent autant. Un avion venait de passer. Il avait dû frôler la maison pour faire un tel vacarme. Je revins devant l'âtre et les femmes reprirent leur travail. Puis, plus rien, pas un bruit suspect ne frappa mes oreilles. Le soir, nous allâmes nous coucher comme d'habitude, sans nous douter qu'à moins de deux kilomètres un épouvantable malheur venait d'arriver.

«Le jour pointait quand un jeune paysan, du hameau de La Roche, vint nous apprendre la terrible nouvelle. L'avion perdu dans le brouillard avait erré aussi dans le ciel de Doizieux. Lorsque les fidèles sortirent de l'église, à la fin des vêpres, ils entendirent une explosion dans la montagne, qui se répercuta dans la vallée.

«Un groupe de jeunes gens du village, munis de lampes, gravit les cols escarpés. Il était près de minuit lorsqu'ils aperçurent une faible clarté. C'était l'avion qui achevait de se consumer. Le spectacle était terrifiant. Effrayés, ils redescendirent à Doizieux où ils donnèrent l'alerte.

«Avec ce jeune paysan, j'allais sur les lieux du sinistre. Je me refuse à décrire le spectacle atroce que j'avais devant les yeux. J'en conserverai toute ma vie, comme une hallucination, le souvenir. Dans un enchevêtrement indescriptible de ferrailles tordues, des corps brûlés, calcinés, noircis, jonchaient le sol. Un soulier de femme, intact, attestait qu'il devait y avoir une femme parmi les victimes. Avoir échappé à la mort sur le champ de bataille et venir trouver au Pilat, pays du silence et de la paix ! Un soldat, pourtant, avait échappé à l'incendie. Son cadavre était là, étendu sur le bord du chemin. Son corps athlétique ne portait pas de trace de brûlure. Sa figure reposée, il semblait dormir et portait une médaille religieuse».

D'autre part, Monsieur Pierre Dumas, membre de l'Association 'Visages de notre Pilat', cite Madame Marie Jamet, qui avait 26 ans, au moment des faits : *«Nous avons appris le drame que le lendemain, lorsque l'on est venu nous l'annoncer. Nous sommes montés trois ou quatre, aujourd'hui, je suis la seule survivante du groupe. Le brouillard avait disparu. C'est un endroit que je connaissais bien puisque nous y avons des terrains tout proche. Aujourd'hui, j'irai encore les yeux fermés. On passe par un petit chemin qui part du Crêt de Bote et s'enfonce dans les bois. C'était à trois quart d'heure de marche de chez nous. Lorsque nous sommes arrivés dans la forêt, en-dessous des ruines de la ferme de Bote, on sentait une forte odeur de brûlé. Tous les corps étaient carbonisés, sauf un. Il avait dû se sortir de lui-même ou être éjecté. Lorsque nous sommes arrivés sur place, il n'y avait que l'infirmière qui avait été sortie des débris».*



L'épave du C 47

Et, Madame Jamet, se rappelle : *«Les victimes ont été descendues par le gérant de l'hôtel de l'Oeillon, à l'époque, il s'appelait Firmin Morel. Il était monté avec deux bœufs attelés à son tombereau et avait redescendu les victimes jusqu'en bas et de là ont été emmenées au Crêt de l'Oeillon...».*

L'appareil s'est écrasé à mi-chemin entre le Crêt de Bote et le Crêt de la Perdrix, aux environs de 1250 mètres d'altitude, dans le Chirat (*nom local donné aux coulées de blocs de rocher qui recouvrent les versants sous forme d'éboulis ou de pierriers*) de l'Escoutay, au lieu-dit 'Sahara' ou 'les Sarras', sur la commune de Doizieux. Sur l'une des rares photos exploitables, il semble que l'avion se dirigeait vers l'est au moment de l'accident.

Ce sont donc, ces premiers sauveteurs du hameau de La Roche qui, au retour à Doizieux, informèrent les autorités. Celle-ci transmirent l'information au Commandant Madaillac du Quartier Général des Forces Françaises de l'Intérieur (FFI), place Bellecour à Lyon, qui contacta la Military police américaine, en ces termes : *«Nous avons l'honneur de vous informer que dans la nuit du 1er au 2 novembre, un avion américain a été découvert au Mont Pilat (Loire). Onze corps ont été trouvés et emmenés à l'hôpital de Saint Chamond (Loire)».*

A 17 h 30, un autre message du Quartier Général des FFI à la Military Police indiquait que onze corps brûlés avaient été découverts et qu'il était possible que d'autres se trouvent sous l'épave, ce qui nécessiterait des engins de levage. Le Capitaine Myers, commandant 182nd Military Police à Vienne, répondit que sa compagnie prenait en charge l'enquête et la suite des secours. Dans un compte-rendu au 2nd Lt. Andrew M. Johnson, Prévot Principal, le S/Sgt Warren W. Ralph, de la 182nd Military Police déclare : *«En me rendant là où se trouvait l'épave de l'avion, je me suis arrêté à l'Hôtel de La Jasserie du Mont Pilat et entretenu avec Monsieur Auguste Masson, Jeanne Masson et Angèle Veyssière qui y demeurent. Ils me parlèrent d'un avion qui était passé à moins de 15 mètres au-dessus de leur hôtel, le 1er novembre, à 14 h 30, et qui s'était écrasé environ 1 mile plus loin, il leur semble que le moteur était arrêté. Ils entendirent le bruit de la chute de l'avion, mais ne se rendirent pas toute suite sur les lieux, pensant qu'il s'agissait d'un avion allemand. Il pleuvait et le brouillard était très épais».*

Les résultats de l'enquête faites par l'USAAF se bornèrent à une simple contestation intitulée d'ailleurs 'Description d'accident' : *«L'enquête sur l'avion 42-92700 a révélé qu'il s'était écrasé à 14h 30 le 1er novembre 1944 à 10 miles à l'est de Saint Chamond (France), à environ 300 pieds du sommet d'une montagne d'une altitude de 4500 pieds, sur une pente à 45° couverte d'arbres et de rochers. L'appareil ayant pris feu lors de l'impact fut entièrement détruit. Toutes les personnes à bord, soit quatre membres d'équipage, une infirmière d'évacuation sanitaire, six patients prisonniers de guerre allemands et neuf patients membres du personnel des forces armées à terre, furent tués sur le coup. L'aile droite de l'avion fut arrachée au premier impact avec les arbres, à 300 mètres du point de chute. Le poste de pilotage fut replié sous le fuselage de l'appareil. Tout le fuselage brûla à l'exception de la section arrière et des deux ailes. Tous les équipements radio ainsi que les équipements secrets furent détruits.*

«On pense que le pilote naviguait aux instruments à cause des circonstances, car la visibilité horizontale était réduite à zéro à ce moment là et les conditions météo favorisaient le givrage, ce qui entraîna une perte de puissance. Des civils français habitant la région de l'accident déclarèrent que l'avion passa à 50 pieds au-dessus du sommet de la chaîne et que les moteurs étaient coupés. Ensuite, l'avion fit un demi-tour, mais n'y parvint pas.

«Toutes les victimes de l'accident furent remises au Quartier Général de Graves Registration Company à Montélimar (NDLR, cimetière militaire américain de Montélimar). Treize des corps furent enlevés par les FFI, les sept autres furent retirés de l'épave par le 48th Q.M Graves Registration Company».

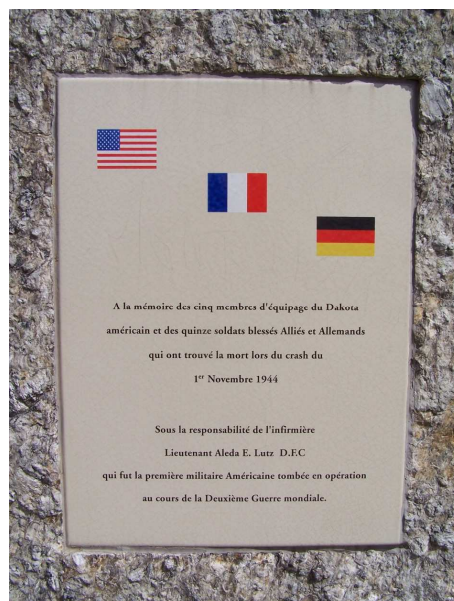
Dans le discours prononcé, le 12 novembre 1992, par Clare Morrey Murphy au 'Air Evacuation Symposium' commémorant le 50^{ème} anniversaire des évacuations par air (Flight Nursing), retraçant la création 801st et 802nd Medical Air Evacuation Squadrons, devenus opérationnels le 10 décembre 1942, et leur historique, il rappelle la mission du 1st novembre 1944 effectué par Aleda E. Lutz : *«Le mauvais temps était probablement notre pire ennemi. C'était quelque chose sur laquelle nous n'avions pas prise. Des journalistes racontèrent que les pilotes du 51st Troop Carrier du Général Manning volaient même quand les oiseaux étaient cloués au sol ! Le 1er novembre 1944, le 1st Lt. E. Lutz et ses 15 patients s'écrasèrent contre une montagne. Aleda et toutes les autres personnes qui étaient à bord furent tuées. En France, lorsque nous évacuions des patients de la Trouée de Belfort, près de la frontière allemande, par mauvais temps, nous volions bas et suivions le fleuve jusqu'à Marseille. Aux environs de Lyon, l'appareil d'Aleda fit une erreur de navigation à un confluent. Il est évident que lorsqu'ils s'en aperçurent, ils essayèrent de revenir vers le fleuve mais un plafond bas et une montagne prélevèrent leur tribut».*

Nos remarques personnelles sur cet accident :

l'appareil volait très bas et à vue en suivant le cours du Rhône.

La nature de la mission, une évacuation sanitaire, peut expliquer ce vol à très basse altitude. Il est fort probable que parmi les blessés se trouvaient des 'crâniens' ou des 'pulmonaires' et qu'un vol en altitude avec ses changements de niveau donc engendrant des variations de pression atmosphérique risquait d'être fatal aux blessés : dérèglement du rythme cardiaque, manque d'oxygène, mais également dérèglement du goutte à goutte pour les perfusés. De plus, il ne faut pas perdre de vue, que la mission principale des appareils est le transport de troupe, de fournitures, de munitions, d'essence... sur la ligne de front. Rares sont les appareils aménagés en avions sanitaires qui portent le signe distinctif de la Croix-Rouge.

A Vienne, l'appareil continue de suivre le fleuve et à hauteur de Condrieu, pris par le brouillard, il poursuit sa route tout droit, n'apercevant pas que le fleuve fait une boucle. Après quelques minutes de navigation, s'apercevant de son erreur, il tente de faire demi-tour, mais ne trouve pas d'ouverture dans la couche de nuage. Et c'est alors qu'il rencontre un fort givrage qui diminue la puissance des moteurs, voir leur arrêt... D'après, les rares photos, l'état des pales des hélices Hamilton ne permet pas de faire des commentaires.



La stèle commémorative à la Jasserie du Mont Pilat

De nos jours, seuls les corps du Capt. William A. Steinhurst et du 1st Lt. Aleda Ester Lutz, reposent au cimetière militaire américain de Draguignan (Var). Les autres corps ont été rapatriés aux Etats Unis. Seuls, quatre corps de prisonniers de guerre allemands reposent au cimetière militaire allemand de Dagneux (Ain) : Unteroffizier Bertold Hennegrif, Gefreiter Anton Eppenschwandtner, Grenadier Erich Kummerle et Ottmar Spang. Les autres corps ayant été probablement rapatriés en Allemagne.

Après avoir écrit dans la revue «D'An l'Tan», éditée par l'Association «Le Visage de notre Pilat», en 1994, un article relatif à une fête de l'aviation qui avait eu lieu à Pélussin en 1922, Monsieur Pierre Dumas envisage d'écrire le prochain sur les accidents aériens survenus dans le Massif du Pilat. Il recueille de nombreux témoignages et de documents. En ce qui concerne l'accident du 1er novembre 1944, il demande à Madame Marie Jamet et à son frère Hilaire de les accompagner sur le lieu de l'accident. A sa grande surprise, il constate qu'aucune pierre ne matérialise ce lieu tragique, alors que dans le Pilat, on trouve des plaques, croix ou stèles rappelant la mémoire de Résistants, de personnes perdues dans la neige, ou d'aviateurs. «On s'est désintéressé de la question parce qu'il n'y avait pas de français parmi les victimes», pense alors PierreDumas.



Cairn sur le lieu du crash

Il s'agit d'un grave oubli à réparer. Des personnalités locales sont contactées, et une première réunion s'est tenu en mairie de Doizieux, le 23 mars 2000, suivi d'une autre le 5 juillet 2000. Le 6 mars 2002 a lieu une dernière rencontre où il est fait état de l'avancement du projet, de son financement, de la description de la stèle et de la désignation de son emplacement. Le 7 septembre 2002, à proximité de la Jasserie du Mont Pilat, a lieu l'inauguration du monument élevé à la mémoire des soldats alliés et allemands décédés dans l'accident du 1er novembre 1944.

LUTZ, Aleda, Ester est née en 1915 à Freeland, Michigan, USA.

Le 1st Lieutenant Aleda Lutz est infirmière navigante dans l'US Army Nurse Corps, ASN N 730648, au 802nd Medical Air Evacuation squadron du 51st TCW. Elle trouve la mort, le 1er novembre 1944, lorsque le C 47 sanitaire à bord duquel elle effectue une évacuation sanitaire s'écrase dans le massif du Mont Pilat. Au cours des 20 derniers mois sur les fronts d'opérations en Tunisie, Italie et France, elle avait effectué 196 missions d'évacuation sanitaire en 800 heures de vol et accompagné 3500 blessés.



Elle a été la première femme officier à mourir dans une zone de combat en Europe au cours de la Seconde Guerre mondiale. Le lieutenant Lutz a reçu l'«Air Medal» avec quatre «Oaf Leaf Clusters», le «Purple Heart», la Médaille de la Croix-Rouge, et la première femme à se voir décerner, à titre posthume, la «Distinguished Flying Cross».

Son nom a été donné à un établissement médical dans son état natal du Michigan, au Palais de la Gloire des femmes du Michigan «Michigan Women's Hall of Fame», à un centre médical d'Anciens Combattants «Veteran's Affairs Medical Center» à Saginaw (Michigan), à un navire hôpital et à un avion-cargo aux USA.

Le corps d'Aleda Lutz n'a pas été rapatrié aux Etats Unis. Il repose en terre américaine au cimetière militaire américain de Draguignan (Var), carré D, rangée 8, n°19.

Le paquebot français «Colombie» transformé en navire-hôpital américain dénommé «Aleda Lutz».

Les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque construisent un paquebot en acier de 13718 tonnes de jauge brute, de 147,15 m de long, de 20,2 m de large, d'un moteur développant 7500 cv équipé de 2 groupes de turbines, permettant à ce paquebot d'atteindre une vitesse de 16,5 nœuds. Mis en service en septembre 1931, le paquebot «Colombie» est le plus gros et le plus confortable des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique (Transat). Il est affecté à la ligne des Antilles, puis effectue des croisières vers les pays scandinaves, et même vers le continent nord-américain à la veille de la guerre en 1939.



Réquisitionné à Bordeaux, en novembre 1939, il est transformé en croiseur auxiliaire, et participe à la campagne de Norvège en avril 1940. Après l'Armistice, il est désarmé et participe, en 1941, au rapatriement des troupes et des civils de Syrie. Il est à quai à Bône, en novembre 1942, lors du débarquement américain. Saisi par les Américains, en décembre 1942, il est transformé en transport de troupe à New York, en 1943, et effectue huit voyages entre les Etats Unis et l'Europe. Entre janvier et avril 1945, il est transformé en navire-hôpital et prend le nom «Adela E.Lutz». Il effectue deux voyages dans les eaux européennes avant de gagner l'Océan Pacifique. Le bateau est restitué à la Transat le 10 avril 1946 et sert comme navire-hôpital en Indochine. En 1948-1949, il est complètement remis en état et modernisé dans un chantier naval aux Pays-Bas. En novembre 1950, le «Colombie» reprend du service sur la ligne des Antilles. A la suite d'un accident à Fort de France, le 4 novembre 1956, il est conduit à Porto Rico pour être réparé, et reprend du service en janvier 1957. Après 33 ans de service, il est vendu en mars 1964 à la compagnie grecque Typaldos pour naviguer en Méditerranée, sous le nom d'Atlantic, puis d'Atlantica. Suite à la mise en liquidation de cette compagnie, en 1968, le navire est désarmé, vendu à la démolition, en 1970, et détruit à Barcelone, en 1974.

Crash d'un C 47, le 1er novembre 1944, à Poleymieux au Mont d'Or (Rhône).

Le C 47 A, serial 42-92998, du 35th Troop Carrier squadron appartenant au 64th Troop Carrier Group de la XII^{ème} Air Force, décolle, le 1er novembre 1944, du terrain de Ciampino en Italie, pour un transport de troupes en France.

Alors qu'il survole la région lyonnaise, vers 11 heures, par un épais brouillard, le pilote Alvin K. Wilson fait un atterrissage forcé au lieu dit « le mont Py », sur la commune de Poleymieux au Mont d'Or, à une dizaine de kilomètres au nord de Lyon.. A bord de l'appareil, une quinzaine de personnes. Celles-ci sont réconfortées par les habitants de la ferme 'Francilon', qui se trouve non loin de l'accident.

Crash d'un C 47, le 31 octobre 1944, à Tournon sur Rhône (Ardèche).

Le C 47 A, codé K, serial 42-23469, du 12th Troop Carrier squadron appartenant au 60th Troop Carrier Group de la XII^{ème} Air Force, décolle, le 31 octobre 1944, du terrain de Pomigliano en Italie, pour un transport de troupe vers la France.

A bord de l'appareil :

un équipage de quatre hommes :

2nd Lt. Wayne, W. Agee, pilote, ASN 0-769369 ; 1st Lt. Edmond, A. Marquis, pilote, ASN 0-812460 ; Cpl. George G. Fernback, mécanicien, ASN 6895450 ; S/Sgt. Nicholas M. Moccia, radio, ASN 36703853.

14 passagers appartenant à l'US Army.

John W. Francis, Anthony V. Gabriel, Ted H. Gersh, Moris Gettleman, Seymour Eicone, Albert J. Zappari, Harold P. Fortinsky, Edwin R. Gertski, Clarence Jr. Francisco, William Fagleman, Marion Elsner, Jack M. Wilcox, Howard Dunn et Laurence F. Donaldson.



Photo de l'épave de l'avion

Vers 10 heures, alors qu'un épais brouillard recouvre la Vallée du Rhône, l'appareil effectue un atterrissage forcé, au quartier de Pierre, sur la commune de Tournon sur Rhône (Ardèche), à environ 25 kilomètres au nord de Valence sur Rhône. L'appareil qui se brise au sol, brûle partiellement.

On relève :

- quatre morts: l'aviateur Wayne, et les militaires Fortinsky, Dunn et Donaldson. Les corps sont, tout d'abord, inhumés au cimetière militaire américain de Montélimar. De nos jours, les deux premiers sont inhumés au cimetière militaire américain de Draguignan, Dunn rapatrié aux USA et Donaldson qui est inhumé au cimetière militaire américain d'Epinal.

- trois blessés : Marquis, Fernback et Moccia.

- les autres personnels sont plus ou moins commotionnés.

En juin 2011, le fils d'Edwin R.Gertski est venu à Tournon pour voir les lieux et rencontrer des témoins du crash.