Roger JOLY

BOMBARDEMENT DE CHARTRES

26 mai 1944

Bulletin de la Société archéologique d'Eure-et-Loir
Juillet 1995

Le 26 mai 1944 est à marquer d'une pierre noire dans l'histoire récente de Chartres. Ce jour-là, aux alentours de 18 heures, un raid de l'aviation américaine a été mené contre l'agglomération. Son objectif principal était le terrain d'aviation mais le bombardement a atteint d'autres secteurs et particulièrement le quartier de la place des Halles et de l'Hôtel de Ville. 56 personnes ont été tuées, 30 blessées et la riche bibliothèque anéantie.

Depuis cinquante ans, les circonstances de ce drame ont donné lieu à des commentaires et tentatives d'explications parfois fantaisistes qui ne satisfont pas l'historien. La thèse couramment soutenue veut que les bombes tombées dans ce quartier provenaient d'un avion touché par la défense contre-avions allemande, la FLAK. C'est d'ailleurs l'opinion exprimée dans le rapport officiel établi par l'Inspection départementale de la Défense passive.

Le rapport officiel de la défense passive

Selon ce rapport, l'attaque s'est faite en direction ouest-est. 18 groupes de 6 bombardiers y ont participé.

> *« Dans un premier temps (à 17 heures 53), 3 groupes ont attaqué le camp, tandis qu'un ou deux appareils semblant avoir une mission spéciale attaquaient l'embranchement vers Orléans de la ligne Dreux-Chartres à Mainvilliers et le pont sur l'Eure de la voie ferrée Paris-Chartres à Lèves.*
>
> *Au cours de l'attaque, un avion du groupe de tête, touché par la D.C.A. a lâché ses bombes sur le centre de la ville, mettant le feu à la Mairie. Des appareils du deuxième groupe, tirant trop court, ont atteint le quartier de la Porte-Guillaume.*
>
> *Dans un deuxième temps, les autres groupes ont atteint l'objectif principal. Les appareils seraient des bombardiers « Liberator » bimoteurs d'un nouveau modèle emportant cinq tonnes de bombes et ayant cinq hommes d'équipage. En ce qui concerne le centre de la ville, certains ont prétendu que le bombardement avait été effectué volontairement par l'ensemble du premier groupe. Cette hypothèse est à rejeter, l'axe de marche de ce groupe ne passant pas par la région touchée. Il semble que les faits se soient passés comme suit. L'avion a été touché du côté droit et a perdu deux bombes tombées entre les rues de Beauvais et des Lisses, sur l'axe de marche du groupe. L'avion a alors tourné à droite, larguant onze bombes, perdant des cartouches de mitrailleuses et des fusées éclairantes. Les points d'impact de ces bombes se trouvent groupés par deux, sur un cercle à main droite ».*

En fait, en dépit de son caractère officiel, ce rapport comporte de nombreuses erreurs et avance des hypothèses dont le bien-fondé n'est nullement établi. On le verra par la suite. Il faut d'ailleurs ne pas oublier que ce rapport a été écrit en période d'occupation allemande (il est daté du 16 juin 1944) et alors que le débarquement des armées alliées en Normandie venait de débuter. Il régnait alors un climat passionnel qui pouvait s'exercer dans deux directions : je

me souviens avoir vu un Chartrain de ma connaissance prendre des photos de la place des Halles en ruine après avoir placé en premier plan une planche sur laquelle il avait écrit à la craie : « Encore un crime des Anglo-Américains ! ». Inversement, le dernier paragraphe du précédent rapport tend à accréditer la thèse d'un lâcher de bombes accidentel dont la responsabilité incombait à l'artillerie anti-aérienne allemande.

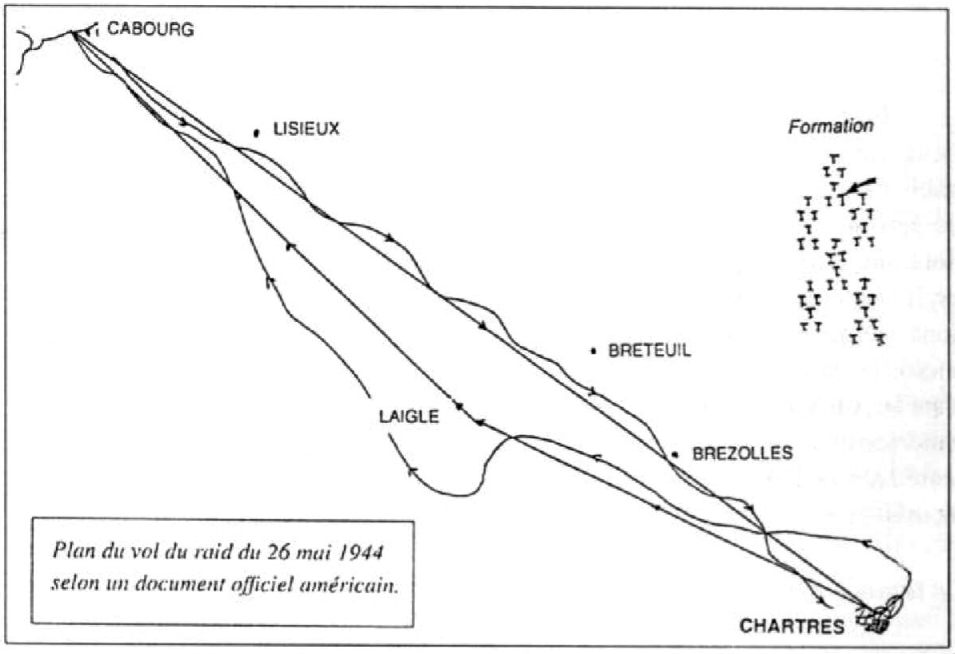
Le témoignage des aviateurs américains

Un demi-siècle après ces événements, le 2 mai 1995, Bob Smith et Walter Wright, le pilote et le navigateur de l'avion américain abattu au-dessus de la ville, sont revenus sur les lieux où ils connu ce qui fut sans doute une des plus grandes émotions de leur existence. Jean-Jacques François et moi-même avons pu les rencontrer et leur faire préciser un certain nombre de points demeurés obscurs parmi les circonstances de cette dramatique journée du 26 mai 1944.

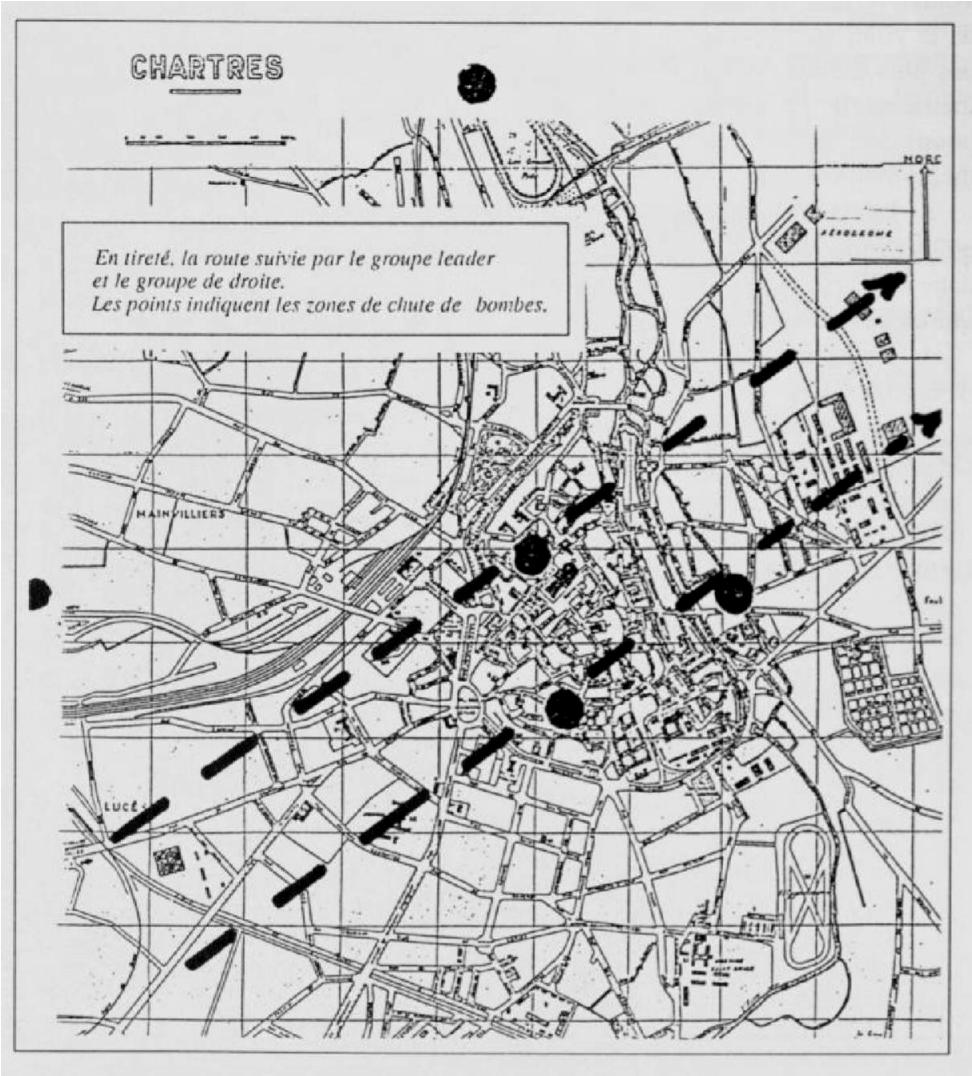
Les deux aviateurs ont conservé un souvenir précis de leur aventure qu'ils ont dû bien souvent revivre en pensée. Cependant, totalement impliqués dans leur propre situation, ils n'ont eu qu'une vision partielle de l'opération, ce qui laisse encore du champ aux conjectures.

De leurs témoignages et des rapports officiels américains résulte tout d'abord ce qui peut être considéré comme une certitude.

La première attaque a été effectuée par 38 appareils de type B 26 (Martin Marauder) constitués en deux formations se suivant. La première comprenait trois groupes de six appareils disposés en V, les avions eux-mêmes étant rangés dans chaque groupe selon deux V successifs. La seconde formation comptait 20 appareils, soit deux groupes de 6 et un groupe de 8, celui de droite. Les deux appareils surnuméraires étaient, au témoignage de Bob Smith, destinés à remplacer éventuellement des avions mis hors de combat. Les 18 appareils de la première formation appartenaient à l'unité 387 basée en Angleterre, à Chippinganger. La seconde formation provenait d'une autre base et avait rejoint la première en vol. L'avion piloté par Bob Smith occupait la cinquième place du groupe de tête de la première formation (c'est à dire à droite de la deuxième rangée).



Plan du vol du raid du 26 mai 1944 selon un document officiel.



En tireté, la route suivie par le groupe leader et le groupe de droite.
Les points indiquent les zones de chute de bombes.

Le pilote affirme que lors du « briefing » précédant cette opération, tous les pilotes de la première formation ont reçu pour unique mission de bombarder les installations du camp d'aviation et particulièrement les hangars où étaient réparés les appareils allemands. Il ne peut rien dire des objectifs qui avaient été assignés aux avions de la seconde formation. Tous les avions de la première formation étaient porteurs de deux bombes de 2000 livres (900 kg), soit une charge de 1800 kg par appareil, maximum de ce que pouvait transporter un Marauder. Le signal du largage devait être donné par une fusée lancée par le leader de chaque formation. Le témoignage de Bob Smith peut être considéré comme crédible ; il participait alors à sa soixantième mission de bombardement et possédait donc une expérience certaine.

Chartres était défendu par une puissante artillerie anti-aérienne

> *« Tandis que nous virions pour prendre la direction du bombardement et approchions du terrain d'aviation, du coin de l'œil je vis trois obus de D.C.A. éclater devant la formation, puis nous reçûmes un coup direct du côté droit de l'avion. L'explosion détruisit le moteur droit et nous quittâmes la formation ayant perdu le contrôle de l'appareil. Un projectile avait traversé le cockpit, était passé devant le visage du co-pilote et était sorti par le pare-brise en face de moi. Un autre projectile avait percé un trou dans le côté droit du fuselage, endommageant les transmissions des commandes. On perdait rapidement de l'altitude. Je craignis immédiatement que l'avion ne prenne*

feu et n'explose à cause de la rupture du tuyau d'essence de notre moteur arraché (Rapport écrit de Bob Smith, traduction de Mme François) ».

Ce moteur a balancé un court instant au bord de l'aile avant de se décrocher. Selon le pilote, l'avion aurait fort bien pu continuer à voler avec son seul moteur gauche si le circuit électrique n'avait pas été mis hors d'usage par l'explosion.

« Le moteur de gauche semblait encore en bon état, mais la vitesse était tombée à 1200 - 1300 tours/mn au lieu de 2000 tours. Quand il me fut impossible d'augmenter la vitesse, ni manuellement, ni par commande électrique, et que la pleine puissance ne produisait aucune accélération, je dus me rendre à l'évidence que nous tombions, alors je déclenchai l'alarme et donnai l'ordre de sauter ».

L'avion perdait rapidement de la hauteur en dérivant vers la droite. Le pilote n'avait plus aucun moyen de le reprendre en mains.

« J'avais d'abord actionné le largage d'urgence pour libérer la soute, mais j'appris plus tard que le navigateur Walter Wright avait largué la charge tout de suite après que nous fûmes touchés. »

A ce propos, Walter Wright précise que le système de sécurité de l'armement, constitué par des goupilles, était neutralisé après le décollage mais que les bombes n'étaient armées - électriquement - qu'en vue de l'objectif. Il venait d'y procéder lorsque l'avion a été touché. Il a alors actionné à nouveau la manette d'armement pour en annuler l'effet mais la mise hors d'usage du circuit électrique a rendu cette manœuvre inopérante et ce sont donc des bombes armées qui ont été larguées.

Par ailleurs, il faut noter qu'il était impératif de libérer la soute parce que c'est par là que les occupants de l'appareil devaient quitter l'avion.

« Le navigateur fut le premier à sauter, suivi de près par le co-pilote, Neil Bartholmé. J'avais du mal à conserver le contrôle de l'avion qui vibrait terriblement et semblait vouloir se retourner. Je savais que je devais faire vite dès que j'aurais abandonné les commandes. J'attendis jusqu'à ce que j'aie le sentiment que les trois hommes à l'arrière avaient eu le temps de sortir ».

L'appareil tombait non pas en vrille mais plutôt en tournoyant comme une feuille morte. Il devait aller s'abattre, après une chute de 4000 mètres, non loin de la gare de La Taye et prendre feu. Bob Smith avait descendu longtemps en chute libre avant d'ouvrir son parachute. Il espérait ainsi réduire le risque de se faire tirer dessus. Mais au cours de sa chute, il a failli être heurté par son propre avion qui l'a dépassé. Walter Wright, quant à lui, raconte qu'en descendant, il a eu le temps de parcourir la lettre de sa petite amie que lui avait remise le vaguemestre au moment de son départ en mission. Les documents conservés par les archives de l'armée de l'air américaine contiennent les témoignages de passagers de deux autres avions de la formation qui confirment les grandes lignes du scénario ci-dessus.

Le sort de l'équipage

Avant de sauter, Smith et Wright ont vu les trois autres hommes en train de s'équiper et ils ne comprennent pas pourquoi ils n'ont pas sauté à leur tour. Cependant, Smith précise qu'au moment où il allait sortir, l'avion fut terriblement secoué et se retourna tandis qu'il était lui-même comme propulsé à l'extérieur. On peut supposer que ce mouvement a bousculé ses trois co-équipiers et les a peut-être assommés et rendus incapables de réaction.

Dans les débris de l'appareil, un cadavre calciné fut découvert, allongé à l'arrière. Ce n'est pas nécessairement celui du mitrailleur arrière, William Brown puisqu'il avait été vu avec ses compagnons dans le ventre de l'avion. Ce corps fut enterré dès le lendemain au cimetière Saint-Chéron de Chartres. C'est seulement le 2 juin que l'on inhuma ce qu'on prit pour un autre corps, en fait les restes carbonisés de Clyde Morton et Georges Farfaras. Ces deux

inhumations furent enregistrées comme celles de deux « Anglais » inconnus. La mention de la nationalité fut rectifiée par la suite. En juillet 1946, le premier corps fut exhumé et transféré on ne sait où. En février 1947, les autres restes furent transportés à Strasbourg.

Bob Smith avait été capturé dès qu'il avait touché terre et amené à Chartres avant d'être interné en Allemagne. Neil, recueilli par l'habitant de la maisonnette appelée « Mon Idée », sur la route d'Illiers, avait été caché par lui dans un bois en attendant d'être pris en charge, le soir même, par une habitante de Lucé, Mme Foreau, appartenant au réseau dirigé par le pharmacien chartrain Picourt.

Wright, tombé sans doute près du passage à niveau n° 6 sur le voie ferrée Chartres Château-du-Loir, marcha toute la nuit et se retrouva au petit matin dans la région de Bonneval. Hébergé une petite semaine dans une ferme, il fut ramené à Chartres par des résistants qui le confièrent, lui aussi, au réseau Picourt. On sait que, malheureusement, ce réseau était infiltré par des agents allemands. Wright et Neil furent emmenés à Paris et livrés à la Gestapo. L'arrestation de Wright se fit, ironie du sort, le 6 juin.

Notons, pour mémoire, que le co-pilote, Bartholomé Neil, est décédé en 1987.

Reconstitution des faits :

Un fait est donc certain. Ce n'est pas l'avion que pilotait Bob Smith qui a lâché ses bombes sur la place des Halles. Il n'en transportait que deux, qui ont été larguées fortuitement et non sur ordre du chef de formation, alors que c'est une douzaine de ces engins de mort qui sont tombés sur le centre-ville, ce qui correspond au chargement d'un groupe de six appareils.

Ce point assuré, il convient de réexaminer le déroulement des faits à partir du rapport officiel, manifestement erroné, et de quelques témoignages.

Le plan de vol des formations chargées d'attaquer Chartres indique que l'itinéraire à suivre allait, en ligne droite, de Cabourg, qui marquait l'entrée en territoire français, à Chartres. A partir de Brezolles, il semble que le leader s'est guidé sur la route départementale 939 qu'il a quittée au-dessus de Vérigny, puis il a survolé Mittainvilliers, Saint-Aubin-des-Bois, Amilly, entamant ainsi un large mouvement tournant pour, finalement, aborder l'agglomération chartraine par l'Ouest. Il lui fallait encore infléchir son axe de vol d'environ 60° vers la gauche pour se placer dans l'axe du terrain d'aviation et prendre un cap Est Nord-Est.

Les avions volaient à une altitude de 12 000 pieds (environ 4000 mètres), à une vitesse de l'ordre de 400 km/h. Les lois de la balistique nous apprennent que, dans ces conditions, il faut à peu près 30 secondes aux bombes pour atteindre le sol et qu'elles doivent être larguées environ 3000 mètres avant le but à atteindre, ce qui signifie que le leader a dû lancer son signal alors qu'il se trouvait à la verticale de Lucé.

Le groupe de droite qui, nécessairement, avait pris un virage plus large, n'avait vraisemblablement pas encore repris son retard sur la formation et c'est ce qui peut expliquer pourquoi ses bombes sont tombées sur le quartier de la place des Halles, plus d'un kilomètre à l'ouest de son objectif et un peu trop à droite de la ligne de vol de son leader. Il semble en effet peu crédible que - comme l'avancent quelques-uns - tous les pilotes de la formation aient pu interpréter le lâcher de bombes effectué par l'avion de Bob Smith comme le signal du tir.

Il semble d'ailleurs que c'est le même phénomène qui s'est produit quelques instants plus tard, mais avec moins d'intensité, lors du tir effectué par la seconde formation, le groupe de droite lâchant lui aussi ses bombes en avant de l'objectif, dans le quartier du Faubourg-Guillaume et rue des Trois-Détours.

Où sont tombées les deux bombes transportées par l'avion piloté par Bob Smith ? Le rapport signale deux secteurs touchés par deux bombes seulement : au voisinage de l'église de Mainvilliers et rue des Lisses, entre le cellier de Loëns et la prison.

Dans le premier cas, une seule des bombes avait éclaté, causant de graves dommages à la toiture et aux vitraux de l'église. La seconde devait exploser plus tard, au mois de novembre, après intervention des services de déminage français. Le rapport de la Défense passive émet l'hypothèse d'une mission spéciale visant un embranchement ferroviaire. Cela est très peu vraisemblable, la chance de succès d'une attaque aussi ponctuelle effectuée par un seul avion volant à 4000 mètres était pratiquement nulle. Il faut plutôt voir là le résultat d'un lâcher accidentel. Mais il ne semble pas qu'on puisse l'attribuer à l'avion de Bob Smith.

En effet, il est bien plus probable que les bombes larguées par cet appareil sont celles qui, rue des Lisses, ont détruit l'hôtel particulier de la famille Dutemple de Rougemont (et dont des pierres, projetées au loin, sont allées fracasser une des statues d'apôtre du clocher neuf de la cathédrale). Cet endroit paraît en effet s'être trouvé effectivement sur le trajet du groupe central de la formation, alors que l'église de Mainvilliers serait sur celui du groupe de gauche.

Et le moteur ? Certains avaient pris la bombe tombée sans éclater près de l'église de Mainvilliers pour ce moteur. A tort, on vient de le voir. Walter Wright nous a donné une information surprenante et que nous n'avions jamais entendue. Selon M. Picourt, avec qui il eut l'occasion de correspondre après la guerre, le moteur serait tombé sur une place, tuant un cycliste qui passait par là. Si ce renseignement est exact, la place en question pourrait être la place Châtelet ou ses environs immédiats, le Marché-aux-Chevaux, par exemple ...

Nous n'avons pas pu vérifier si les bombes dénombrées à Lèves et à proximité de la voie Paris-Chartres ont bien été lâchées par la première formation, comme semble le suggérer le rapport officiel. Cela semble douteux et pour deux raisons. D'abord, ce secteur est très éloigné de la ligne de vol du leader, plus de 1500 mètres. Ensuite, ce lâcher qui paraît correspondre effectivement à une mission particulière, d'ailleurs partiellement réussie, n'avait pas été, selon Bob Smith, confiée à cette première formation.

De toute façon, les deux premières formations sont intervenues à un bref intervalle de temps et il était peu facile aux responsables de la Défense passive, dont le P. C. à la mairie était alors passablement désorganisé, de reconstituer après coup, à la seconde près, la chronologie des événements. Les nombreuses erreurs ou approximations qui entachent ce rapport le prouvent surabondamment.

Avant de conclure, rappelons qu'à l'époque on s'était interrogé sur les raisons du bombardement qui avait atteint la place des Halles. On s'était demandé en particulier si le raid n'aurait pas eu pour objet de détruire la Feld-Kommandantur logée tout près de là, dans l'immeuble des Travailleurs français, à l'angle du Boulevard Chasles et de la rue Mathurin-Régnier. Le témoignage de Bob Smith d'une part, le peu d'importance stratégique de ce qui n'était qu'une structure administrative d'autre part, enlèvent toute crédibilité à cette supposition.

En fin de compte, le bombardement qui ruina la bibliothèque de Chartres et fit de nombreuses victimes ce 26 mai 1944 doit sans doute être considéré comme résultant d'une erreur d'appréciation commise par le responsable de la formation qui ne s'est pas assuré, au moment de déclencher le tir si tous les appareils dont il avait la charge étaient en bonne position.

On n'aura garde d'oublier, bien sûr, que cette décision fut prise au milieu des éclatements des obus de la FLAK qui avait violemment pris à partie la formation.

René Joly

COMPLÉMENTS

Liste des principaux bombardements de Chartres en 1943/1944

15 septembre 1943 : Bombardement important à 20h 15 par environ 47 bombardiers américains de type « B-24 Liberator » provenant des 93rd BG et 389th BG (Bomber Group). Ce bombardement est le premier en Eure-et-Loir depuis le début de l'occupation allemande en 1940. L'objectif est le terrain d'aviation de Chartres-Champhol, mais de nombreuses bombes tombent également sur la Rue des Petites Filles-Dieu.

02 mars 1944 : Bombardement du terrain d'aviation par les B-17 du 388th BG, du 390th BG et du 100th BG. Cette attaque se fait en deux étapes : une à 16h 50 et la seconde à 17h 07. Au total, 84 bombardiers formés en 4 vagues de 21 avions groupés par trois, en vol de canards, protégés par 18 chasseurs attaquent sur l'axe nord-ouest/sud-est.

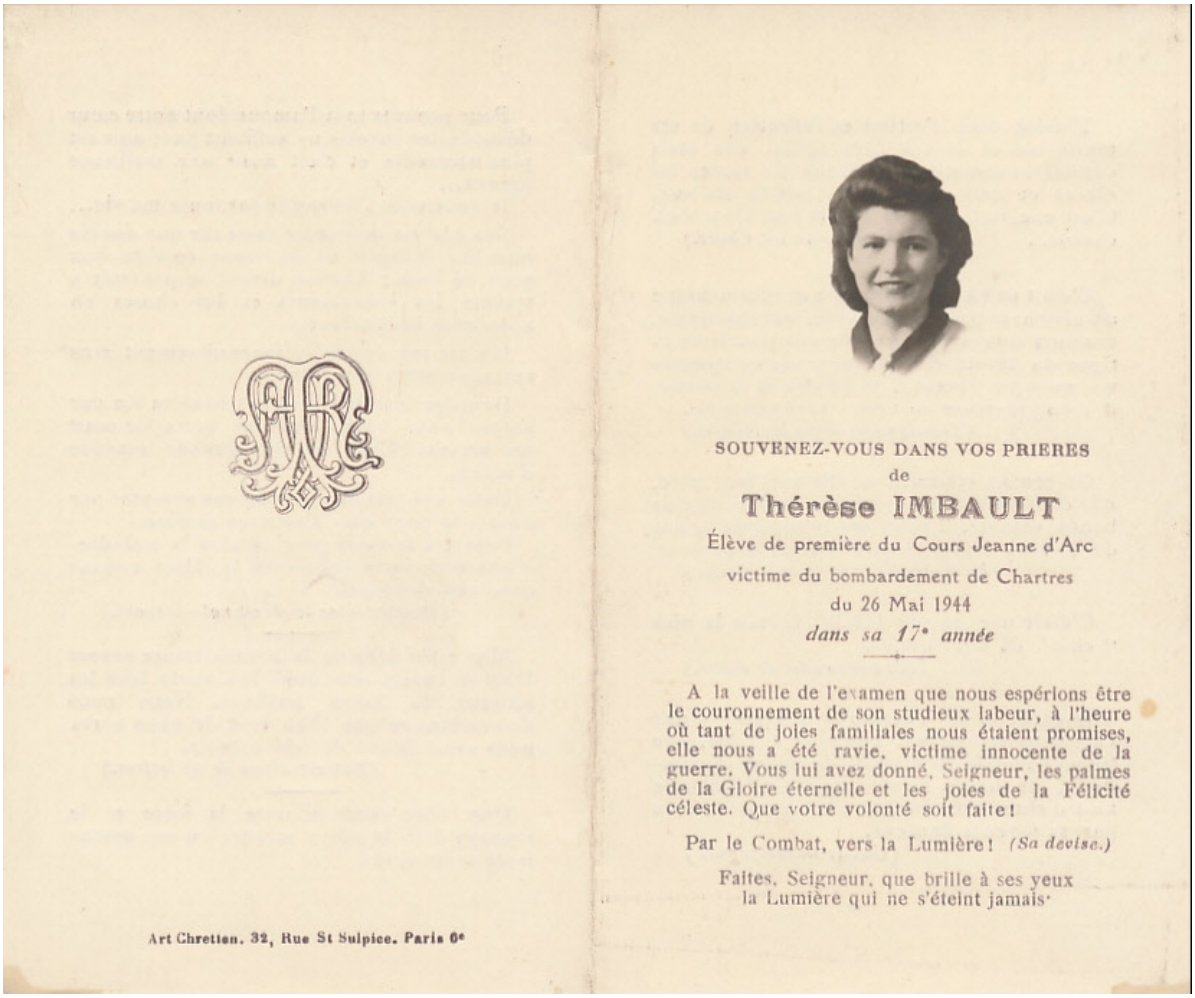
Après cette première attaque à haute altitude (3 500 mètres), les bombardiers repassent au-dessus de la ville avant de procéder à la seconde attaque. Au même moment, les chasseurs bombardent à basse altitude puis mitraillent la caserne des gardes-mobiles. On dénombre 6 blessés civils, 30 maisons totalement détruites et 20 endommagés à Champhol, 7 maisons totalement détruites et 3 endommagés à La Mihoue (hameau de Champhol), 5 maisons totalement détruites et 15 endommagées à Chartres (Quartier Saint-Chéron et des Filles-Dieu) et une maison endommagée au Moulin de Longsault (Lèves). L'Eglise de Champhol est détruite mais le clocher reste debout. Il sera abattu plus tard. Les voies ferrées « Chartres-Paris » et « Chartres-Gallardon » sont coupées.

27 mars 1944 : Bombardement à haute altitude (3 500 à 4 00 mètres) du terrain d'aviation vers 14h 15 par les B-17 du 447th BG, les B-24 du 303rd FG et les B-17 du 379th BG, formés en trois groupes de 21 bombardiers (63 au total) ; protégées par des chasseurs L'attaque de fait sur l'axe sud-est/nord-ouest. Le bombardement est suivi de 3 attaques au sol à la mitrailleuse effectuées par des chasseurs. Le tir est gêné par la mauvaise visibilité et le vent. Les ailiers du 1er groupe n'ont pas assez serré, et, débordant leur objectif, ils atteignent les maisons à l'ouest. Plus de 260 bombes de 250 livres tombent en dehors de l'objectif. Ce sont 400 maisons qui sont détruites ou endommagées à Champhol et à Chartres (rue Saint-Chéron, RN 188, rue de la Croix-Thibault, rue Hélène-Boucher, rue Auguste Ganot, rue Clos-l'Evêque, avenue de Plaisance, rue Texier-Gallas, boulevard de la Porte-Guillaume, rue Faubourg Guillaume. Le viaduc de la ligne Gallardon est également atteint. On compte 4 tués et une vingtaine de blessés.

28 mars 1944 : Nouveau bombardement du terrain d'aviation par les B-17 du 447th BG. Les dommages sont nombreux et les bombes touchent aussi le quartier Saint-Chéron.

26 mai 1944 : Bombardement du terrain d'aviation par deux vagues de B-26 (dont ceux du 387th BG et du 322nd BG). La première attaque a lieu à 17h 45 par trois groupes de 6 B-26 à haute altitude. Un ou deux avions ont pour mission de bombarder l'embranchement vers Orléans de la ligne « Dreux-Chartres » à Mainvilliers et le Pont de l'Eure de la voie ferrée « Paris-Chartres-Lèves ». On a souvent dit que 15 secondes avant le largage, en passant au-dessus de Chartres, le 5ème B-26 du groupe de tête (B-26 du Lt Robert SMITH du 387th BG, 557th BS) fut touché par la DCA au moteur droit et que le bombardier largua en urgence ses deux bombes de 900 kg avant de s'écraser au sud-ouest de la ville, et que les bombardiers du second groupe crurent que les deux bombes échappées de l'avion en détresse était le signal de

largage. Mais cette version « historique » est contestée par l'étude de Roger JOLY ci-dessus. Quoi qu'il en soit, le second groupe largua également ses 12 bombes sur le centre ville de Chartres (Place des Halles et Rue au Lin) tuant 50 personnes, causant d'énormes dégâts dont l'incendie de la bibliothèque de Chartres. Tirant trop court, d'autres bombardiers touchèrent la basse ville (Porte-Guillaume) et le Bourgneuf. Une seconde attaque eut lieu à 18H10 à haute altitude par 15 groupes de 6 B-26 qui atteignirent leur objectif.



Art Chretien. 32, Rue St Sulpice. Paris 6e

SOUVENEZ-VOUS DANS VOS PRIERES
de
Thérèse IMBAULT
Élève de première du Cours Jeanne d'Arc
victime du bombardement de Chartres
du 26 Mai 1944
dans sa 17e année

A la veille de l'examen que nous espérions être le couronnement de son studieux labeur, à l'heure où tant de joies familiales nous étaient promises, elle nous a été ravie, victime innocente de la guerre. Vous lui avez donné, Seigneur, les palmes de la Gloire éternelle et les joies de la Félicité céleste. Que votre volonté soit faite!

Par le Combat, vers la Lumière! *(Sa devise.)*

Faites, Seigneur, que brille à ses yeux
la Lumière qui ne s'éteint jamais.

14 juin 1944 : Bombardement des « Trois Ponts » à Chartres à 08h 50 par 5 groupes de 9 bombardiers à haute altitude (B-26 du 397th BG) : 100 bombes de 500 kg, 9 tués, 30 blessés, 26 immeubles détruits et 439 immeubles endommagés :

A 20h 45 : un second bombardement a lieu sur le viaduc des Trois-Ponts par 24 bombardiers. La station d'épuration et de pompage des eaux de la compagnie « Ozone » est détruite et la ville est privée d'eau (jusqu'au 10 Juillet). Les rues des Perriers, des Réservoirs, des Comtesses, Saint-Brice, de la Croix Blanche, Jules Siegfried, d'Amilly et de Villeines sont très endommagées.

01 août 1944 : Bombardement du terrain d'aviation et du viaduc des « Grands Prés » vers 14h 30, puis 16h 10 et 17h 45 par des B-17 (dont ceux du 401st BG, du 91st BG et du 384th BG) et les B-26 du 397th BG. De nombreuses bombes tombent en centre ville (St-Chéron, fauborug Guillaume, rue d'Ablis, place Billard, place de la Poissonnerie, rue d'Amilly, rue du Bourgneuf, les Trois-Ponts et le quartier de la Roseraie : 25 tués, 20 blessés, 50 immeubles détruits, 80 inhabitables et 100 endommagés. Trois B-17 furent abattus.

02 août 1944: Bombardement de la gare de triage de Chartres à 17H30 par 38 A-20 Havoc du 410th BG qui ont pour objectif le pont ferroviaire de Mainvilliers : 5 vagues de 6 appareils et environ 180 bombes. Les bombes tombent sur l'avenue de la République, la rue de la Mairie et la rue de Mainvilliers à Lucé : 2 tués, 17 blessés, 40 immeubles détruits, 30 inhabitables et 100 endommagés.

09 août 1944: Bombardement de la voie ferrée des Trois-Ponts de Chartres à 12h 10 par 35 A-20 Havoc du 410th BG : 40 bombes. Les bombes tombent rue de Courville, avenue d'Aligre, rue du Moulin de la Barre, rue d'Illiers, et dans le quartier des Trois-Ponts : 5 tués, 17 blessés, 11 immeubles détruits, 7 inhabitables et 50 endommagés.

Informations provenant du :

Site de l'Association « Forced-Landing »

Photographies : collection Claude Warconsin

Cette page est une annexe à :

La base aérienne 122 de Chartres

faisant partie du domaine :

L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6

appartenant au :

Site personnel de François-Xavier Bibert