

France-Crashes 39-45

Aviateurs français et alliés tombés sur le sol de France - période 1939-1945

Histoires d'aviateurs

Par Daniel Carville, auteur du site internet France-Crashes 39-45



Image du site internet wallcoo.net

Introduction

[France Crashes 39-45](#) est un site internet présentant, entre autres, un inventaire national des crashes d'aviateurs français et alliés, Corse, Algérie et eaux territoriales comprises. Créé en 2008, les mises à jour sont hebdomadaires depuis cette date. A ce jour, en 2021, il contient plus de 8900 fiches.

Aborder une base de données (ou BDD) dans un site internet n'est pas aussi simple que feuilleter un livre et de s'arrêter au hasard pour y jeter un coup d'œil.

Toutefois, les avantages d'internet sont multiples :

pour l'auteur, dont le principal et non le moindre est qu'il peut la faire « vivre » en la modifiant au gré des recherches

pour le lecteur qui peut faire des recherches sur des critères multiples : par avion, par aviateur, par lieu de crash, etc..

Mais il est vrai que ce peut être un peu déroutant d'aborder **France-Crashes39-45** pour la première fois, surtout si l'on n'a pas un événement précis à trouver.

C'est la raison de cet ouvrage qui se propose de vous faire découvrir des fiches présentant un intérêt particulier que vous ne sauriez trouver facilement en « piochant » au hasard.

Si les archives, qu'elles soient françaises, anglaises ou américaines, apportent des précisions indispensables à la création des fiches, elles comportent aussi beaucoup de petites anecdotes amusantes ou dramatiques qui éclairent sur la vie de tous les jours des aviateurs dans les bases aériennes, au combat ou lors des évasions (dont les rapports sont souvent traduits).

Il est important de noter que tout ce qui est raconté provient d'archives : rapports de perte, journaux de marche des escadrilles ou rapports des personnels de retour à leur base. Il n'y a pas d'interprétation de ma part.

Pour chaque anecdote, je signalerai la source mais aussi le n° de la fiche France-Crashes correspondante avec un lien hypertexte sur lequel il suffit de faire un clic droit puis, dans le menu contextuel, choisir "Ouvrir dans une nouvelle fenêtre" pour y accéder (ou CTRL-Clic gauche).

Commençons donc par un sourire..

I - Les gaîtés (et les drames) de l'escadrille

Mécano volant – Le 10 Juin 1940, sur la base de Tours (37), un mécanicien est chargé de faire un essai moteur au sol sur un Bloch 151, le n°420, avion de chasse monomoteur à aile basse.

Soudain, il met les gaz, décolle et fait de la voltige au-dessus du terrain pendant une demi-heure, ce qui représente une belle performance car le pilotage d'un avion de chasse est assez délicat.

Mais le mécano, n'ayant peut-être pas la maîtrise de l'atterrissage sur piste, « après une demi- heure de vol exhibition, a posé, délibérément, l'avion en campagne, train rentré » comme l'indique le message téléphoné (n°4821/T) du Commandant de la Base au Général de la 5° Subdivision.

Le pilote occasionnel est légèrement blessé au front. Quant à l'avion, il a souffert au niveau du moteur mais sera réparable.

Le message précise que « des sanctions sont prises immédiatement » sans préciser lesquelles mais on se doute que notre homme a eu droit aux félicitations du jury... assorties de jours d'arrêts bien sûr. D'autant qu'ils étaient distribués généreusement à cette époque et souvent pour beaucoup moins que cela.

(Origine: Archives du SHD – Carton 2B152) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 8706](#)

Un bon repas – Le 25 Janvier 1940, à l'Ecole Auxiliaire de Pilotage de Royan, deux Sergents sont chargés de convoyer deux avions "Cri-Cri" d'Angoulême à Tours. Ils décollent vers 11 heures par un temps signalé comme médiocre par la station Météo et, de fait, ils traversent un grain de neige.

L'un des pilotes, prétextant une baisse de régime moteur, se pose dans le premier champ qui lui paraît convenable. L'autre pilote, invoquant également une baisse de régime et ayant vu son camarade se poser, décide d'atterrir à côté de lui.

Ils téléphonent pour rendre compte et demandent des instructions, lesquelles sont de remettre les moteurs en marche, vérifier leur fonctionnement et dans l'affirmative, rentrer à Angoulême. Sinon, faire garder les avions par la gendarmerie dans l'attente des mécaniciens. Après avoir téléphoné, nos deux pilotes partent déjeuner chez le propriétaire du champ, sans plus se soucier de leurs avions. Ce n'est qu'après le déjeuner que les pilotes donnèrent des explications aux gendarmes venus les interroger sur les causes de leur atterrissage. En fait, les gendarmes ont été alertés, non par les pilotes eux-mêmes, mais par un agent bénévole qui s'est étonné de voir deux avions atterrir normalement dans un lieu qui n'était pas un aérodrome.

Pendant qu'un des gendarmes garde les appareils, l'Adjudant se met à la recherche des pilotes, qu'il finit par trouver.. au « Logis de la Cour », qui appartient comme par hasard au propriétaire du champ. Ayant demandé au personnel une entrevue avec les pilotes, ceux-ci font répondre par les même voies qu'ils sont occupés et seront visibles dans une demi-heure.. Vers 14 heures, après avoir enfin présenté papiers d'identité et ordre de mission, les deux sergents relancent les moteurs et décollent sans autre vérification.

Dans son message adressé à son supérieur, le Général de Brigade, le Commandant écrit : « D'autre part, les renseignements fournis par la gendarmerie font supposer qu'il s'agit très

probablement d'une "panne de château" *. Les infractions de ce genre doivent être sanctionnées sévèrement. »

(Origine: Archives du SHD – Carton 2B143) – En l'absence de crash il n'y a pas de fiche, bien entendu, mais je n'ai pu résister au plaisir de conter cette histoire.

*Panne de château : La définition généralement donnée est « panne préméditée, dans un endroit agréable » ou bien encore « permettant de se poser près d'un château où l'on espère être bien reçu »

Sanctions – Si dans les exemples précédents les sanctions sont justifiées, il apparaît à la lecture des rapports que la hiérarchie distribuait les jours d'arrêt sans modération.

Les exemples sont très nombreux, d'autant qu'il ne s'agissait pas la plupart du temps de crashes à proprement parler. Dès qu'un avion subissait un dommage, même léger, les sanctions tombaient.

Peu importe qu'un élève pilote débutant, accompagné d'un moniteur, rate son premier atterrissage : 4 jours d'arrêt !

A noter que le moniteur, qui était pourtant directement concerné par les faiblesses de son élève, était très rarement sanctionné.

Les demandes de sanctions remontaient jusqu'au ministère et redescendaient par le biais du Chef d'Etat-Major, avalisées ou augmentées. Le tout en temps de guerre bien sûr !

Un exemple parmi tant d'autres : Le 18 Mai 1940, c'est-à-dire en pleine invasion allemande, le S/Lt Radwanski est chargé de convoier un Bloch 152, avion de chasse français monomoteur, de St-Jean-d'Angely en Charente-Maritime à Châteaudun dans l'Eure-et-Loir. Sans doute pour y passer la nuit, compte-tenu de l'heure (20h15), il fait une escale à Tours. Pour ce faire, il fait règlementairement plusieurs tours de piste pour repérer les lieux et se présente pour l'atterrissage. Il découvre qu'il est un peu long et remet les gaz mais un peu trop tard et ne peut éviter les arbres bordant la Nationale. Il s'écrase à quelques mètres de là. Bon ! L'accident est assez banal et résulte d'une faute de pilotage.

Mais lisons la suite de la conclusion de l'enquêteur : " Il se peut qu'il ait commis cette faute par suite de l'appréhension qu'à pu lui causer l'encombrement de la piste (drapeaux de signalisation de bandes de terrain impraticable et d'avions accidentés sur la piste au nombre de trois)".

Voilà donc un pilote qui doit se poser sur un terrain qu'il ne connaît pas, qui présente des zones dangereuses à éviter, genre terre meuble ou marécageuse, avec trois avions accidentés sur la piste. On peut comprendre une certaine appréhension ! Et pour couronner le tout, une rangée d'arbres en bout de piste qui ne laisse aucune chance en cas d'erreur !

Le 27 Mai, n'ayant sans doute rien de plus urgent à faire, le Général de la 2^{ème} Région Aérienne demande un rapport détaillé en 6 exemplaires, avec ce message : Vous voudrez bien me faire connaître d'urgence les sanctions prises à l'égard du Sous-Lieutenant pilote Radwanski."

Pas un mot bien sûr sur les mesures qui pourraient (ou auraient dûes) être prises pour éviter ce genre d'accident. A noter qu'on peut retrouver un peu partout à cette époque des arbres, des fossés, des buttes de terre bordant les pistes ou des terrains marécageux et que

beaucoup d'accidents, parfois mortels, auraient pu être évités si des mesures avaient été prises en temps utile.

(Origine: Archives du SHD – Carton 2B151) – **Fiche France-Crashes 39-45** [N°9122](#)

« **Coucou** » - Certains pilotes ont quelques fois des idées bizarres qui leur traversent la tête. Tant que cela reste une idée ..

Toutefois, quand ils les mettent à exécution, cela peut avoir des conséquences graves, voire tragiques.

Celle-ci s'est bien terminée, sauf pour l'avion qui ne s'en s'est pas remis.

Le 05 Avril 1945, vers 14h45, un équipage américain s'envole de l'ALG* A-73 de Royes/Amy avec le B-26 Marauder 42-95807 pour un vol d'entraînement à la navigation aux instruments.

Afin d'être dans des conditions de vol réelles, l'avion embarque, outre un équipage de 5 hommes, 4 bombes de 1000lb.

L'exercice est correctement effectué à 9000 pieds et l'avion regagne sa base lorsqu'en passant près de Laon, le pilote aperçoit des fermiers travaillant dans un champ et décide de leur faire un petit "coucou". Et c'est là que ses ennuis commencent !

Sans prévenir l'équipage, il fait un passage à faible altitude près d'eux. De son avis, il était à une altitude de 8 pieds ou moins, à tel point que les hélices labourent le sol. En tirant sans doute un peu violemment sur le manche pour reprendre de l'altitude, la partie arrière touche le sol brutalement, ce qui n'arrange rien car le choc arrache trois des bombes de leur support. Elles passent par les portes fermées de la soute à bombes et se répandent dans les champs. Fort heureusement, elles ne sont pas amorcées. La quatrième reste accrochée à son support.

L'avion a rebondi et le pilote pense pouvoir le maintenir en vol mais, après quelques fortes vibrations, il retombe sur le ventre, se casse en deux dans la partie centrale, moteur droit et nez arrachés, et glisse sur 3 ou 400 mètres. Pendant ce temps, le co-pilote a coupé l'alimentation et le contact.

Un incendie se déclare dans la nacelle droite. L'équipage évacue alors rapidement l'appareil. Finalement, l'avion brûle complètement. Les cartouches, les grenades fumigènes, les fusées éclairantes et la dernière bombe explosent.

Voilà comment un petit coucou à des « terriens » peut se transformer en une perte d'appareil. Fort heureusement, l'équipage s'en tire avec seulement quelques blessures. Le bombardier quant à lui a été éjecté au travers de son pare-brise et a été retrouvé à 50 pieds devant l'avion. La note amusante se situe dans le rapport du mécanicien : « Je lisais un livre pendant le vol, ne prêtant pas beaucoup d'attention à ce qu'il se passait, jusqu'à ce que je ressente ce qui me semblait être l'impact de l'hélice heurtant le sol... »

La suite l'a certainement ramené rapidement à la réalité..

(Origine : rapports de l'équipage – source : Accident Report/ AFHRA) -

Fiche France-Crashes 39-45 [N°8458](#)

*ALG = Advanced Landing Ground (terrain d'aviation provisoire créé par les Alliés en 1944)

Autre « coucou » - Celui-ci se termine, hélas, beaucoup moins bien pour le pilote. Cela se passe le 18 Juillet 1944 en Algérie, au Groupe de Chasse 3/3 "Ardennes".

A la base de La Réghaïa, à une trentaine de kilomètres à l'est d'Alger, un Sous-Lieutenant doit faire un premier vol sur un chasseur américain P-39 Airacobra, équipant cette unité depuis peu, mais cela ne se passe pas comme prévu..

Voici ce qu'en a conclu le rapport d'enquête :

"Le pilote effectue son tour de lâcher sur P-39 ; il doit effectuer une demi-heure de vol autour du terrain pour prendre l'avion en main. Il décolle à 18h15 et se dirige aussitôt vers Tipaza où se trouve la propriété de ses parents. Arrivé là-bas il effectue plusieurs passages en vol rasant sur la plage, piquant et reprenant chaque fois de l'altitude, puis il renouvelle ces passages sur la propriété de ses parents.

Piquant une dernière fois en venant de la mer direction sensiblement Nord-Est – Sud-Ouest, il fait un passage en battant des plans, il amorce sa ressource et heurte alors avec son plan gauche un arbre en bordure du jardin de la propriété ; le pilote a sans doute tiré alors brusquement sur le manche, l'avion passe une ligne à haute-tension et s'enfonce ; il touche le sol à plat, le moteur se détache arrachant la porte droite et éjectant le pilote.

Le fuselage est pulvérisé, les plans et l'hélice se trouvent à 80 mètres environ des premières traces de l'accident, le moteur continue sur sa trajectoire, remonte le plan incliné des vignes et va s'arrêter non loin du cimetière, à 300 mètres environ des premières traces. Pilote tué"

Que dire de plus ?

(Origine: Archives du SHD – Carton 6D35) – **Fiche France-Crashes 39-45 [N°9145](#)**

Pilotage aux genoux - Le 29 Février 1940, un chasseur monoplan ailes basses Morane-Saulnier 406 est versé au 1^{er} Groupe du Centre d'Instruction de la Chasse sur la base de Chartres. Il a 24 heures de vol, autrement dit il est pratiquement neuf.

Un pilote est désigné pour le tester en vol. Ce qui se fait aux alentours de 14h30 et c'est là que l'aventure commence. Sitôt en l'air, à 5 mètres du sol, le pilote entreprend de rentrer le train mais la manœuvre est contrée par un taquet de sécurité. Pas de problème pour notre pilote : il suffit de coincer le manche entre les genoux, d'attraper le levier de commande du train dans la main gauche et d'ôter le taquet de sécurité avec la main droite.. La routine, quoi !!

Que croyez-vous qu'il arriva ? Quand on sait ce qui peut se passer en voiture quand on veut récupérer son téléphone portable tombé sur le tapis de sol..

Dans l'avion, le pilote a bien réussi la manœuvre de déblocage mais à 200 Km/h, au ras du gazon, ça ne pardonne pas : percussion immédiate avec le sol, traînée sur 150 mètres.

Circonstance aggravante aux yeux des autorités, ce pilote avait déjà réalisé sur le terrain de Caen-Carpiquet un rase-mottes « à pleine admission » qui s'était, là aussi, très mal terminé.. Cela s'est conclu par 18 jours d'arrêt de rigueur et la perspective d'une radiation du personnel navigant en cas de récidive.

(Origine : rapport d'enquête – source : SHD – Carton 2B144) -

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 8917](#)

Un bon vendeur – Lorsqu'un aviateur évacuait son avion en perdition et qu'il arrivait en (assez) bon état au sol, sa première réaction était de cacher son équipement (parachute, mae-west et harnais) sous des branchages ou de les enterrer quand c'était possible. Les civils étaient intéressés par tout ce qu'ils pouvaient récupérer, principalement la toile des parachutes. On ne compte pas les habits exécutés dans la soie (chemisiers, habits de bébés ou même robes de mariées). Certains de ces habits ont traversé le temps et sont exposés dans des musées ou chez des particuliers. On constate souvent dans les rapports l'empressement des civils à aider les aviateurs à se débarrasser des équipements et uniformes en ces temps difficiles.

Le 20 Février 1944, un équipage de Halifax, le HR949 TB°H, doit évacuer en urgence l'appareil en feu suite à l'attaque de deux Ju88. Cinq hommes sont faits prisonniers immédiatement. Les deux derniers s'enfuient.

L'un des deux, le Sgt Slater, au lieu de cacher son équipement comme le font systématiquement ses « collègues », trouve à le vendre, à peine arrivé, pour 1000 francs ! Et cette vente est scrupuleusement consignée dans son rapport à son retour à la base.

C'est à première vue un cas unique mais pas si anormal sachant que la profession de l'intéressé dans le civil est .. « furnishing Dealer », c'est-à-dire vendeur d'ameublement.

On ne se refait pas !

(Origine : rapport d'évasion – source : National Archives UK – WO208/3350/1231) -

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 5812](#)

Victoire au sol – Les journaux des escadrilles regorgent de petites histoires savoureuses et souvent de dessins humoristiques.

Ne cherchez donc pas de fiche pour cette petite anecdote trouvée dans le Journal de Marche du Groupe de Chasse 1-4, compte-tenu de la nature de la victime. Voici le récit tel qu'il est relaté par le préposé à la tenue de ce journal:

« Il nous faut également mentionner ce jour une victoire... La victoire du sergent-Chef M., adjudant de discipline sur ... une vache.

Le sergent-chef M. a reçu, du commandant de groupe, des instructions sévères sur les mesures à prendre contre les chiens de toutes tailles, de tous poils, qui envahissent le camp et qui éprouvent surtout un malin plaisir à venir assister au rassemblement le matin.

"Tuez-les moi tous, sauf Bidule"*, lui dit le commandant. Et M., armé d'un pistolet, s'est promené dans le camp à la recherche des victimes. Malheureusement, ce jour, un malin avait

dérobé sans doute les lunettes de l'adjudant de discipline et le résultat du tir de M. s'en est ressenti : en visant un chien il a tué une vache...

Enfin ce sera toujours une occasion pour l'ordinaire d'avoir de la viande fraîche ! »

*Bidule étant le nom du chien du Commandant.

Vadrouille en patrouille – Cette histoire est relevée dans le Journal de Marche du Groupe de Chasse 1-4.

« Le Groupe de chasse 1-4 comprend depuis peu un fin humoriste en la personne du sergent pilote Lecea.

Un beau matin Lecea s'en va en mission et perd son chef de patrouille ; jusque-là rien d'extraordinaire dans son histoire. Ayant l'âme versatile, ce n'est pas sa patrouille qu'il rejoint, mais des P-47 américains rentrant de mission. Ce qui l'amène tout tranquillement sur le terrain de Dôle où il se pose comme un chef avec les autres. Prouvant ainsi sa bonne volonté, il fait part aux Américains de son désir de rentrer à Ambérieu. Les pleins sont aussitôt faits, mais ne possédant pas la petite panoplie des élèves-équipiers moyens ni surtout la manière de s'en servir, Lecea fait appel aux connaissances de navigateur de nos alliés, qui tracent, calculent, traduisent pour finalement lui indiquer le cap, la distance et le temps nécessaire pour regagner sa base.

Et le voici de nouveau en l'air. Y a-t-il eu confusion dans son esprit, trou dans sa mémoire, ou tout simplement mauvaise traduction des chiffres sur les cadrans idoines ??? Toujours est-il qu'au bout d'un temps qui dépassait largement celui qu'on lui avait donné, son bon sens lui souffle à l'oreille "tu es complètement paumé" ... et c'est bien vrai.

Se rendant alors à l'évidence il prend la sage décision de faire demi-tour et de rentrer à Dôle. Il ajoute donc à son cap sa pression d'admission, déduction faite de l'altitude en milliers de pieds et le voici reparti. Il franchit des fleuves, des montagnes et au bout d'un moment arrive au-dessus d'une très grande ville possédant un très grand terrain d'aviation (on ne sait pas au juste s'il s'agit de Genève ou de Bâle. Ce ne soit pas être ça, se dit Lecea ; et il prend une autre direction.

Il aperçoit alors à l'horizon une formation d'avions. Forçant la vitesse il parvient à les rejoindre. Dieu merci, ce n'était pas des chasseurs nazis mais une mission du 2/5 qui se livrait aux saines joies du straffing sur la plaine d'Alsace. Sans hésiter il les accompagne, prend tout son plaisir de jeune straffeur, et s'en donne à cœur joie avec ses petits camarades du "Lafayette".

Au retour de mission, le leader ne s'aperçoit-il pas que son dispositif est augmenté d'une unité ! Phénomène qui hélas se produit plutôt en sens inverse, et il commence à s'inquiéter de cette génération spontanée d'un P.47. Son inquiétude augmente encore quand il voit ce dernier s'approcher tout près de lui et lui faire clairement comprendre par force gestes que quelque chose d'anormal se passe. Bienveillant, le leader du Lafayette Squadron le ramène au-dessus d'un terrain qui n'est autre que celui de Dôle et Lecea s'y repose comme un re-chef, à bout d'essence.

On ignore quel accueil les Américains lui ont réservé et s'ils ont cru son aventure.
Les mauvais langues disent qu'on l'a embarqué dans un wagon plombé afin qu'il ne puisse, prenant le train seul, se tromper de direction »

En dépit du ton humoristique, on peut supposer que le vol n'a pas été vraiment une partie de plaisir pour le pilote car voler sans savoir où on est et où on va avec la crainte de la panne d'essence ou de la tombée de la nuit peut être une grosse source de d'inquiétude.
Ce pilote sera abattu par la flak le 4 Février 1945 au cours d'une passe de mitraillage dans la plaine d'Alsace. Son avion s'écrasera et explosera entraînant son pilote dans la mort.
(Origine : Rapport d'enquête - SHD) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N°4854](#)

II – Commandement

Le règlement .. – Voici ce qui est indiqué dans une note de service trouvée dans un rapport :
« Toute personne apercevant de nuit un signal ou un avion doit en rendre compte immédiatement à l'officier de jour . » Le dit Officier doit « envoyer un Sous-Officier de jour, muni d'une lampe électrique, accompagné de deux hommes armés auprès de l'appareil qu'ils entoureront pour éviter tout décollage, et guider l'appareil jusqu'aux hangars ».

Bon ! Sachant quand même que l'officier de jour est de permanence 24 heures, c'est pas forcément anormal mais au premier abord, ça paraît bizarre comme formulation, non ?
Et 3 hommes autour d'un avion pour l'empêcher de décoller, ça doit être coton !
Le rapport dans lequel j'ai trouvé cette note concerne un événement qui, lui, n'est pas drôle et démontre que le règlement appliqué à la lettre peut avoir des conséquences graves.

Il s'est passé le 9 Septembre 1939 vers 23 heures près d'un poste du Cap Gris-Nez où un Avro Anson, avion de reconnaissance anglais bimoteurs du 48 Sq Coastal Command, se trouve en difficulté par temps brumeux et cherche à atterrir tous feux allumés en venant du large.

L'avion n'émettant pas les signaux de reconnaissance prévus, l'atterrissage est refusé par le Chef de poste. L'avion s'éloigne vers le sud, revient quelques minutes plus tard en émettant à nouveau des signaux lumineux puis s'écrase à 1500 mètres du poste. Le bilan est de 1 mort, le pilote, et 2 hommes grièvement blessés.

Le cas n'est pas unique, hélas, mais.. le règlement, c'est le règlement !!

(Origine : rapport SHD – Carton 2B140) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 5438](#)

III - Matériel

Etat du matériel avant tout – Avis technique trouvé au Service Historique de la Défense, concernant un accident survenu à Massicault en Tunisie le 7 Décembre 1944 - B-26 41-35050.

On y lit textuellement « Le pilote tue un Indigène en faisant du rase-motte. Aucune conséquence pour le matériel » signé : M.. (le nom sur le rapport est bien sûr entier).

Bon ! La note provient d'un service technique. Mais quand même !

Cet accident, étant hors zone pour France-Crashes, ne comporte pas de fiche, (Origine : SHD - carton 6D40)

Largage de bombes dans l'eau – Quand un avion revenait de mission sans avoir pu larguer ses bombes, il était dangereux pour lui d'atterrir avec son chargement, bien que certains l'aient fait avec bien souvent des conséquences dramatiques.

Au fil des fiches, j'ai pu constater que la solution la plus courante était de larguer ces bombes soit en mer, et la Manche et la Mer du Nord en sont très certainement fort remplies, soit dans des lacs ou rivières situés près des terrains d'aviation.

Ceci indépendamment des munitions (grenades, obus, balles etc ..) dont l'armée de terre se débarrassait pour toutes sortes de raisons. Le lac de Gérardmer en est un exemple bien connu.

Voici un exemple parmi d'autres. Le rapport d'enquête concerne le crash à l'atterrissage d'un P-47 en Avril 1945 et piloté par un français. Il indique « Son chef de patrouille lui signale un fort dégagement de fumée noire à l'échappement. Le Sgt Botella, sur l'ordre de son leader, va larguer ses bombes dans un lac et revient au terrain où il demande la permission d'atterrir en priorité. Autorisation qui lui est accordée.»

Sage précaution. L'atterrissage se passe mal et l'avion s'écrase et prend feu. Le pilote s'en tire avec des contusions multiples et brûlure légère à la face mais vivant. On peut aisément imaginer une autre issue avec des bombes sous les ailes.

(Origine : Rapport d'enquête - SHD) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 5622](#)

Un autre exemple : au retour d'une mission avortée à cause du mauvais temps sur l'objectif, trois des quatre avions de la mission rentrent à la base avec leurs bombes. Au moment de l'atterrissage, la tour de contrôle leur signale en langage fleuri « qu'ils ont encore leurs crottes sous les ailes ». Ils vont donc les larguer actives dans le Rhône.

Il en va de même pour les américains. Là, il s'agit d'un B-26 Marauder, bombardier léger, dont le pilote a quelques soucis avec la sortie du train d'atterrissage. Toujours dans le rapport d'enquête il est indiqué « He salvoed his bomb load in a lake ten (10) miles south of the field which is used for that purpose ». La traduction est on ne peut plus claire : il a largué son chargement de bombes dans un lac prévu à cet effet à 10 miles au Sud du terrain! On peut se demander combien en contient ce lac.

(Origine : Rapport d'enquête - AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 8203](#)

On pourrait poursuivre ces exemples mais si vous êtes intéressés par le sujet, de nombreux sites internet l'ont abordé, dont fr.wikipedia.org .

IV - Coïncidences

Homonymes – Certains noms sont très répandus. Nous en avons des exemples en France avec les Dupont, Durand et Cie mais cela ne dépasse pas quelques exemplaires dans mes fiches.

Mais anglais et américains confondus, ce n'est pas à la même échelle : j'ai dénombré quelques 284 SMITH, 182 JONES, 144 WILLIAMS, 99 TAYLOR ..

Quand les prénoms diffèrent, cela facilite un peu la recherche mais ce n'est pas toujours le cas et bien souvent on n'a que les initiales des prénoms. Et quand, en plus, il y en a deux dans le même avion, qui ne sont généralement pas de la même famille, prudence !

Dunlop – Le 15 Septembre 1943, à 20h14, 16 bombardiers quadrimoteurs anglais Handley Page Halifax du 10 Squadron décollent de la base de Melbourne avec comme objectif l'usine DUNLOP de Montluçon, dans l'Allier.

L'un d'eux, le HR920, est touché par la flak puis intercepté par un chasseur de nuit pendant le vol aller. Les bombes sont larguées et le pilote reste aux commandes pour permettre aux survivants d'évacuer en parachute mais aussi pour éviter un crash sur une agglomération.

Trois corps sont retrouvés dans l'avion : un mitrailleur, le pilote, un certain DUNLOP, James Miller et l'Observateur s'appelant .. DUNLOP, Charles John M, tous deux non apparentés. Sur les 3 rescapés, seul le Sgt Bilton réussit sa fuite. Après de multiples allers-retours au sein de la Bretagne, d'hébergeurs en hébergeurs, il finit par rejoindre Gibraltar en passant par Lyon, Perpignan et l'Espagne. Quel parcours !

(Origine : Archives National Archives UK – ORB Air 27-144-18) -

Fiche France-Crashes 39-45 [N°3498](#)

Destin – Le 7 Janvier 1944 un B-24, bombardier lourd américain parti de Hethel dans le Norfolk pour une mission sur Ludwigshafen, est abattu par un chasseur Fw190 et s'écrase près de Bouville en Eure-et-Loir.

L'équipage périt dans l'accident sauf l'un des mitrailleurs, le Sgt Robert H Sweatt, qui est éjecté par l'explosion de l'avion. Par chance, il est équipé de son parachute et se pose dans un champ.

Or, et c'est la particularité de cette histoire, il s'éteint à 98 ans et 8 mois le 7 Janvier 2021, soit 77 ans jour pour jour après le crash qui a vu disparaître ses coéquipiers et amis.

Faut-il y voir un signe du destin ?

(Source : Arnaud Théron / Escape and Evasion Report) -) -

Fiche France-Crashes 39-45 [N°560](#)

Triste commémoration – Le 1^{er} Août 1944 un B-17 du 570th Bomb Squadron, appartenant au 390th Bomb Group de la 8th Air Force décolle à 10 heures de la station 153 à Framlingham, Suffolk.

Il s'agit du 43-37876 DI*D « Sequatchie » avec 9 hommes à bord.

La mission consiste à bombarder l'aérodrome de Tours-Parçay-Meslay. Malheureusement la FLAK s'en mêle et l'avion en perdition doit être évacué en parachute. L'appareil s'écrase sur le territoire de la commune de Montlouis-sur-Loire à 1 Km à l'Est de l'agglomération.

Les membres de l'équipage arrivent au sol intacts ou presque, le Co-Pilote ayant été blessé par un éclat de flak au bras droit et le bombardier atterrissant plus ou moins remis de ses émotions et légèrement blessé (il avait perdu connaissance après que l'avion fut touché et c'est le pilote qui avait dû l'aider à sortir de l'appareil).

Quatre aviateurs sont faits prisonniers immédiatement et termineront la guerre dans des camps, deux sont capturés eux jours après (le pilote et le bombardier) et exécutés par la Milice suite à une opération montée par la Gestapo.

Enfin trois parviennent à s'échapper dont le Sgt Donald E Jirik, mitrailleur de tourelle ventrale.

Le 1^{er} Août 2003, soit 59 ans jour pour jour après le crash, une stèle érigée à l'initiative de l'Association B-17 de Montlouis est inaugurée à Montlouis-sur-Loire en présence de personnalités et d'un détachement de la Base Aérienne 705 de Tours.

Pour cette cérémonie, l'Association a invité le Sgt Jirik, invitation qu'il a acceptée malgré l'avis contraire de ses médecins car il souffre de ce qu'on appelle une longue maladie. Déterminé à faire ce voyage en France depuis St-Paul dans le Minnesota, il aurait répondu que s'il devait y aller à la nage, il le ferait !

Outre l'inauguration elle-même, l'Association a prévu pour les jours suivants un programme pour lui faire revivre les différentes étapes de son périple dans la région.

Or le lendemain de la cérémonie, sans doute très éprouvé par le voyage, la chaleur de ce mois d'Août et peut-être aussi l'émotion provoquée par l'afflux de souvenirs douloureux, son cœur s'arrête et, malgré l'arrivée rapide des secours, il ne peut être ramené à la vie.

Ce fût une épreuve difficile, tant pour son fils qui l'accompagnait que pour les membres de l'Association qui avaient échangé des correspondances régulières avec lui depuis 1 an. C'était devenu un ami.

Je crois que c'est le seul cas où un aviateur allié revient mourir sur son lieu de crash pratiquement le jour anniversaire.

(Source : Jacky Thiellin – Secrétaire/Trésorier de l'Association B17 de Montlouis)

Fiche France-Crashes 39-45 [N°2057](#)

V - Victimes civiles

Victimes civiles d'un crash – La nuit du 17 au 18 Septembre 1940, au cours d'une attaque de navires à la torpille dans le port de Cherbourg, un Bristol Beaufort est touché par la flak. L'avion est un bombardier équipé de 2 moteurs en étoile de 1130 CV et pouvant emmener, outre 4 hommes d'équipage, une torpille de 730 Kg.

Le pilote est mortellement blessé et l'avion désemparé se retrouve au-dessus de Bourbourg, à 2,5 kilomètres Est du port.

Volant très bas, il accroche un poteau électrique rue de l'Hôtel Giffard et s'écrase sur une maison à minuit et demie, provoquant un incendie et la mort des 7 occupants, dont un enfant de 11 ans et une jeune fille de 15 ans, ainsi que les 4 membres d'équipage.

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 3482](#) avec liste des victimes civiles et photos du crash.

VI – Tragédies

En temps de guerre, les tragédies ne manquent pas, la guerre en elle-même en étant déjà une ! Elles peuvent être provoquées par l'ennemi bien sûr mais aussi par la malchance, les très mauvaises conditions météo, l'inconscience d'un pilote ou la malveillance comme on le verra au cours de ce chapitre.

Elles peuvent concerner n'importe qui et subvenir n'importe où et n'importe quand.

Tués par un moteur d'avion – Le 25 Janvier 1940 un Potez 63-11, bombardier léger français bimoteur, doit décoller vers 16h00 du terrain du Centre d'Instruction de Bombardement de Toulouse-Francazal pour un vol d'accoutumance.

L'équipage est de 3 personnes : le pilote, l'observateur et un radio-navigant. Le temps est beau et le vent au sol nul, d'après le rapport. L'axe de décollage se situe entre 2 rangées de bâtiments.

Après un faux départ, l'avion s'étant embarqué à droite, l'avion revient au point de départ pour un deuxième décollage. Après avoir roulé 250 mètres, l'avion s'embarque cette fois à gauche, toujours roulant, et se retrouve à 45° de son axe initial en direction d'un hangar.

A moins de 100 mètres de ce hangar, le pilote décolle puis voyant qu'il ne peut passer, effectue un brusque virage à la verticale gauche. L'appareil obéit mais ne monte pas pour autant et vient s'écraser sur le pavillon de commandement, à hauteur de la fenêtre du 1^{er} étage. Or, ce bureau est occupé par des secrétaires.

Sous la violence du choc, le moteur droit passe avec l'aile par-dessus la terrasse en arrachant la balustrade et s'écrase dans une cour en prenant feu à 30 mètres du point de choc.

Le moteur gauche étant plus bas que le droit, du fait de son inclinaison, pénètre dans le bureau par la fenêtre, défonçant un paquet d'archives, une cloison et va s'encastrier dans la fenêtre opposée, côté cour, en ayant au passage tué 2 soldats et blessé 5 autres dont 2 sous-officiers.

Dans l'avion, les 3 membres d'équipage sont tués sur le coup. La fiche comporte des photos du crash.

(Origine : SHD Carton 2B143) - **Fiche France-Crashes 39-45 [N° 6593](#)**

*** Ajouter le moteur de St-Inglevert fiche 8146

Raid sur Mailly-le-Camp – Cette mission est certainement l'une des plus grandes tragédies aériennes en France par le nombre d'avions perdus et par conséquent d'équipages pour cette période 1939-1945.

Rappelons que le camp de Mailly était un centre d'entraînement des unités, créé au départ par l'armée française et inauguré en 1902, d'une superficie de 12420 hectares à cheval sur 2 départements, l'Aube et la Marne.

Ce camp a été occupé par l'armée allemande de Juin 1940 à Août 1944 et plus de 10000 hommes y étaient parfois cantonnés.

Son activité était surveillée par la Résistance (réseaux Brutus-Nord et Eleuthère) dès l'automne 1943 et les renseignements recueillis étaient envoyés à Londres.

Ceux-ci apprennent fin Avril 1944 la présence d'une forte unité blindée de Panzers prête à faire mouvement. Une opération destinée à les anéantir est montée dans l'urgence.

Le Mercredi 3 Mai 1944 au soir, 338 quadrimoteurs Avro Lancaster, 3 Halifax et 18 Mosquito, appartenant à 30 squadrons différents de la Royal Air Force, décollent de leurs bases respectives de 21h40 à 22h20 et se regroupent pour être sur la cible vers minuit. L'objectif est d'anéantir le camp et ses occupants, à savoir l'Etat-Major, 3 bataillons, le centre d'instruction et les ateliers de maintenance des blindés.

Selon les plans initiaux, la première vague de Lancaster se met en attente dans une zone prévue à cet effet à 30 km de la cible en attendant par radio l'ordre d'attaque dès que les Mosquito auront délimité la zone à bombarder avec des fumigènes rouges et verts.

Malheureusement, les transmissions radio sont couvertes par une station américaine diffusant un bulletin d'information sur la même fréquence et, en l'absence d'ordre, les Lancaster continuent à tourner tandis qu'arrive la deuxième vague, se mettant aussi en stand-by au-dessus de la première vague, ce qui fait qu'une quantité impressionnante d'avions lourds évoluent par couches de 100 pieds dans un cercle de moins de 5 km de diamètre..

L'ordre arrive enfin et la première vague peut enfin aller larguer ses bombes sur le camp, suivie par les Mosquito qui balisent cette fois les ateliers de réparation de blindés pour la seconde vague.

Si le bombardement est un succès, le camp étant détruit entièrement par plus de 1500 tonnes de bombes, les chasseurs de nuit ennemis et la Flak ne sont pas restés inactifs. Profitant de la

confusion, ils ont fait un massacre dans les formations. Le bilan est extrêmement lourd côté allié : 42 Lancaster, 1 Halifax et 1 Mosquito sont abattus, représentant 255 aviateurs tués. Quelques 50 hommes échappent à la mort, dont 20 qui seront faits prisonniers et 32 qui parviendront à s'échapper avec l'aide la population.

Parmi les rescapés, un grand chanceux : il s'agit du Sgt Jack E Worsford, mitrailleur arrière sur le Lancaster [ME564](#). Son appareil est touché par la flak et ensuite attaqué et abattu par des chasseurs ennemis.

L'appareil est en feu, explose en vol et se casse en deux au niveau de la partie arrière. Celle-ci tombe de quelques 7500 pieds, altitude du bombardement, avec le Sgt Worsford dans sa tourelle, frappe des fils à Haute-Tension puis rebondit sur un sapin et s'écrase au sol.

Le Sgt s'en tire avec une fracture de la cuisse et quelques côtes cassées et est fait prisonnier immédiatement. Les autres membres de l'équipage sont tués dans l'explosion.

L'un des trois premiers Lancaster à être abattus à l'aller à une trentaine de kilomètres de la zone de rassemblement est le [ME586](#), victime de chasseurs de nuit allemands. Il s'écrase en flammes, avec le pilote et les 2 mitrailleurs tués pendant l'attaque, après que quatre hommes aient évacué l'avion en parachute.

Le parachute du Radio ne s'ouvre pas et le malheureux s'écrase au sol. Le bombardier aurait été abattu alors qu'il était resté accroché par son harnais dans un arbre.

Le Navigateur, le F/Sgt Ward, s'enfuit mais est repris, vraisemblablement dans la région parisienne. Il est interné à la prison de Fresnes (94) puis déporté au camp de Buchenwald (voir la liste des [aviateurs](#) qui passeront par ce camp) avant d'être récupérés par la Luftwaffe et envoyé au Stalag Luft III Sagan.

Le mécanicien, le Sgt van de Velde, parvient aussi à s'enfuir et après quelques jours d'errance, est hébergé dans la région de Mourmelon-le-Grand. Il participe à des coups de main avec le maquis local mais doit constamment changer de place pour échapper à la Gestapo qui le recherche activement.

Il est finalement arrêté sur dénonciation 1 mois et demi plus tard, emprisonné à Chalons-en-Champagne puis à Fresnes. Considéré comme saboteur, il est soumis à des interrogatoires assez brutaux avant d'être enfin reconnu comme aviateur. Il passe alors sous contrôle de la Luftwaffe et envoyé au Stalag Luft VII.

Comme c'est le cas bien souvent pour les hébergeurs, un couple d'agriculteurs et un gendarme sont arrêtés, torturés et déportés à Neuengamme pour les hommes et Ravensbruck pour la femme. Ils n'en reviendront pas.

Compte-tenu du nombre de fiches que cela représente, il est difficile d'y renvoyer le lecteur à partir de ce texte.

Par contre, il est intéressant de se rendre sur la [page de la mission](#) qui détaille toute l'opération et qui comporte une carte interactive indiquant la position de chaque crash, renvoyant sur la fiche correspondante où l'on trouve également, pour les évadés, le récit de leur évasion, les personnes qui les ont aidés (qu'on appelle aussi des « helpers ») ainsi qu'une carte du parcours effectué pour rejoindre l'Angleterre.

On y trouve aussi la liste alphabétique impressionnante des pertes humaines, ainsi que la liste complète des avions et des pilotes ayant participé à ce raid.

Un tableau résume l'ensemble des pertes par squadron en nombre et en pourcentage de l'effectif engagé. Le 50 Sq par exemple, avec ses 4 avions perdus sur 11 est à 36,4 % de perte, ce qui représente quelques 28 aviateurs.

Quelques avions ont pu regagner l'Angleterre avec quelques avaries plus ou moins graves. Voici le cas du Lancaster ND733 du 550 Sq RAF, piloté par le F/Sgt Lloyd. Après un trajet sans histoire il bombarde le site de Mailly et prend le chemin du retour. Mais c'est sans compter sur les chasseurs de nuit dont l'un d'eux ne manque pas l'occasion de faire un carton.

Le pilote parvient à reprendre le contrôle de son avion mais une deuxième attaque met le feu aux soutes à bombes et au fuselage. L'ordre d'évacuation est donné mais seuls 3 hommes sautent (deux seront faits prisonniers et le troisième réussira à rejoindre son unité par Gibraltar en traversant les Pyrénées).

A bord tandis que le pilote, aidé par l'un des membres de l'équipage lutte pour reprendre le contrôle de l'appareil, le Sgt Moore se bat seul contre l'incendie à bord. Après avoir utilisé tous les extincteurs disponibles, il termine en étouffant les flammes avec les pieds et les mains, puis soigne le navigateur souffrant de graves brûlures et enfin aide le pilote à ramener l'avion au bercail. Il recevra, ainsi que le pilote, la Distinguished Flying Medal.

(Source : National Archives UK) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 9043](#)

Opération Luftwaffe - Le 14 Mars 1945, trois exercices de parachutage de masse sont prévus sur le terrain A-79 de Prosnes à quelques kilomètres de Reims, Marne. L'un aura lieu le matin et les deux autres l'après-midi.

Pour ce premier largage, 45 avions de transport C-47 décollent de Reims avec 450 hommes du 508th Parachute Infantry Regiment.

De nombreuses personnalités doivent assister à ce parachutage dont Marlène Dietrich, en tournée avec l'United Service Organisation, à qui l'on aurait fait croire que la « parade » était en son honneur.

La formation arrive au-dessus de la « Drop Zone » et commence le largage à une altitude de 600 pieds, soit environ 180 mètres. C'est à ce moment que le drame survient.

En position #33, le C-47 42-100781 piloté par le Lt Forrest R Van Slyke, a une panne sur l'un de ses moteurs. Des témoignages parlent d'une explosion suivie de fumée noire et de projection de débris, ce qui a pu laisser croire à une perte d'hélice, ce que contredit le rapport d'enquête.

L'avion, volant à ce moment à la vitesse réduite de 110 miles par heure pour faciliter le largage, perd brutalement de l'altitude, amorce un virage à gauche l'amenant sous le #42 et fauche les paras sautant de cet avion avant de s'écraser en flammes.

Le Capt James C Klein du 508th Medical Detachment, et le Lt Raymond J Sanders du 508th PIR, témoins directs de l'accident alors qu'ils venaient de sauter, ont été interrogés par le Comité d'enquête. Leur récit est glaçant. En résumé, ceux qui n'ont pas été percutés par une hélice ont eu leur parachute accroché par l'avion et se sont écrasés avec lui.

La liste des paras accidentés est en annexe de la fiche de crash ainsi que des photos de l'avion en feu.

Avec l'équipage de quatre hommes se trouvait un passager, le Pfc Bernard Levin, lui aussi du 508th PIR, non équipé de parachute et qui était là pour faire des croquis de l'opération. (Source : Accident Report – AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45 [N° 7885](#)**

Courage mortel – Quand le B-26 42-107844 s'écrase à l'atterrissage et prend feu sur le terrain de Clastres le 9 Décembre 1944, le 1Lt Robert H Countryman, du 53rd Air Service, n'hésite pas un instant. Il rejoint les pompiers qui tentent d'éteindre l'incendie et de sortir l'équipage de l'avion accidenté. Deux hommes sont déjà extraits et placés dans une ambulance garée à proximité. Les flammes entourent la majeure partie de l'avion et les munitions commencent à exploser.

Le Lt Countryman se saisit du tuyau d'un pompier pendant que celui-ci s'équipe d'une combinaison d'amiante afin d'entrer dans l'appareil. A cet instant, les flammes atteignent la soute et font exploser les quatorze bombes de 250 Kg.

Le bilan est lourd. Outre les 4 hommes encore dans l'avion, les 2 hommes dans l'ambulance sont tués. Le Lt Countryman mourra dans le dispensaire où il a été emmené.

Parmi les pompiers, au moins 15 y laisseront leur vie, dont un officier le 1Lt Laurence E Radlinger.

La liste des tués est présente sur la fiche. (Source : Missing Air Crew Report - Archives US) **Fiche France-Crashes 39-45 [N° 4430](#)**

Opération Exodus – Cette opération destinée au rapatriement des ex-prisonniers de guerre en Grande-Bretagne s'est déroulée à partir du 3 Avril 1945. Elle a mobilisé des centaines d'avions dont 443 Avro Lancaster.

L'un de ces Lancasster, le RF230 JI°B, décolle avec 6 hommes d'équipage à 7h26 de Waterbeach dans le Cambridgeshire pour l'aérodrome de Juvincourt, Aisne, pour y embarquer 24 ex-prisonniers. Il re-décolle à 12h15 en direction de l'Angleterre mais près du terrain d'Amy-Roye il demande à atterrir d'urgence. Puis, pour une cause inconnue, il perd brutalement de l'altitude puis se met en vrille et s'écrase à 3 Km de l'aérodrome. Il n'y a aucun survivant parmi les 30 personnes à bord.

Une seule personne à la vie sauve : il s'agit du Wing/Co S Baker qui était prévu sur ce vol mais qui a été dispatché sur un autre avion au dernier moment.

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 4430](#)

VII - Insolite

On y retourne ? Quand son Spitfire s'est écrasé au sol le 22 Août 1943, abattu par un chasseur au cours de son escorte de bombardiers B-26 Marauders, le F/O Henry Furniss-Roe n'avait en tête qu'une seule idée : échapper aux allemands pour rentrer à sa base. Pour cela, il a traversé la France, failli se faire arrêter sur dénonciation d'un paysan, a été victime d'un empoisonnement du sang pendant sa traversée des Pyrénées, emprisonné en Espagne avant de rejoindre enfin Gibraltar et de pouvoir regagner l'Angleterre le 8 Novembre 1943 soit 2 mois et demi plus tard.

Il reprend son activité le 24 Janvier 1944 où on le retrouve en escorte de B-26. Le lendemain, au cours d'une mission identique, c'est une panne de moteur qui l'oblige à se poser sur le ventre, cette fois dans le Pas-de-Calais, à quelques 300 mètres d'une batterie ennemie. Il envoie un message radio pour avvertir qu'il est sauf et sera de retour dans 2 mois.

Que fait Furniss-Roe ? Eh bien, après avoir essayé de mettre le feu à son avion sans y parvenir car les allemands approchent, il reprend la route vers le Sud. Il est hébergé le soir même dans une ferme et est mis rapidement en contact avec une organisation d'exfiltration. Il est emmené à Paris puis à Toulouse et St-Jean-de-Verges en train en compagnie de plusieurs aviateurs américains.

A partir de là, c'est à marche forcée que le groupe traverse les Pyrénées dans une neige épaisse, arrivant à Andorre le 13 Mars.

Le F/O Furniss-Roe rejoint Gibraltar le 29 Mars, pratiquement 2 mois après son crash ainsi qu'il l'avait annoncé par radio.

Alors, est-ce la chance ou son expérience précédente qui lui a permis d'éviter les pièges ? La performance est là, c'est l'essentiel. Il n'y a pas eu de troisième fois..

(Source : Escape and Evasion Report WO208/3319/1871) - **Fiche France-Crashes 39-45 N°5263**

Avions vs bovidés – Quand un pilote est en difficultés, il cherche à se poser dans les meilleurs délais et, quelques fois, les terrains ne sont pas nombreux à convenir.

Voici ce qui est arrivé au 1Lt Raymond C Knispel, en mission de mitraillage sur le secteur de Moulins, raconté par **Michel Souris** dans son blog « [culture-histoire-société-Saintes](#) » :

« Nous sommes dans le ciel de l'Allier, au-dessus de la commune de Treteau. C'était bien après le débarquement des alliés, en Normandie et sur les côtes méditerranéenne, la France est encore en libération de son territoire.

Des avions alliés stationnés dans le sud partaient en opération de harcèlement des troupes allemandes. Ainsi un avion P 47 - Thunderbolt avait décollé de Provence et, en mission de mitraillage de voies ferrées, avait été pris à partie par la flak (D.C.A) allemande. Ainsi le pilote Raymond Knispel, voyant son appareil en difficulté avait été dans l'obligation de se poser en catastrophe.

Il se trouvait alors sur la commune de Treteau et survolant une ferme il avait devant lui un terrain propre à lui convenir pour se poser avec la moindre casse.

De la ferme du lieu-dit "La garde" la famille Resseau avait vu cet appareil arriver rapidement et grattant le champ il avait fini par s'immobiliser.

Mais ce ne fut pas si simple que cela. En effet, au bout du pré, un bois... mais surtout s'il a pu éviter ce bois c'est du fait de la présence d'un troupeau de vaches dans ce terrain. Ainsi le chasseur de l'US Air Force fut stoppé par le troupeau de vaches, en tuant trois ou quatre. Comme l'aura expliqué plus tard le pilote, bien qu'il eut autre chose à faire que de compter "ses" victimes. En effet il s'était aussitôt sauvé pour ne pas être fait prisonnier par les Allemands, trouvant alors refuge dans une ferme plus éloignée du champ de l'atterrissage forcé de son P 47.

Mais ce sont surtout les témoins, les métayers de la ferme, mais aussi le propriétaire des vaches, qui auront raconté ce fait. A cette époque la famille De Montlaur.

Pour la petite histoire les vaches tuées ont été remboursées au propriétaire en 1960, comme " Dommages de guerre ".

Mais il est un fait que le pilote rescapé aura raconté dans son rapport d'évasion, mais aussi en revenant à Treteau en 1997, c'est que "ses" vaches lui ont certainement sauvé la vie, sinon son appareil aurait heurté de plein fouet les arbres.»

(Origine : Rapport d'enquête - AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 8282](#)

Le même genre d'accident était arrivé auparavant au 2Lt James E Hoffman aux commandes d'un P-51 sur le terrain d'Aghione en Corse.

Alors qu'il décolle pour un vol de transition derrière son chef de patrouille, les vaches paissant sur la droite de la piste paniquent au bruit du moteur de l'avion de tête et décident de passer de l'autre côté juste devant l'avion du Lt Hoffman. Celui-ci ne les voit évidemment pas, la visibilité vers l'avant étant pratiquement nulle quand l'avion roule au sol.

La tour de contrôle tire une fusée rouge juste avant l'impact. Le pilote ne peut que couper le contact et verrouiller le frein gauche pour tenter de garder l'avion droit.

Le rapport n'indique pas le score mais juste que l'appareil est presque complètement détruit.

(Origine : Rapport d'enquête - AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 8268](#)

Bizarroïde – Simplement pour le coup d'œil, allez voir la forme de ce prototype d'avion. On pourrait facilement l'imaginer dans un dessin animé, avec ses formes à la Dumbo. Et pourtant, il vole, et plutôt bien !!

Ce SE-100 de plus de 7 tonnes possède, avec ses moteurs Gnome & Rhône, une puissance et une souplesse de pilotage telle que l'Etat en commande 300 exemplaires. Malheureusement, ceci se passe en 1938 et les exemplaires ne seront pas construits à temps.

Et le prototype va s'écraser en Avril 40 au cours d'un vol d'essai, suite à un mauvais calage de l'une des hélices, tuant le pilote et son mécanicien.

Les allemands, eux, feront une excellente affaire en saisissant les moteurs et en les intégrant à leur avion d'assaut Henschel-129, qui deviendra une excellente machine de combat.

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 8860](#)

VII - Evasions vers la France Libre

Pour ne parler que des aviateurs, beaucoup ont refusé la défaite et ont décidé, seul ou à plusieurs, de « désertre » selon les termes de l'armée et tenter de rejoindre le Général de Gaulle à Londres soit directement vers l'Angleterre soit en passant par Gibraltar. Les autorités militaires ne leur facilitaient pas la tâche en faisant garder les avions par des sentinelles armées voire, dans certains cas, en sabotant les avions. C'est ainsi que quelques uns se sont écrasés au décollage, dans les montagnes ou en mer. Il arrivait aussi que le crash résulte d'autres circonstances.

Histoire de motocyclette. Le 19 Juin 1940, sur la base de Bordeaux, où tous les vols sont suspendus depuis le 14 Juin, quatre aviateurs cherchent le moyen de s'échapper et si possible continuer le combat. Ils repèrent des bombardiers LÉO 451 garés sur la piste et décident « d'emprunter » l'un d'entre-eux.

Vers 17 heures, ils embarquent discrètement et l'un d'eux décide d'emmener sa motocyclette. Qui pilote l'avion ? Est-ce le Sgt André ou l'Aspirant Chavy, les 2 seuls pilotes de l'équipe ? L'avion s'élance, décolle mais se cabre aussitôt, retombe dans le bois de pins en bout de piste et prend feu. Aucun rescapé. S'agit-il d'un sabotage de l'avion?

En fait, il se trouve que la motocyclette, mal arrimée peut-être dans la fébrilité du départ, coince le système de biellettes et de renvoi d'équerre commandant la profondeur, contrariant ainsi les manœuvres de décollage.

Fiche France-Crashes 39-45 [N° 7745](#)

Mauvais temps – Encore une tentative pour rejoindre les Forces Françaises Libres qui se termine tragiquement pour un équipage de 4 personnes et qui met en cause cette fois la météo.

Le 20 décembre 1940 un Caudron Goëland piloté par le S/Lt Wingert décolle d'Aulnat avec, outre son équipage habituel, le Cne Parpiel qui doit livrer du fret à Perpignan. L'avion fait escale à Toulouse et ne repart que vers 15h30. A partir de là, l'avion s'écarte de son plan de vol initial

L'occasion est trop tentante pour cet équipage de l'armée de Vichy de continuer en direction de Gibraltar et reprendre le combat, à moins que ce ne soit une action mûrement réfléchie. Hélas, la visibilité est trop mauvaise ou l'avion refuse de prendre assez d'altitude (sabotage ?). Toujours est-il qu'il percute une montagne, ne laissant aucune chance à ses passagers, dont les corps ne seront retrouvés qu'en 1949.

Famille de Gaulle – Le 17 Juin 1940, quand le Général de Gaulle s'envole pour Londres, sa famille s'est réfugiée en Bretagne, à Carantec.

Afin de la mettre en lieu sûr le plus rapidement possible, compte-tenu de l'avance rapide des troupes ennemies, et avec l'accord de Winston Churchill, un avion décolle le 18 à 2 heures du matin dans le plus grand secret.

Il s'agit d'un hydravion anglais Walrus, conçu au départ pour la reconnaissance mais qui sert aussi pour la liaison, le secours en mer et même pour le bombardement.

Si l'équipage fait bien partie du 10 Sq de la RAF basé normalement à Dishforth, il décolle de Mount Batten, base d'hydravions située dans le Kent et il emmène avec lui le Capitaine Norman E Hope du SOE (Special Operations Executive).

Cette opération est si secrète qu'elle n'apparaît même pas dans le journal de marche de l'escadrille, l'Operations Record Book.

Ils croisent la côte bretonne à 20 Km à l'Ouest de Carantec et sont vraisemblablement touchés par l'artillerie allemande, la terrible Flak (Flugabwehrkanone).

En raison d'un épais brouillard près de Ploudaniel, l'avion heurte un remblais et explose dans les flammes. Tout l'équipage périt.

Madame de Gaulle ne saura rien de l'accident et embarquera sur le dernier bateau quittant Brest juste avant l'arrivée de l'avant-garde allemande. Elle et sa famille arriveront à Falmouth le 19 Juin.

(Sources: Harrington Allied Forces Special Duty Operations.pdf / Livre Secret Flotillas de Brooks Richards) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 2207](#)

VIII - Chance et malchance

Tas de sciure providentiel – Le 6 février 1944 décolle de Snetterton Heath, dans le Norfolk, une formation de 189 appareils, allant bombarder de dépôt SNCF de Romilly-sur-Seine dans l'Aube.

Au cours de la mission, le B-17 42-38015 est abattu par un chasseur Fw190 piloté par le Lt Karl Willius, Commandant de la 2./JG26.

L'avion explose en vol et l'équipage est éjecté, la plupart avant d'avoir pu mettre leur parachute.

C'est aussi le cas du seul survivant, le S/Sgt Joe PINO, qui atterrit miraculeusement sur un énorme tas de sciure de la Scierie Dequeker à Pisseleux. Il est soigné par les allemands et envoyé ensuite en Allemagne dans un camp de prisonniers. (Origine : Villers-Infos) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 2644](#)

Double chance – Le 5 Janvier 1945, plusieurs centaines de bombardiers déversent quelques 2000 tonnes de bombes sur la « poche de Royan » où les allemands résistent depuis Septembre 1944. La ville est détruite à 95%, faisant plus de 500 victimes civiles et les pertes de la RAF s'élèvent à 5 Lancaster perdus et 27 aviateurs tués.

L'un de ceux-là le [ME300](#), peut-être touché par la flak, entre en collision avec le ND473 et s'écrase tuant la quasi-totalité de l'équipage. Un seul rescapé, le Sgt P. Powell.

Le 2 Février 1945 le Lancaster [NG307](#), participant à un raid sur Karlsruhe (Allemagne), s'écrase pour une raison inconnue avec son chargement de bombes et explose. Deux rescapés seulement dont .. le Sgt P. Powell !

S'il est assez fréquent d'être le seul rescapé dans un crash (voir les fiches [N°349](#) – [N°363](#) – [N°892](#) pour ne citer que celles-là), il l'est beaucoup moins de l'être une deuxième fois à un mois d'écart.

Dans les commémorations, on honore les aviateurs qui ont donné leur vie et il est indispensable de ne pas oublier leur sacrifice.

Par contre, au cours de ces manifestations, celui qui a eu la chance d'être le seul et unique rescapé d'un crash est rarement évoqué.

C'est vrai qu'il a eu la chance de rester vivant mais à ce titre, il disparaît un peu de la mémoire collective.

Pourtant, comme il doit être difficile d'être le seul survivant d'un équipage habitué à voler ensemble mission après mission. Cela peut même, on le devine au travers des récits, engendrer une certaine culpabilité d'avoir, en quelque sorte, abandonné ses camarades. Certains, anglais ou américains, ont souhaité être inhumés dans le même cimetière pour qu'ils soient à nouveau réunis.

Breakfast tragique – Ce matin du 9 Décembre 1944, le 1Lt Joseph prend son breakfast avec le Captain Arledge. Au cours de la conversation, le Lt Joseph fait part de son envie de participer à un vol dans un P-38. Le Captain répond que, si la météo est bonne et un pilote disponible, il doit pouvoir lui arranger cela dans la matinée, un « Droop Snoot » devant effectuer un vol local de routine.

Le P-38 étant un chasseur-bombardier monoplace, quelques appareils ont été modifiés pour y loger un deuxième homme. Pour cela le canon a été enlevé et le nez remplacé par un dôme

en plexiglass, laissant ainsi la place au bombardier. Equipé d'un viseur Norden, il déclenchait le largage des bombes donnant ainsi le signal aux pilotes de P-38 monoplaces. Ces appareils ont pris le nom de Droop Snoot.

Donc, vers 11 heures, le 1Lt Joseph embarque avec le 2Lt Brydges et décolle du terrain de Juvincourt, Aisne. Peu de temps après, le pilote signale des problèmes sur un moteur puis ensuite qu'il poursuit sa mission. Ensuite, les seules nouvelles reçues émanaient de la police militaire signalant l'accident.

Deux témoins ont déclaré que l'appareil volait à environ 25 pieds, soit un peu moins de 8 mètres du sol. L'avion oscillait lentement puis une aile a touché le sol et l'appareil s'est écrasé, tuant les 2 hommes dont l'un n'avait aucune raison d'être là si ce n'est une envie de voler. Manque de chance !!

(Origine : Rapport d'enquête - AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 7939](#)

Crash sur Paris – Combien y avait-il de chances (ou de malchance) pour que le Lancaster LM336 s'écrase sur le toit des Grands Magasins du Louvre ? Et pourtant, c'est ce qui est arrivé.

Cet avion avait décollé à 19h15 d'East Kirkby dans le Lincolnshire pour une mission de bombardement sur Mannheim en Allemagne. Pendant son vol retour il est touché par la flak puis pris à partie par un chasseur de nuit.

En perdition, il accroche des cheminées et explose sur le toit de l'immeuble, tuant son équipage. Le magasin prend feu et est détruit. (la fiche comprend un lien vers des photos de la zone de crash).

A l'heure du crash, vers 1 heure du matin, il n'y a pas de personnel et donc les dégâts ne sont que matériels.

(Origine : www.aerostèles.net / Archives UK) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N°2167](#)

Atterrissage fatal – Le 31 Octobre 1944, le Lt Dumur effectue une liaison Toulouse/Aix-en-Provence avec un Lt-Col comme passager. Près d'Arles, le pilote est pris de violentes douleurs abdominales qui l'oblige à se poser en catastrophe à 500 m de la route Arles/Fos. Ceci n'a rien d'extraordinaire.. si ce n'est que l'avion se pose dans un champ de mines !

La prise de contact avec le sol déclenche l'explosion de 2 mines qui criblent l'avion d'éclats. Conscient du danger, le passager veut faire remettre les gaz mais le pilote ne réagit pas, blessé à mort par un éclat.

Afin d'éviter d'autres explosions, le Colonel pousse le manche en avant. L'avion se met sur le nez avant de retomber sur la queue, ce qui permet au Colonel de sortir de l'appareil et de traverser le champ de mines sans encombre.

Certains ont de la chance, d'autres pas !

L'autopsie révélera qu'un éclat de 1 cm de côté a traversé le cœur du pilote provoquant une mort instantanée.

Halles d'Orléans – Le 23 Janvier 1940, l'Adjudant-Chef Bernard Pansé décolle avec un Curtiss H-75 de Châteaudun pour un convoi sur Bourges où il doit subir quelques modifications.

Agé de 39 ans, c'est un pilote chevronné, 2213 heures de vol au compteur, qui a déjà fait ce parcours un certain nombre de fois. Cette fois-ci, la neige recouvre la région. Il fait le parcours à vue et se retrouve à survoler Orléans, légèrement en dehors de son trajet direct, par le Nord-Ouest, le long de la rue du Faubourg St-Jean à une altitude de 100 à 150 mètres.

Arrivé près de la Loire et du Pont Georges V, il fait inexplicablement un 180 ° qui le ramène au-dessus de la place du Chatelet où il tombe à la verticale sur la Halle de Boucherie. Il traverse le toit, s'écrase sur le dallage et s'embrase. La halle est détruite. Les photos de l'accident et de la Halle se trouvent sur la fiche.

La cause de cet accident est restée inexpiquée. L'enquête, si elle démontre que l'accident est bien consécutif à une perte de vitesse, avance plusieurs hypothèses dont la plus plausible, selon les enquêteurs et au vu de l'expérience du pilote, est un malaise.

L'accident s'est produit à 13 heures 05, heure à laquelle la halle était déserte. On ne peut qu'imaginer le bilan humain si, par malchance, l'accident s'était produit à une heure d'affluence

(Origine : Rapport d'enquête - AFHRA) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N° 7507](#)

IX - Parcours d'aviateurs abattus

Les aviateurs de la RAF ou de l'USAAF dont l'avion a été abattu et qui ont pu l'évacuer à temps se retrouvent dans un milieu totalement inconnu, ne parlant pas la langue française pour la plupart, ne sachant même pas dans quelle région ils sont arrivés.

Outre se repérer et déterminer dans quelle direction partir, ils doivent en priorité échapper aux recherches des troupes allemandes.

Ils ne peuvent compter que sur l'aide de la population, rurale la plupart du temps au moins au début de leur périple, étant tombés en pleine campagne

Héros au sol – Le 10 Août 1944 2 P-51, chasseurs américains en mission d'escorte de bombardiers, entrent en collision dans la Région de Sens (89).

L'un d'eux, le 2Lt Don Ferron ([42-106696](#)) meurt dans l'explosion de son avion.

Le second, le 1Lt Eddie Simpson ([44-13712](#)) peut évacuer son avion en parachute, atterrit sain et sauf et est pris en charge par un maquis local, fort de 2 à 300 hommes, installé dans la forêt d'Orléans.

Se sachant découverts et encerclés par une division de Panzers, les résistants ont décidé de s'échapper le 14 pour rejoindre les forces alliées près d'Orléans, à l'aide de camions soigneusement cachés, dont la plupart ont été volés aux allemands. Ils sont aussitôt pris en chasse.

Alors que les poursuivants se rapprochent du convoi, le dernier camion ralentit. Six hommes, dont le Lt Simpson, sautent à terre avec une mitrailleuse et se mettent en position. Installés au beau milieu de la route, ils stoppent d'une rafale le véhicule de tête, bloquant ainsi la colonne ennemi et mettant le convoi hors de portée des allemands. Sans protection les six hommes se battent mais succombent les uns après les autres.

Le sacrifice du Lt Simpson ne sera connu des autorités américaines que 15 ans plus tard, suite à la parution d'un article de « Stars and Stripes ». Une enquête a été ouverte et a officialisé ce fait d'armes. A noter que le Lt Simpson a été inhumé dans le cimetière d'Ouzouer-sur-Loire par le propriétaire du café. Il avait tenté d'expliquer les faits aux soldats américains chargés de relever le corps mais ne parlant pas anglais il n'a pas été compris.

Parcours bien rempli – Pour cette fiche, nous avons un autre profil. Il s'agit d'un pilote, le Sergent Harold E Merlin, abattu par la flak le 16 Août 1943 avec son Typhoon alors que son escadrille escorte des bombardiers Boston sur Denain (59).

Il effectue un crash-landing près d'Auxi-le-Château et perd connaissance pour constater, lorsqu'il reprend conscience, que les servants de la batterie lui tirent dessus. Bien évidemment il ne traîne pas dans les parages.

Jusque-là, rien de bien extraordinaire. La suite l'est beaucoup plus.

En effet, il a suffi d'une rencontre avec un « helper » appartenant à un mouvement de résistance pour entraîner le Sgt Merlin dans une activité clandestine intense, n'ayant rien à voir avec sa qualité d'aviateur.

D'Août 43 à Septembre 44, voilà notre pilote faisant du renseignement, testant un informateur allemand, côtoyant des officiers SS, prenant la tête d'une organisation locale, escortant des aviateurs en fuite, allant récupérer des bombes non explosées, faisant sauter un pont. Normal, quoi.. !

Mais cela ne suffisait sans doute pas. Afin de transmettre les informations confidentielles, le voilà qui part en Suisse en Novembre 43 avec ses documents cachés dans une miche de pain. Il y parvient mais est emprisonné à deux reprises puis s'évade, revient en France poursuivre ses activités..

La fiche contient le rapport intégral de son parcours et des personnes qu'il a rencontré ou qui l'ont aidé.

(Source : Escape and Evasion Report WO208/3323/2432) - **Fiche France-Crashes 39-45**
[N°4718](#)

X – Durs à cuire

En lisant les rapports, on peut mesurer la volonté de beaucoup de ces jeunes hommes de retourner à leur base pour y reprendre le combat.

Tomber près des côtes de la Manche ou du Nord, traverser la France, atteindre l'Espagne en traversant les Pyrénées, quelle que soit la saison, pour atteindre Gibraltar afin de rejoindre l'Angleterre n'est pas une mince affaire.

Se retrouver seul après s'être parachuté, souvent de nuit, ne parlant pas le français, ne sachant pas à qui faire confiance, ayant besoin de se cacher mais aussi de se nourrir devait être une expérience éprouvante.

J'ai retrouvé plusieurs fois le terme « Terrific » pour qualifier la traversée des Pyrénées en hiver, avec un équipement bien souvent inadapté. Les gelures étaient fréquentes et une fois cet obstacle franchi, il fallait éviter la terrible prison de Miranda.

Bras en moins – Le 15 Juin 1940 dix bombardiers légers monomoteurs anglais Fairey Battle décollent du terrain de Houssay (Loir-et-Cher) pour aller soutenir les forces au sol dans le secteur de la Basse-Seine. Parmi eux le L5541 comprenant le pilote P/O Benjamin, l'observateur Sgt Armstrong et le radio Sgt Hillyard.

Au cours de la mission ils sont attaqués par des chasseurs ennemis et le pilote se voit contraint d'effectuer un atterrissage en catastrophe.

Si le pilote et l'observateur sont indemnes et pourront rejoindre leur squadron le 24 Juin, il n'en est pas de même pour le radio qui est gravement blessé. Il est pris en charge par une ambulance française et conduit au Mans. Là, il y subit l'amputation du bras puis est évacué 3 jours plus tard avec les autres malades sur Angers en même temps que l'arrivée des allemands.

Le blessé se remet doucement. Il est visité par deux gouvernantes, l'une irlandaise et l'autre écossaise, à partir d'Août. Comme il a obtenu l'autorisation de sortir de l'hôpital en journée, elles lui procurent des vêtements civils.

Un jour, un allemand lui annonce qu'il va bientôt être envoyé dans un camp de prisonniers en Allemagne. Que croyez-vous qu'il fit ? Ni une, ni deux, il prend ses cliques et ses claques, en l'occurrence pas grand-chose, et disparaît des radars après avoir falsifié son laissez-passer.

Caché pendant quelques jours par les gouvernantes, il entreprend un périple depuis Angers jusqu'à Gibraltar afin de pouvoir rentrer en Angleterre.

Il rejoint Loches où un médecin lui refait un pansement pour son bras, traverse la ligne de démarcation à Béré, dans une cariole de laitier, prend le train jusqu'à Marseille et réussit à embarquer pour Madrid puis Gibraltar.

Il rejoint enfin l'Angleterre le 23 Février 1941.

(Source : E&E Report WO208/3302/266) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N°4372](#)

Un rapide – Le pilote polonais de Spitfire, Tadeusz Koc du 308 Sq Polish City of Krakow, participe à une mission d'escorte de bombardiers Ventura dont la cible se situe près de Lille. C'était le 3 Février 1943 et il décolle à 9 heures de Northolt dans le Middlesex.

Au cours de la mission, il abat un chasseur Fw190 mais est pris à partie par un autre. L'aile et le moteur étant endommagés, il est obligé de sauter en parachute de 3000 pieds. Il se pose près de Crochte, au Sud de Dunkerque.

Jusque là rien d'inhabituel au vu du nombre d'avions abattus durant le conflit. Où cela devient assez extraordinaire, c'est le temps passé pour rallier Gibraltar.

Alors qu'il est fréquent que les aviateurs ayant échappé à la capture mettent plusieurs mois, voire plus d'un an pour y arriver, ce pilote va mettre 9 jours !

A vélo, en train, à pieds, ayant reçu peu d'aide pour la nourriture, Koc rejoint le Sud-Ouest et traverse les Pyrénées en solitaire en hiver, marchant jusqu'à 10 heures d'affilée, le ventre vide.

Il arrive à Gibraltar le 12 Février 1943 mais devra attendre le 20 pour rejoindre son unité.

Délai presque identique à sa traversée de la France et de l'Espagne.

(Source : Escape and Evasion Report WO208/3323/2432) - **Fiche France-Crashes 39-45 N°5292**

Un violent ! – Quand le Sergent Andrew R Evans embarque dans le Halifax R9528 pour une mission sur les installations portuaires de Dunkerque le 27 Avril 1942, il ne sait pas encore ce qui l'attend.

Après un décollage sans histoire de la base de Dalton dans le Yorkshire, l'avion est touché par la flak au-dessus de la cible et Evans reçoit des éclats à une jambe et dans le dos. Le pilote donne alors le signal d'évacuer en parachute.

Pendant sa descente, il est mitraillé et, s'il n'est pas touché, son parachute est endommagé et Evans atterrit lourdement et se casse un os de la cheville.

Il demande de l'aide dans une maison mais n'obtient que de la nourriture et une bouteille de bière. Bien que les habitants aient refusé de l'héberger, ils lui donnent sans le savoir le moyen d'échapper à la captivité.

Du fait de sa cheville, il renonce à marcher dans les champs et rejoint une route qui longe le canal de la Haute Colme. Près d'une auberge, un soldat allemand surgit, pointe sa baïonnette et le fait prisonnier.

En route, pensant Evans très diminué du fait de ses blessures, le soldat est moins attentif et Evans en profite pour le frapper violemment avec.. la bouteille de bière.

Le soldat s'écroule, et ne sachant pas s'il était seulement inconscient ou mort, et de peur que les allemands le découvrent, Evans lui remplit les poches de veste et pantalon de briques et le pousse dans le canal.

Il repart tranquillement, traverse les Pyrénées, rejoint Gibraltar et sera de retour en Septembre 42. Pas mal compte-tenu de son handicap !

Son rapport est en ligne sur le site, en anglais et en français.

Rampant – Dans la série des « durs à cuire », en voilà un autre à la volonté sans failles. Dans le cadre de l'opération sur le camp de Panzers de Mailly-le-Camp, l'Avro Lancaster LM514 est abattu par un chasseur de nuit. L'équipage saute en parachute mais pour le Sergent Garlick, cela ne se passe pas très bien. N'oublions pas que les équipages anglais, pour la plupart, volent de nuit et que sauter d'un avion dans ces conditions n'est pas une partie de plaisir, loin s'en faut.

Arrivant près du sol, il heurte quelque chose qui provoque une énorme explosion, perd connaissance et reprend finalement conscience allongé dans un champ de blé, paralysé des deux jambes, à côté d'un morceau de câble électrique. Il a heurté une ligne à haute-tension, provoquant un court-circuit qui aurait pu lui coûter la vie.

Après s'être reposé une demi-heure, il regarde avec la boussole de son kit d'évasion dans quelle direction il devrait partir. Il remarque alors une forte odeur de chairs brûlées. Le clair de lune lui permet de voir que ses jambes sont brûlées de la plante des pieds jusqu'au-dessus du genou. Il bande ses brûlures avec de la toile de son parachute et s'endort. Il se réveille à 4 heures du matin et décide de s'en aller car il craint que quelqu'un vienne réparer la ligne électrique.

Il a repéré un bois épais à environ 2 miles mais il sait qu'il ne pourra pas l'atteindre. Il se cache donc dans un champ de choux toute la journée. Sa jambe droite le fait souffrir. Il pleut.

Au crépuscule, il part en rampant sur les mains et les genoux, traverse une route nationale, et après 3 heures d'efforts se cache dans un taillis. A l'aide de la lime du kit d'évasion, il taille deux gros bâtons et tente de marcher. A cause de la douleur, il s'effondre mais recommence, marche 100 mètres et s'effondre à nouveau, rampe et finalement se cache dans un taillis pour se reposer pour la journée.

Au crépuscule, il repart en rampant. Alors qu'il se repose au bord d'une petite route, une patrouille cycliste allemande approche. Il n'a que le temps de se cacher. Il aurait pu renoncer et se laisser arrêter. Cela lui aurait permis de recevoir les soins que son état nécessitait. Au lieu de cela, il se cache in-extremis puis se remet à ramper et marcher par à-coups le reste de la journée et de la nuit, malgré la douleur, malgré la fatigue.

Après s'être nourri de pommes de terre et rhubarbe sauvage mangées crues, il arrive enfin le 7 vers 11 heures, toujours rampant, près d'une ferme où les habitants lui apportent un peu d'aide mais ne souhaitent pas le garder chez eux.

Il repart donc vers le sud-ouest jusqu'au 14 où il est enfin hébergé dans plusieurs maisons, après un calvaire de plus de 10 jours à ramper la plupart du temps. Il est vu par un médecin qui le soigne en lui versant de l'alcool pur sur ses brûlures..

Il est ensuite pris en charge par la Résistance jusqu'à l'arrivée des troupes alliées le 25 Août, soigné par un autre médecin puis conduit à Paris et rapatrié par avion le 6 Septembre.

XI - Prisonniers et évasions

Un certain nombre de prisonniers de guerre n'apprécient pas du tout d'être enfermés et ne pensent qu'à une chose : s'évader ! C'est bien sûr le devoir de tous prisonniers. D'autres vont encore plus loin ; ils essaient encore et encore, jusqu'à réussir bien souvent.

Ténacité – Le 19 Septembre 1942 le Sergent Vernon J Bastable, du 156 Sq de la RAF, pilote le Wellington BJ883 en mission sur Saarbrücken en Allemagne. Pour une raison inconnue, le pilote est obligé de poser son appareil sur le ventre dans la région de Rouen. Les 5 membres d'équipage sont faits prisonniers. Bastable aurait pu attendre la fin de la guerre pour rentrer chez lui, mais non !

Il change d'identité avec un simple soldat britannique et se fait envoyer dans un groupe de travail dans les Sudètes tchèques. Sa véritable identité ayant été découverte et sur le point d'être renvoyé au Stalag 344, il s'évade mais est arrêté par hasard 4 jours après par des chasseurs dans les bois où il dormait. Il passe 14 jours à l'isolement, est emmené au 344 où il passe 10 jours de plus à l'isolement.

Il change à nouveau d'identité au Stalag 344 et arrive à se faire envoyer dans une mine de charbon à Kasimir Coal et prend contact avec des résistants mais sa tentative de fuite échoue. En octobre 43, il fait sa 3^{ème} tentative en s'échappant par l'échelle de secours du puits principal mais il est repris au bout de 3 jours. Il passe 21 jours en prison et est envoyé dans une autre mine. Après d'une tentative d'évasion il fait encore 10 jours d'isolement puis retour au 344.

Au Stalag 344, il change encore d'identité et tente une nouvelle évasion mais est dénoncé et il est rattrapé dans les bois par les allemands.

Enfin le 22 octobre 1944, il réussit enfin à s'échapper avec un Sgt tchèque en sautant depuis le toit du cantonnement par-dessus les barbelés et rejoint un groupe de résistants.

Il effectue avec eux des sabotages de voies ferrées, des ponts et des installations électriques.

Est-ce que ses ennuis sont terminés ? Eh bien non ! Prenant contact avec les Russes le 4 Mai 1945, il se retrouve pratiquement prisonnier jusqu'en Juin où il peut enfin prendre contact avec l'ambassade britannique de Prague et il est enfin rapatrié en Angleterre.

La Grande Evasion – Tout le monde ou presque connaît cet épisode de la guerre grâce au film du même nom. Les aviateurs concernés sont en quasi-totalité de la RAF mais le film est américain..

L'histoire est la suivante : le Squadron/Leader Roger Bushell, dont le Spitfire s'est écrasé dans le Pas-de-Calais, est fait prisonnier et se retrouve au Stalag Luft III à Sagan.

Il imagine alors une évasion massive d'aviateurs, de 200 à 250, afin de mobiliser le maximum d'allemands pour leur courir après dans tout le pays. Il prend la tête de l'opération et devient « Big X ». C'est une opération de grande envergure car il faut des vêtements civils, des uniformes, des faux papiers etc., établir des complicités avec les gardes allemands. Et il faut aussi un tunnel !

En fait, ce seront 3 tunnels qui seront creusés en même temps (Harry, Dick et Tom).

L'entreprise est gigantesque, qui demande une organisation extraordinaire et des moyens à inventer au fur et à mesure. Les tunnels sont à 9 mètres sous terre pour éviter le bruit. Car bien sûr les allemands sont aux aguets de tout ce qui peut les mettre sur la piste d'une évasion et certains gardes sont très affutés dans ce domaine.

Le tunnel Harry, le seul qui ne sera pas découvert, fait plus de 100 mètres de long. Cela fait des tonnes de terre sableuses à évacuer et à répartir dans toute la surface du camp. Il faut étayer au fur et à mesure de l'avancée des travaux car il y a des effondrements et tout le bois qui peut être utilisé y passe.

L'imagination n'a pas de limites. Les « creuseurs » manquent d'air ? Une pompe est fabriquée à partir de boîtes de conserve.

L'éclairage avec des lampes à huile fait suffoquer ? On détourne une ligne électrique et on y installe l'éclairage.

Pendant ce temps, les tailleurs et couturiers fabriquent costumes et accessoires avec des moyens très rudimentaires. Toutes les compétences ont été mises en œuvre.

Les faussaires s'emploient à préparer les faux documents dont les évadés auront besoin. On ne peut qu'admirer la qualité du travail effectué à la lecture des rapports de Bergsland et de Müller qui ont passé tous les contrôles sans aucun problème.

A la date prévue, les futurs évadés, ils sont environ 200, se préparant à sortir dans un ordre établi par avance mais le premier s'aperçoit que le tunnel est trop court de quelques mètres et ne débouche pas dans les bois mais à la vue d'un mirador.

L'opération ne peut être remise car les faux documents sont datés. 76 aviateurs arrivent à sortir avant qu'un garde ne découvre le trou de sortie et donne l'alerte. La plupart des évadés seront repris rapidement.

Seuls 3 parviendront à rejoindre l'Angleterre. Et sur les 73 restants, 50 seront fusillés sur l'ordre d'Hitler, dont Big X, 23 seront renvoyés soit à Sagan, soit à Colditz, soit dans le camp de concentration de Sachsenhausen (d'où la plupart tenteront une évasion..).

Les évadés ayant réussi à rejoindre l'Angleterre sont :

F/Lt Bram van der Stok – Avant de participer à la grande évasion, il a déjà fait 3 tentatives

- Juin 42 : avec un autre F/Lt, ils sont repérés par un projecteur mais peuvent regagner le baraquement
- Mars 43 : autre tentative mais ils sont découverts cachés dans le toit des toilettes

- Juin 43 : participe à une évasion « massive ». Il y a un groupe qui quitte l'enceinte escorté par 2 faux gardes et un groupe de 6 officiers supérieurs dont le F/Lt van der Stok. Mais il est reconnu par un garde et le groupe est arrêté. S'ensuivra 48 jours de prison et 10 jours d'isolement.

Quand arrive la nuit du 24 Mars 1944, van der Stok est le 18^{ème} à sortir. Il arrive à la gare de Sagan, attend le train retardé par un raid sur Berlin, passe les contrôles sans encombre avec ses faux papiers et achète un billet pour Breslau où arrive également Roger Bushel et quelques autres.

Il continue son voyage en train vers les Pays-Bas jusqu'à Maastrich où il se rend à une adresse où il peut rester 2 jours puis repart en vélo cette fois vers la Belgique et traverse la Meuse. A Hasselt il prend un train pour Bruxelles où il est hébergé jusqu'au 24 Mai puis, toujours en train, Paris, Toulouse. La traversée des Pyrénées se fait le 16 Juin avec un guide fourni par les maquisards. Le groupe est arrêté par la police espagnole mais finalement arrive à Gibraltar le 8 Juillet.

Reporté sur une carte, le trajet emprunté est impressionnant et n'est pas vraiment le chemin le plus court pour regagner l'Angleterre, même si une grande partie a été effectuée en train ! (Source : Escape and Evasion Report WO208/3320/2032 – traduit en français dans la fiche)

Fiche [N°4327](#)

F/Lt Peter Bergsland / F/Lt Jens E Müller – Bien que le F/Lt Müller ne soit pas tombé en France et ne comporte donc pas de fiche de crash, ils portaient les n°s 43 et 44 dans l'ordre de sortie du tunnel et avaient décidé de s'évader ensemble par la Suède.

Le rapport de Bergsland s'arrête à Stettin. Celui de Müller est très détaillé. Les deux réunis donnent le parcours complet. Leur traduction est présente dans la fiche de Bergsland.

Fiche [N°4328](#)

Les prisonniers repris ayant une fiche dans France-Crashes :

F/O Alfred F Ogilvie – Pilote – (Renvoyé à Sagan) - **Fiche [N°441](#)**

F/Lt Leslie C J Brodrick – Pilote – (Renvoyé à Sagan) - **Fiche [N°3479](#)**

Lt Alexandre D Neely – Pilote - (Renvoyé à Sagan) - **Fiche [N°4340](#)**

P/O Paul G Royle – Pilote – (Renvoyé à Sagan) - **Fiche [N°7320](#)**

F/Lt Bedrich Dvorak – Pilote – (Envoyé à Colditz) - **Fiche [N°5968](#)**

F/Lt Ivo P Tonder – Pilote – (Envoyé à Colditz) - **Fiche [N°5967](#)**

F/Lt Raymond L N van Wymeersch – Pilote - (Envoyé à Sachsenhausen) - **Fiche [N°4339](#)**

Les prisonniers repris et exécutés ayant une fiche dans France-Crashes :

Sq/L Roger J Bushell – Pilote – N°1 - **Fiche [N°4329](#)**

F/Lt Brian H Evans – Navigateur - **Fiche [N°4330](#)**

P/O Ernest Valenta – Radio - **Fiche [N°4331](#)**

F/O Stanislaw Krol – Pilote - **Fiche [N°4332](#)**

F/Lt Henry J Birkland – Pilote - **Fiche [N°4333](#)**

W/O Albert H Hake – Pilote - **Fiche [N°4334](#)**

Sgt John F Williams – Observateur - **Fiche [N°4335](#)**

P/O Arnold G Christensen – Pilote - **Fiche [N°4336](#)**

Lt Halldor Espelid – Pilote - **Fiche [N°4337](#)**

P/O Leslie G Bull – Pil - **Fiche [N°1282](#)**

F/Lt William J Grisman – Observateur - **Fiche [N°1282](#)**

F/Lt Rdward G Bretell – Pilote - **Fiche [N°4301](#)**

F/O Harold J Milford – Observateur - **Fiche [N°6168](#)**

F/Lt Henri Albert Picard – Pilote - **Fiche [N°6215](#)**

XII – Pilotes célèbres

Douglas Bader – Pilote anglais amputé des 2 jambes avant la guerre – Il réussit, à force de ténacité, à se faire engager dans la RAF et à piloter des avions de chasse, avec des prothèses, et à remporter 22 victoires confirmées en 15 mois d'opérations.

Le 9 Août 1941, au cours d'un combat aérien, il est contraint de se parachuter derrière les lignes ennemies, perdant ses prothèses en s'extrayant de l'avion. Il est fait prisonnier et réussit à se faire parachuter des prothèses de rechange, ce qui lui permet de s'évader de l'hôpital avec l'aide de quelques personnes de St-Omer. Repris, envoyé en Allemagne, il se retrouve, après plusieurs tentatives d'évasion, emprisonné à Colditz. Les allemands le menacèrent de le priver de ses prothèses estimant que c'était le seul moyen de le maintenir en place.. sans succès d'ailleurs.

Douglas Bader mènera le défilé de la victoire le 15 Septembre 1945 à la tête de 300 avions !
Fiche France-Crashes 39-45 [N°2924](#)

Chuck Yeager – Tout le monde (ou presque) a entendu parler de Chuck Yeager, pilote d'essai devenu célèbre pour avoir passé avec succès le fameux « mur du son » sur le Bell X-1 à une altitude de 45000 pieds (soit environ 13700 mètres).

Ce dont on parle moins, c'est sa participation au combat sur le théâtre européen avec la 8th Air Force et qu'il a foulé malgré lui le sol de France.

En effet, le 5 Mars 1944, aux commandes d'un chasseur P-51 Mustang, le F/O Charles Elwood « Chuck » Yeager, originaire de West Virginia et âgé de 21 ans, décolle de la base de Leiston, Suffolk pour escorter des bombardiers effectuant un raid sur Bordeaux. C'est sa 9^{ème} mission.

Selon son rapport, il est attaqué par l'arrière par trois chasseurs allemands Fw190 et l'un d'eux le touche au niveau de l'élévateur, coupant le câble de commande. Il doit évacuer son avion à 18000 pieds, ouvrant son parachute à 8000 pieds.

Pendant sa descente, il est mitraillé par un des Fw190 mais un P-51 arrive à la rescousse et abat l'agresseur.

Le F/O Yeager se pose vers Grignols dans une clairière où son parachute s'accroche à un arbre. Il est rapidement pris en charge par un groupe de résistants. Commence alors la fuite en traversant à pieds les Pyrénées, l'Espagne et il rejoint Gibraltar pour être de retour en Angleterre le 21 Mai 1944.

(source : Rapport E&E #660 en ligne – Archives US) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N°4469](#)

René Mouchotte – Grande figure des Forces Aériennes Françaises Libres, le Squadron/Leader Mouchotte disparaît en mer du Nord le 27 Août 1943 sans que l'on sache s'il a été abattu ou s'il était en panne de carburant. Son corps s'est échoué sur une plage belge longtemps après et son identification a été possible grâce à son uniforme qu'il avait revêtu lors de son dernier vol.

Son n°2 était le F/Sgt Pierre Clostermann.

(source : Op Rec Books – Archives UK) - **Fiche France-Crashes 39-45** [N°5000](#)

Air Chief Marshall Sir Trafford Leigh-Mallory – Commandant en Chef des Forces Aériennes Alliées en Europe depuis 1943, il est nommé en Août 44 aux mêmes fonctions en Asie du Sud-Est.

A ce titre, il s'envole d'Angleterre dans un avion de transport Avro York le 14 Novembre pour Naples, première étape vers la Birmanie. Son épouse fait partie des passagers.

Au passage des Alpes, l'avion est pris dans une violente tempête de neige et s'écrase sur la chaîne de Belledonne, au-dessus du village de Rivier d'Allemont. Il n'y a pas de survivants. C'est le plus haut gradé allié tué durant le conflit 39-45.