

Jean-Luc WILMET
avec Renauld ADAM,
Eric TRIPNAUX,
Roger COCHART



et
la
guerre

2019-2024

Pour Roger Cochart, la mémoire de Durnal.

Personne n'est assez insensé pour préférer la guerre à la paix; en temps de paix les fils ensevelissent leurs pères; en temps de guerre les pères ensevelissent leurs fils. (Hérodote)

Les souvenirs sont nos forces, ne laissons jamais s'effacer les souvenirs mémorables. Quand la nuit essaie de revenir, il faut allumer les grandes dates comme on allume des flambeaux. (Victor Hugo le 24 février 1877 en commémoration du 24 février 1848)

Chaque personne est une armoire pleine d'histoires, il suffit d'ouvrir les tiroirs. (Tahar Ben Jelloun)

Et tu raconteras à ton enfant ce jour-là... (Exode, 13 :8)

Je n'aime pas l'expression « devoir de mémoire ». Le seul devoir, c'est d'enseigner et de transmettre. (Simone Veil)

Je sais qu'il y en a qui disent : ils sont morts pour peu de chose. À cela il faut répondre c'est qu'ils étaient du côté de la vie. Ils aimaient des choses aussi insignifiantes qu'une chanson ou un sourire. Tu peux serrer dans ta main une abeille jusqu'à ce qu'elle étouffe, elle n'étouffera pas sans t'avoir piqué. C'est peu de choses mais si elle ne te piquait pas, il y a longtemps qu'il n'y aurait plus d'abeilles. (Jean Paulhan)

**Figure 1. Drapeaux à l'inauguration de la stèle au square du Souvenir, panneau (récent) sur la route de l'invasion (Assesse) cartouches et éléments d'avions de la seconde guerre mondiale trouvés à Durnal et toujours à Durnal, casque allemand trouvé à Durnal... et retrouvé au Centre du Rail et de la Pierre à Jemelle >
© Durnal au fil du temps (1-3), JLW (2-4-5)**

Durnal, mémorial et histoire des événements tragiques du 12 mai

1940 et 27-28 avril 1942.

Juste à la sortie de Durnal en direction de Crupet se dresse fièrement un nouveau monument à la mémoire des soldats français, aviateurs anglais et australiens tués sur le territoire de Durnal durant la guerre 40-45. Ce bloc de pierre bleue symbolise la résistance des défenseurs et la gratitude à leur égard. Pour la petite histoire, ce nouveau site porte le nom de « Square du Souvenir » (association symbolique de deux mots, en anglais et en français, en hommage aux soldats tués). Cet emplacement a été choisi car il se trouve à mi-chemin entre l'endroit où les quatre soldats français ont été tués (à proximité du centre du village) et le lieu du crash de l'avion britannique (dans les bois entre Durnal et Crupet) ainsi qu'incidemment, à l'emplacement des canons de l'ultime défense allemande.



Figure 2. Mémorial du souvenir inauguré le 12 mai 2017 à Durnal.
© <https://www.matele.be/une-stele-a-durnal-en-memoire-aux-victimes-de-la-seconde-guerre-mondiale>.

12 MAI 1940 QUATRE SOLDATS FRANÇAIS SONT TUÉS DANS LE CENTRE DU VILLAGE DE DURNAL.

1. INVASION DE LA BELGIQUE PAR LES TROUPES ALLEMANDES.

Le 10 mai 1940, l'Allemagne nazie envahit la Belgique. Le 12 mai Durnal et les villages environnants sont sur la route de l'Offensive éclair du III^{ème} Reich qui conduira à la percée allemande à Sedan. Lors des opérations de retraite des troupes françaises sur la rive gauche de la Meuse, quatre jeunes soldats du 31^{ème} régiment de Dragons commandé par le Colonel Rey sont abattus par l'ennemi, à Durnal. Ces événements tragiques de Durnal s'inscrivent dans « le combat de Crupet »¹ et les destructions des voies de communications associées.

2. BREF HISTORIQUE DU 31^{ème} REGIMENT DE DRAGONS 2.

Le 31^e régiment de dragons (ou 31^e RD) dont la devise est « Honneur et Patrie » est une unité de cavalerie de l'armée française, créé en 1893. A l'origine, il est basé à Epernay avant de rejoindre Lunéville, en Meurthe et Moselle, le 26 juin 1912.

Durant l'entre-deux guerres, ce régiment constitue avec le 8^e régiment de dragons, la 4^e brigade (4^e BC) de la 2^{ème} division de cavalerie du général Berniquet.



Figure 3. Insigne régimentaire en 1940. © Hamap.

¹ Voir le livre « Crupet un village et des hommes en Condroz namurois, 2008, pages 197 à 204. Voir également, « Le combat de Crupet 12 mai 1940 », tiré à part revue Crup'Echoes, 2017, sur www.crupechos.be.

² Mary Jean-Yves, *Le corridor des Panzers : Par delà la Meuse 10 - 15 mai 1940*, t. I, Bayeux, Heimdal, 2009, 462 p.

Le 10 février 1940 les divisions de cavalerie sont transformées en divisions légères de cavalerie (DLC). La 4^{ème} brigade devient alors la 4^e division légère de cavalerie (4^e DLC).

Affectée au sein de la 9^{ème} armée des forces alliées, cette division participe dans le cadre du plan « Dyle » à la manœuvre retardatrice en Ardenne. Dans un premier temps, elle occupe les abords de la Meuse entre le fort de Dave et Yvoir, puis progresse au-delà du fleuve, pour couvrir l'avance de l'aile gauche de l'armée.

Dès le 10 mai 1940, le 31^e régiment de Dragons, sous les ordres du colonel Rey, essaye en vain d'arrêter l'offensive allemande.

Il subira de très fortes pertes lors des combats menés sur la Meuse, de part et d'autre de la frontière franco-belge.



Figure 4. Le 31^e régiment de Dragons, 4^e escadron, caserné à Lunéville. © <http://stalag18a.free.fr/>

3. SITUATION DES ENDROITS OU LES CORPS DES SOLDATS FRANÇAIS ONT RETROUVES ET ENSEVELIS.



Figure 5. Situation des corps des soldats français. © Carte commune d'Yvoir.

1. Hubert BLANCHARD (né à Épeigné-les-Bois, Indre-et-Loire, le 8 septembre 1918) reposait sommairement enfoui au Tienne à l'Aurgna, derrière la haie opposée au sentier « derrière les Cortils » (en wallon, « Padrî les cortis »).
2. Maurice VAUTRIN (né à Paris VI^e, le 8 décembre 1917) se trouvait dans la prairie située entre les maisons de Joseph Jacmart et de Joseph Custine.
3. Raymond CHRISTINY (né à Paris XI^e, le 18 décembre 1914), gravement blessé, s'est réfugié et est mort sous un abri réservé aux porcs (« rang de cochons ») qui se trouvait dans un coin de la cour de la ferme exploitée par la famille Materne.

4. Les trois victimes ont été enterrées sommairement au même endroit aux environs de la jonction des sentiers « Tienne à l'Aurgna » et « Padrí les cortis » jusqu'à leur exhumation, le 23 octobre 1940.

Un quatrième soldat français, Frederic MATTES (né à Bouxwiller, Bas-Rhin, le 16 mars 1912, a été également tué à Durnal sans y être enterré. De ce fait, la plupart des villageois l'ignoraient.

Un soldat du 14^{ème} Dragons qui protégeait la retraite du 31^{ème} Dragons a été tué lors du combat de Crupet : René COUDAMY (né à Le Dorat, Haute-Vienne, le 2 août 1904) fut enterré à Crupet.

4. PHOTO RECENTE DE L'ENDROIT OU LES CORPS DES SOLDATS FRANÇAIS ONT ETE ENSEVELIS.



Figure 6. Point de jonction entre les deux sentiers « Tienne à l'Aurgna » et « Padrí les cortis ». © R. ADAM 2017.

5. ORGANISATION DES FUNERAILLES SOLENNELLES, LE 23 OCTOBRE 1940.

Sous la conduite intrépide de leur curé, les habitants vont organiser le 23 octobre 1940, des funérailles solennelles en hommage à ces trois soldats français qui ont sacrifié leur vie et leur jeunesse, pour préserver nos droits et libertés. De cette manière, leur sacrifice restera à jamais dans la mémoire collective.

Une fois exhumés, les corps seront déposés dans trois cercueils avant d'être exposés dans la chapelle Saint-Roch qui se trouve à peine à quelques dizaines de mètres de leur première sépulture.

Bravant les consignes de l'occupant, l'abbé Godefroid s'était adressé à ses paroissiens en ces termes : « Au nom de la France et des familles des soldats français à qui la paroisse a fait de belles funérailles,



Figure 7 Abbé Désiré GODEFROID Révérend curé de Durnal, Mai 1932 – 3 Août 1948. Reconnu « Juste parmi les Justes » en 2005. © Souvenir mortuaire.

je remercie tous ceux qui ont pris une part active aux cérémonies. Je confie à votre bon cœur la tombe de ces soldats, pour l'entretenir et pour la fleurir. »³



Figure 8. Funérailles des soldats français. © collection R. COCHART.

Les cercueils fleuris des trois soldats français sont exposés devant l'autel de la chapelle Saint Roch située rue d'Yvoir (actuellement, rue Bonny d'au Ban). Leur nom et prénom sont inscrits sur une croix en bois placée juste devant le cercueil.

Les habitants de Durnal forment ensuite un long cortège funèbre jusqu'à l'entrée de l'église, après un arrêt devant le Monument aux morts et la descente du Boulevard (actuellement, rue du Grand Doyer). Chaque cercueil est porté par six hommes tandis que plusieurs femmes portent les gerbes de fleurs. Les trois cercueils reposent un dernier instant sur la dalle en béton avant d'être déposés dans un caveau, situé directement à gauche, après la grille de l'entrée, dans la partie nord du cimetière attenant à l'église.

Dans les années 50, les corps d'Hubert Blanchard et de Maurice Vautrin seront exhumés pour rejoindre leur terre natale alors que celui de Raymond Christiny sera définitivement enterré à la nécropole nationale à Chastre, dans la province du Brabant wallon.

Suite de la documentation.

Sur www.crupechos.be dans la rubrique « Mieux connaître Crupet », vous trouverez un ensemble de documents relatifs aux deux guerres et leurs impacts pour les habitants et les villages environnants dont notamment :

- Le panneau « 12 mai 1940, trois soldats français sont tués dans le centre du village de Durnal ;
- Le panneau « 27-28 avril 1942, un avions explose en plein vol et s'écrase dans le bois de Durnal » ;
- Le folder Durnal inauguration 12 mai 2017 mémorial soldats tués1940_42 ;
- Allocution de Mr Custinne, Cérémonie du 12 mai 2017 ;
- L'article complet des événements tragiques 1940-1942 à Durnal.
- Le combat de Crupet du 12 mai 1940. (Partie 2, mai 1940)

³ COCHART Roger, Durnal, Archives et mémoire collective, 1992, p 259.

27-28 AVRIL 1942 UN AVION EXPLOSE EN PLEIN VOL ET S'ECRASE DANS LES BOIS DE DURNAL.



1. DE VIOLENTS COMBATS AERIENS REVEILLEN LES HABITANTS.

« Dans la nuit du 27 au 28 avril, un bombardier anglais a fait explosion en plein vol sur le territoire de Durnal (au Stiet) ; six soldats anglais ont trouvé la mort dans ce tragique accident. »⁴



« Cette nuit-là donc, comme cela arrivait souvent tout Durnal se terrait dans les abris. Les fusées éclairantes illuminaient le ciel : on se serait cru en plein jour. Les chasseurs allemands harcelaient des formations alliées venues bombarder les installations ennemies. Tout à coup surgit de l'est une boule de feu qui explose en un fracas épouvantable. Le village est miraculeusement épargné... »⁵

« Le point de chute est immédiatement circonscrit par les Allemands, qui emportent sans délai les restes mortels des membres de l'équipage. Quant au bombardier, il n'en reste que tôles tordues et calcinées, ne présentant aucun intérêt pour l'occupant (*qui avait emporté le plus gros*). Les débris de l'appareil s'étaient de la briqueterie aux carrières des Pirettes. »⁶

De nos jours, certains habitants se souviennent encore que leurs parents avaient fait bon usage des débris de l'appareil pour pallier à leurs conditions de vie très rudes en temps de guerre. Un tel avait récupéré un parachute qui a servi à confectionner une aube pour la communion solennelle de sa fille aînée ; un autre, menuisier de profession, a fabriqué une brouette en métal ou encore utilisé les pistons du train d'atterrissage comme tendeurs pour la lame de sa scierie.

Suite à l'explosion de l'avion en plein vol, les débris ont provoqué un violent incendie : « Dans sa chute, l'avion avait bouté le feu à une sapinière qui fut dévastée malgré l'intervention rapide de tous les hommes valides. Appelés par un lugubre tocsin en pleine nuit, ces derniers ne purent que creuser des coupe-feu, tant l'incendie faisait rage. »⁷



Figure 9. Une seringue (seringue à usage unique dont on pliait l'aiguille après usage pour l'accrocher à la chaînette de la plaque d'identité et avoir ainsi un suivi médical simple). © collection particulière et G. LAPAILLE 2017.

⁴ Abbé GODEFROID Désiré, Cahier des annonces, 17 Mai 1942.

⁵ COCHART Roger, Durnal : Archives et mémoire collective, 1992, p 247.

⁶ COCHART, ibidem

⁷ COCHART, ibidem

4. IDENTIFICATION DE L'AVION ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE.

Selon les premiers témoins et l'homélie prononcée quelques mois plus tard par le curé de la paroisse en hommage aux victimes de ce tragique accident, l'explosion du bombardier anglais avait coûté la vie à six soldats anglais.

A l'époque, il n'était pas possible de contredire ces témoignages, surtout dans la mesure où tous les corps des membres de l'équipage ont été immédiatement emportés par les Allemands. Dès leur arrivée, ils ont interdit l'accès aux lieux de l'accident, ceux-ci ont été surveillés par un service de garde, pendant plusieurs jours.

Aujourd'hui, de nouvelles recherches ont été entreprises grâce aux nouvelles technologies et aux documents militaires classés autrefois « confidentiels ».

Selon certains auteurs⁸ qui ont compulsé les archives britanniques de la Royal Air Force (RAF), 76 Wellington, 19 Stirling et 2 Halifax du RAF Bomber Command ont pilonné la gare de **Cologne** dans la nuit du 27 au 28 avril 1942. Au terme de ce raid, sept bombardiers (6 Wellington et 1 Halifax) ont été abattus par l'ennemi en Allemagne (3 à Cologne), en France (1 à Châtel-Censoir et 1 à Givet) et en Belgique (1 à Hamois et 1 à Villers-la-Ville).

Si la première hypothèse d'un bombardier anglais revenant d'Allemagne est écartée quant à identifier l'appareil et les membres de l'équipage qui s'est écrasé sur Durnal, une seconde hypothèse, un Vickers Wellington Mk IC, immatriculé X9635, du 27 OTU (Operational Training Unit - unité d'entraînement aux opérations) parti de Lichfield (Royaume-Uni), le 27 avril 1942, à 21 heures 58, pour effectuer une mission secrète d'écolage (lancer de tracts de propagande sur plusieurs villes et une bombe sur un aérodrome) *se voit confirmée* par les dernières découvertes des historiens.

On ignorait officiellement la raison et le lieu où l'avion s'est écrasé – car on n'avait que la mention « en Belgique » sans plus de précision - car cinq membres de l'équipage anglais et australiens sont enterrés au Cimetière militaire d'Heverlée⁹ et le deuxième avion de la même unité (Vickers Wellington Mk IC Z8901, parti également de Lichfield, à 22 heures 41) qui effectuait également ce raid, le même jour, s'est écrasé à Sautour (Province de Namur), à 3 Km SSE de Philippeville.

Pourquoi n'y avait-il pas plus de certitude pour l'avion tombé à Durnal ? *On pensait* que l'armée allemande n'avait d'une part pas indiqué dans un rapport l'endroit du crash et, d'autre part, qu'elle n'avait pas envoyé de soldats récupérer les morceaux de l'avion et noter le numéro des pièces contrairement aux procédures militaires (*ce qui se révélera faux mais ce rapport n'a pas encore été retrouvé*). Finalement, que les villageois des alentours avaient été plus rapides pour récupérer des pièces... Mais, comble de malchance, le rapport des chasseurs de nuit allemands ne permet pas de faire la distinction entre deux avions abattus dans la nuit du 27-28 avril 1942 sinon que l'un a eu lieu à 1h10 et l'autre à 2h15. Mais le fait qu'il n'y avait qu'un seul avion dont on ne connaissait pas le lieu de chute nous permettait d'affirmer que ce pourrait bien être le X9635... à Durnal... jusqu'à ce qu'un document d'inhumation, un seul, vienne confirmer cette hypothèse.

⁸ CHORLEY W.R ., Bomber Command Losses of the Second World War, 1942, Vol 7, p 81.

⁹ **CHICK** Laurence, Guy, Officier aviateur, Pilote, 28 ans, RAAF (Royal Australian Air Force), **REMFREY** Maurice Ben, Sergent, Navigateur, 22 ans, RAAF, **DODD** Frederick Joseph, Sergent, Opérateur radio, 22 ans, Réserve des Volontaires de la RAF, **STUKINS** John Richard, Sergent, Bombardier, 26 ans, Réserve des Volontaires de la RAF et **GLAISTER** Albert John, Sergent, Mitrailleur, 24 ans, RAAF.

Le Wellington Mark IC est la première variante de production basée sur la version Mark IA à laquelle on a ajouté deux mitrailleuses de sabord. La variante Mark IC possède un équipage de 6 personnes (pilote, opérateur radio, navigateur/bombardier, observateur/mitrailleur avant, mitrailleur arrière et mitrailleur de sabord). 2685 exemplaires ont été construits à Weybridge, Chester et Blackpool. Puis on a réorganisé l'équipage pour 5 personnes.



Figure 13. Wellington IC. Mais les couleurs brunes (et non vertes) sont celles des pays tropicaux. © forum.1cpublishing.eu.

De nombreux aviateurs des forces alliées (australiens, britanniques, canadiens, ...) qui ont été abattus ou se sont écrasés lors de raids sur des objectifs stratégiques en Belgique ou au retour de missions au-dessus de l'Allemagne durant l'occupation de mai 1940 au mois de septembre 1944 ont été inhumés au Cimetière militaire d'Heverlée.



Figure 14. Emplacement des tombes au cimetière d'Heverlée © Heverlee War Cemeterv WW1 & WW2 Facebook.

Ci-dessous, l'identification des cinq malheureux membres de l'équipage de l'avion explosé à Durnal 27-28 avril 1942.

				
STUKINS <i>Largueur de bombes</i>	CHICK <i>Pilote</i>	DODD <i>Opérateur radio</i>	REMFREY <i>Navigateur</i>	GLAISTER <i>Mitrailleur arrière</i>
				

Equipage du Vickers Wellington X9635 tombé à Durnal 27-28 avril 1942

5. CELEBRATION D'UNE MESSE DE REQUIEM POUR LES AVIATEURS, LE 23 SEPTEMBRE 1942.

« Bravant une fois de plus les consignes de l'occupant, l'abbé Godefroid célèbre, le dimanche 23 septembre suivant, une messe de requiem pour le repos des âmes de ces malheureux soldats Le grand catafalque, planté dans le chœur, est garni de drapeaux anglais »¹⁰

Pour conclure son homélie, le prélat s'exprima en des termes prophétiques qui lui vaudront de subir des sévices corporels et psychologiques, lors de son arrestation en septembre 1943 et de son incarcération dans plusieurs prisons belges : « La mort de ces soldats a rapproché plus encore notre Patrie et la leur. Restons-leur unis dans le sacrifice, pour l'être davantage dans la victoire et dans la paix. »

« Une photo montrant dans le chœur de l'église, le catafalque garni du drapeau anglais a souvent laissé croire que des soldats anglais ont été enterrés à Durnal. Il n'en est rien. En effet, les Allemands ont emporté directement les corps des aviateurs qui ont péri lors de l'explosion de leur bombardier dans la nuit du 27 au 28 avril 1942 ».¹¹

Quelques semaines ou mois après l'évacuation des corps par les Allemands, une jambe d'un des aviateurs sera retrouvée par un habitant sur les lieux de l'accident. Elle sera inhumée dans le cimetière de Durnal, auprès des trois soldats français !¹²

Les auteurs.

Renauld ADAM,

Eric TRIPNAUX,

Jean-Luc WILMET,

Roger COCHART,

Coordination avec Crup'Echos Pascal ANDRE

¹⁰ COCHART, Ibidem.

¹¹ Abbé GODEFROID Désiré, ibidem.

¹² COCHART, idem, p 259.



Figure 16. Catafalque exposé dans le chœur de l'église lors de la cérémonie funéraire célébrée le 23 septembre 1942, pour les aviateurs anglais. Il est surmonté du drapeau britannique et ne comprend pas de cercueils car les corps des aviateurs ont été emportés immédiatement après l'accident.
© collection R. COCHART.

APPEL A SOUVENIRS ET PHOTOS concernant les événements tragiques du 12 mai 1940 et de l'avion explosé à Durnal dans la nuit du 27-28 avril 1942.

Il est de notoriété publique que de nombreux habitants de Durnal et des hameaux voisins possèdent encore des morceaux de l'avion anglais. Un collectionneur aurait également une veste avec le nom du mitrailleur GLAISTER.

SVP, si vous disposez d'objets ou de photographies d'époque concernant des événements de la guerre 40-45 à Durnal, les auteurs de cet article seraient très reconnaissants de leur envoyer un scan ou une photographie actuelle. MERCI.

Adresse de contact : info@crupechos.be

ANNEXES ET DIGRESSIONS.

Compléments glanés par Jean-Luc WILMET.

Partie I.

12 MAI 1940.

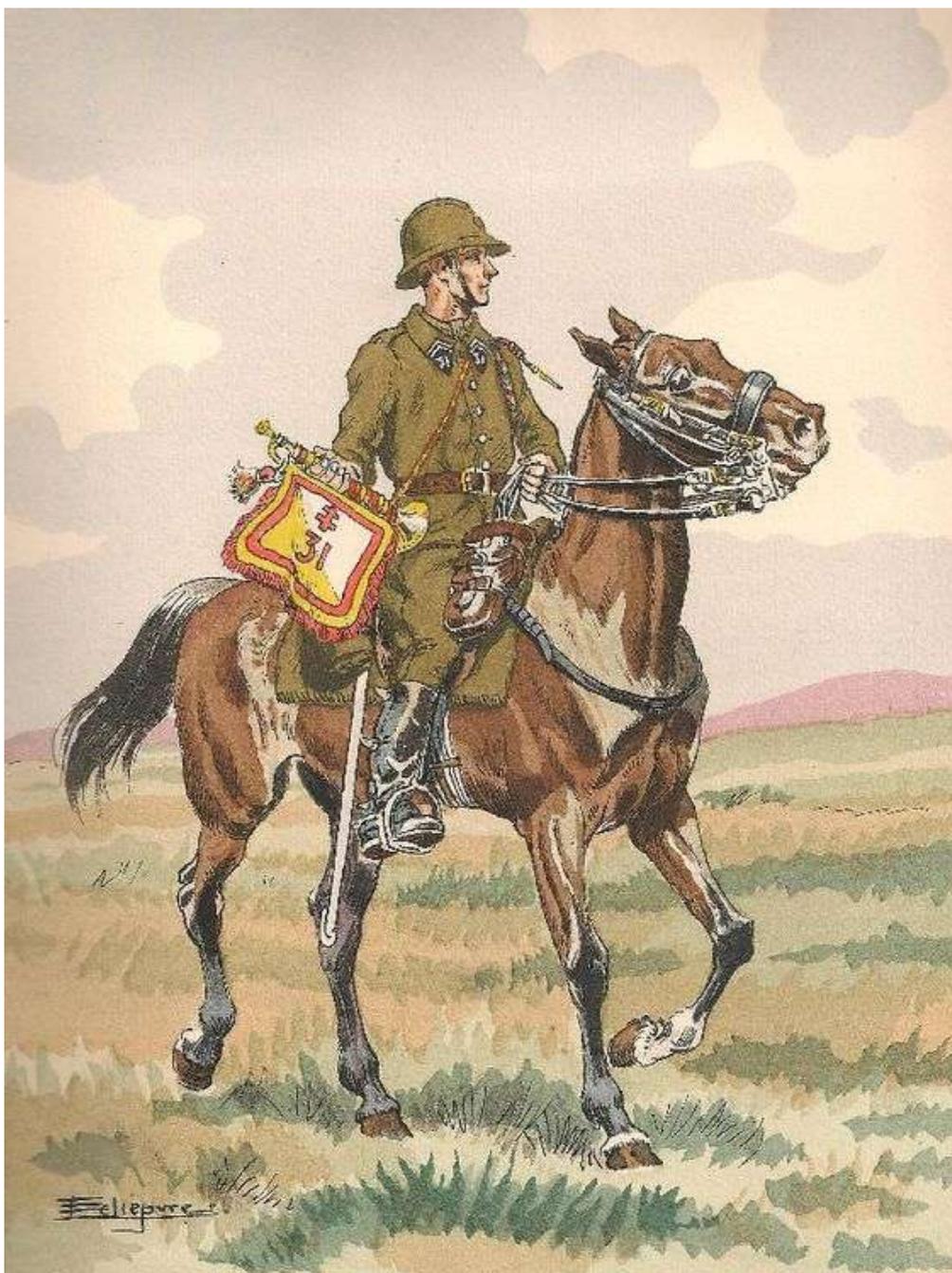


Figure 17. Trompette du 31^{ème} Régiment de Dragons (stationné à Lunéville) Grande tenue -1939.
Aquarelle de Eugène Lelièvre. © Pinterest.



Figure 18. Inauguration côté français. © Durnal au fil du temps et MB Photographie

LES EVENEMENTS VUS PAR LES DURNALIENS, racontés par Alex WOUEZ dans « Spontin, Durnal et Dorinne : essai historique », Bruxelles, Ed. techniques et scientifiques, 1958, pp 194-195.

10 mai 1940. - De grand matin, l'Allemagne envahit la Belgique. Dans l'après-midi les troupes françaises arrivent et progressent vers l'Est. La 4^e Division légère de cavalerie française prend position sur la ligne Maillen-Dorinne.

11 mai 1940. - Les Français passent toujours sous les ovations des villageois et comme on fait les tartes pour la fête du lendemain dimanche, pour la Première Communion des enfants, les soldats en sont gavés. Les avions allemands passent et repassent. Au loin, de sourdes explosions.

12 mai 1940. - C'est au tour des Français de battre en retraite ! Sur le coup de midi, des officiers tankistes français conseillent fortement aux habitants de s'en aller et de passer sur la rive gauche de la Meuse. Les troupes allemandes pénètrent dans nos villages que quelques dragons français retardataires défendent opiniâtrement à l'abri de barricades de fortune.

LA CAVALERIE FRANCAISE A L'EST DE LA MEUSE, par Peter Taghon dans « Mai 1940 », p 49.

Pour permettre aux troupes françaises d'occuper leurs positions sur la Meuse et de freiner l'avance allemande, Paris avait chargé la cavalerie française de former un écran de sécurité à l'est de la Meuse.

Dans ce but, les 1^{re} et 4^e divisions légères de cavalerie, renforcées par les groupes de reconnaissance des 1^{er} et IX^e corps d'armée, furent envoyées en direction de la Meuse pour occuper les ponts le plus rapidement possible. De là, des patrouilles d'éclaireurs pousseraient jusqu'aux zones étanches — que les Français croyaient défendues par les Chasseurs ardennais — et même jusqu'à la vallée de l'Ourthe. Lorsque la pointe de l'infanterie française aurait atteint la Meuse, le gros de la cavalerie rejoindrait son avant-garde, soutiendrait les troupes belges en train de se replier et, en coordination avec les Chasseurs ardennais, essaierait de retenir les troupes allemandes le plus longtemps possible.

Le Haut Commandement français plaçait de grands espoirs dans ce plan ; on pensait que la cavalerie (une combinaison de cavalerie et d'unités blindées légères) pourrait certainement résister cinq jours à la pression allemande.

Le général Billotte partait du principe que les Belges défendraient leurs zones étanches et encaisseraient ainsi le premier choc. Mais le Haut Commandement belge ne voulut pas s'y engager. Les Chasseurs ardennais devaient seulement assurer la défense aux barrages jusqu'à ce que toutes les destructions prévues aient été exécutées. Lorsque, en mars 1940, l'état-major de l'armée française fut mis au courant de ces plans, il désapprouva la décision belge et insista pour que les Belges défendent les Ardennes le plus longtemps possible. Le Q.G. belge répondit que c'était impossible ; la 1^{re} division des Chasseurs ardennais n'était pas à même de défendre un front de 85 kilomètres. En avril 1940, quand ils informèrent la Belgique de la manœuvre de leur cavalerie, les Français réitérèrent leur demande par la bouche du colonel Hauteœur, l'attaché militaire français à Bruxelles. Une fois de plus, le général Van Overstraeten réagit négativement : l'avance des troupes françaises rendait le sacrifice des Chasseurs ardennais inutile.

L'état-major français devait donc bien savoir ce qui attendait ses unités en Belgique. Peut-être n'avait-il pas tenu compte des refus répétés de la Belgique. En tout cas, la cavalerie française fut très étonnée lorsqu'il s'avéra que nos troupes ne défendaient pas le terrain.

Dès le 11 mai, l'échec du plan français devint évident. La 4^e D.L.C. dut abandonner Marche et fut repoussée vers Ciney par l'avant-garde de la 5^e Pz.D. Plus au sud, à Harzumont, la 1^{re} D.L.C. dut engager le combat avec la 7^e Pz.D. de Rommel et, par-dessus le marché, le 1^{er} R.A.M. (régiment d'automitrailleuses) encaissa quelques coups bien envoyés.

Lorsque la 9^e armée française apprit cette série de revers, le repli de la cavalerie derrière la Meuse fut décidé pour le 12 mai. Le bouclier dont on avait tant espéré et sur lequel reposait tout le plan français pour la défense de la Meuse fut lui aussi abandonné, beaucoup plus rapidement qu'on ne le souhaitait. Naturellement, ceci n'est pas imputable uniquement à la retraite rapide des Chasseurs ardennais. Les divisions légères françaises, encore composées en grande partie de cavalerie, étaient elles-mêmes beaucoup trop faibles pour se mesurer avec une chance de succès aux troupes allemandes, dont on avait sérieusement sous-estimé la puissance.



Le 12 mai 1940, la 4^{ème} Brigade de Cavalerie (4 BC) qui comprend également deux bataillons du 14^{ème} Régiment de Dragons Portés (le I/14 RDP situé à Dorinne, le II/14 RDP situé à Durnal / Crupet) assure avec le 94^{ème} Groupe de Reconnaissance Division Infanterie (94 GRDI) la couverture du repli de la 14^{ème} Brigade Légère Motorisée (14 BLM, située à Mont) en tenant la ligne Sorée - Schaltin - Emptinne - et le secteur ouest de Ciney.



Figure 19. © www.tanaka-world.net

LE COMBAT RETARDATEUR DES DRAGONS FRANÇAIS, par Eric TRIPNAUX.

En mai 1940, les villages d'Yvoir avaient à nouveau été envahis par des Allemands désireux d'en découdre avec les Français à nos dépens. A travers le massif ardennais, peu de stratèges avaient pourtant imaginé que les *Panzers* auraient pu atteindre le fleuve avant qu'une armée française ne se fût installée sur sa rive gauche. Dans l'attente de ce déploiement au sud de Namur, une avant-garde avait été envoyée dans les Ardennes. Peu informés au sujet de l'ennemi qu'ils auraient à affronter, les Français s'étaient retirés vers Ciney dès le 11 mai. Le lendemain matin, dimanche de la Pentecôte, la 4^e brigade de cavalerie, composée des 8^e et 31^e régiments de dragons (RD), surveillait la ligne Maillen-Dorinne, 10 km à l'est de la Meuse.

Le *Vorausabteilung* Werner¹³ avait progressé à la vitesse de l'éclair (*Blitzkrieg*) à l'avant de la 5^e *Panzer-Division*. Véritable flèche d'acier, elle avait atteint Spontin. A Dorinne, un avion de reconnaissance lui avait signalé deux ponts toujours intacts à Yvoir et à Houx. Werner¹⁴ avait lancé ses chars « *Einfach und brutal* » (simplement et brutalement) vers la vallée via Purnode, Évrehailles et Yvoir. Le 8^e *Panzer-Aufklärungs-Abteilung* (unité blindée de reconnaissance, abrégée ici en Pz Aufkl Abt) avait protégé son flanc droit entre Durnal, Crupet, Mont et Godinne.

A 12 h 15, le colonel Rey¹⁵, qui commandait le 31^e RD, avait reçu l'ordre de se replier sur l'axe Natoye, Durnal, Crupet, pont de Godinne. Son 3^e escadron (du capitaine de Maison-Rouge) s'était arrêté à Durnal pour couvrir la retraite jusqu'à 16 h 15. Redoutant de subir les mêmes exactions allemandes qu'en août 1914, beaucoup d'habitants avaient déjà fui. Hippomobile, l'unité n'avait pour seule mission que de freiner l'ennemi afin de gagner un peu de temps. Au moment de son repli, le 3^e escadron avait été surpris par des chars légers et des motocyclistes du 8^e Pz Aufkl Abt. Il y avait eu des morts et des blessés. Beaucoup de chevaux avaient été perdus.

Le maréchal des logis Ronarc'h et le cavalier Corbeuf, restés seuls avec leur capitaine, se distinguent en servant un fusil-mitrailleur au cours d'un combat d'arrière-garde et assurer le repli de l'escadron devant Durnal ; Corbeuf (d'un sang-froid et d'un courage remarquables) a abattu de ses mains un des poursuivants, sauvant ainsi son capitaine. Ils réussiront à rejoindre leur unité. (Martial Justin Corbeuf matricule 1062 né le 20 janvier 1915 à Villerupt (Meurthe-et-Moselle, Lorraine, France) tombera mortellement blessé le 15 mai 1940 d'une rafale de fusil mitrailleur lors d'un coup de main devant Graux dans un bois au sud ouest).

Parmi les autres militaires du 3^e escadron ayant fait l'objet d'une citation pour leur action le 12 mai, mentionnons encore le brigadier-chef Grosprêtre (retourné dans un village pour chercher son chef de peloton... et il traversera la Meuse à la nage), le brigadier-chef Balincourt et les cavaliers Durand et Vautrin ainsi que le cavalier Trevel (grièvement blessé d'une balle à la cuisse).

Le 3^e escadron du 31^e Dragons ne décroche de Durnal que vers 17 h 30, pour se porter au pont de Godinne, par Crupet. Des coups de feu partent des dernières maisons de Durnal. Le capitaine de Maison-Rouge est blessé à la main ; son groupe de commandement est sérieusement pris à partie, ses chevaux sont tués ou blessés, et beaucoup de cavaliers ne rejoindront que plus tard, à pied.

Confrontés à d'autres assaillants dans Crupet, ils avaient dû se dérouter vers Yvoir par un chemin non prévu pour eux et dont la mise à feu avait été déclenchée. Ils avaient alors subi les effets dévastateurs des destructions du génie belge sur la route ainsi que sur la ligne ferroviaire du Bocq. Complètement désorganisé, ce qui restait du 3^e escadron, avait difficilement franchi la Meuse de nuit, par petits groupes, via l'écluse de Hun, en barque ou même à la nage, puisque tous les ponts avaient sauté¹⁶.

¹³ Il s'agissait d'une avant-garde constituée autour du 31^e régiment de *Panzers*, dont le colonel Paul-Hermann Werner était le commandant. Elle avait été renforcée par des unités de reconnaissance, d'artillerie, de combat antichar et du génie.

¹⁴ Dopé aux amphétamines comme beaucoup d'assaillants allemands, le colonel Werner était décédé le 30 juin 1940 à Brest, officiellement d'une crise cardiaque mais en fait d'une noyade dans le port après une beuverie !

¹⁵ L'écrivain français Paul Simon avait servi au sein du 1^{er} escadron du 31 RD. Dans « Petit historique » en 1984 (Œuvres, Paris, 2005, pp. 1227-1233), il avait évoqué sa campagne de Belgique, la débâcle du 31^e RD et le colonel Rey tué le 17 mai.

¹⁶ A. BIKAR (LtCol Hre), « La campagne de mai 1940 en Belgique de la 4^e division légère de cavalerie française à l'est de la Meuse les 10, 11 et 12 mai 1940 », *Revue belge d'histoire militaire*, Bruxelles, septembre 1984, n° XXV-7, pp. 627-641.

Comme le lieutenant Fleury qui, après un décrochage difficile, parvient à regrouper une trentaine d'hommes, qu'il entraîne avec lui dans la traversée de la Meuse, en pleine nuit, sur une écluse, et réussit à rejoindre le régiment.

LES SOLDATS FRANÇAIS DU 31^e RD TOMBÉS LE DIMANCHE 12 MAI 1940.



Hubert (Marcel) **BLANCHARD**  enterré à Durnal sous le nom de BLANCHART

- né le 8 septembre 1918 à Épeigné-les-Bois (37 - Indre-et-Loire, France) et y habitant toujours.

- fils de Désiré BLANCHARD (un enfant de l'Assistance Publique, sans père et abandonné par sa mère Rosalie) et de Marie-Léontine AUGER domiciliés à Céré (Indre-et-Loire), frère de Marie-Louise (1902) mariée en 1922 à Georges MERCIER, de Suzanne (1906), d'Yvonne (1907), de Désiré (1912) et d'Isabelle (1914).

- cultivateur de 1m69, aux cheveux châtons et aux yeux gris, ordinaire et moyen pour le front et le nez ainsi que pour le visage, sachant lire et écrire mais peut-être pas compter car il n'a pas le niveau et encore moins le brevet d'enseignement primaire... sans doute n'était-il pas un cancre mais réquisitionné par la famille pour le travail aux champs malgré l'enseignement obligatoire de 6 à 13 ans (datant de Jules Ferry en 1882) : il n'y a guère qu'entre 8 et 10 ans (pour le cours élémentaire soit nos 1^{ère} et 2^{ème} années primaires) que les enfants vont presque tous à l'école parce que les pauvres ne peuvent renoncer au salaire d'appoint des enfants et il faut attendre l'institution des allocations familiales en 1932, et surtout en 1939, pour avoir les moyens de faire respecter l'obligation scolaire.

- classe 1938 avec le matricule 884 au recrutement à Tours, arrivé au 31^e Dragons le 3 novembre 1938 (matricule 8735 devenu 737) avec services comptant du 15 octobre 1938, classé « soutien indispensable de famille » par la commission départementale au 31 mai 1939 (c'est-à-dire une allocation pour la famille) et présent aux armées le 2 septembre 1939 pour la campagne d'Allemagne jusqu'à son décès.

- sépultures à Durnal puis dans le cimetière communal d'Épeigné-les-Bois carré 1 tombe 3 (« À notre frère... ») et cité sur le monument aux Morts devant l'église ainsi que sur les plaques dans cette église sous la statue de Jeanne d'Arc.

Une question de vocabulaire : Le « soutien de famille » peut être dispensé d'obligations, notamment militaire, afin de ne pas mettre le reste de la famille en difficulté pendant qu'il y satisfait. Le « soutien indispensable de famille » est une qualité reconnue au jeune homme dont la famille a été admise, par décision préfectorale, à bénéficier d'allocations d'aide sociale pendant qu'il effectuera son service actif, qu'il ait ou non été reconnu comme soutien de famille.

- (né et enterré près du château de Chenonceau, un des châteaux de la Loire.)



Raymond (Michel Léon) **CHRISTINY** 

- né le 18 décembre 1914 à 07h00, à Paris, chez ses parents, rue Guilhem, 8, dans le 11^e arrondissement (75 - Paris (ex Seine), France), employé de bureau.

- fils de Lucien Alexis CHRISTINY, comptable, et Pauline Marie Brigitte LAUREAU, sans profession, décédée alors qu'il avait sept ans (mais sa tante paternelle, jeune veuve, et sa fille sont venues habiter avec eux), frère de Simone (1918), époux de Anna SUHAS (1918), sans profession, à Paris 5^e 4 février 1939, à nouveau domicilié 8, rue Guilhem à Paris 11^e.

- militaire lors du recensement de 1936.

- brigadier du 3^e escadron ; dossier 89.292 du Secrétariat Général des Anciens Combattants du 7 octobre 1943 transcrit à l'état civil de Paris 11^e le 27 octobre 1943.

- sépulture à Dornal puis tombe individuelle 729 à la nécropole nationale de Chastre (Gembloux)
- (né rive droite entre la Bastille et le Père Lachaise).
- on ne trouve aucun mariage d'un Christiny à Paris avant 1858 et d'ailleurs : est-ce un parent ?
- c'est son grand-père qui est « monté » de Distroff (près de Thionville, en Moselle) à Paris.



Maurice (Jean Camille) **VAUTRIN**

- né le 8 décembre 1917 à 09h00, rue d'Assas, 89, à la maternité Tarnier dépendant de l'Assistance Publique, dans le 6^e arrondissement (75 - Paris (ex Seine), France), garçon boucher, célibataire.

- fils de Armand (Auguste) VAUTRIN (1881-1959) journalier puis employé de commerce puis plombier et de (Pauline) Louise GAULON (et non GAUBON comme écrit à Dornal) (1882-1962) journalière puis sans profession (fille d'une mère célibataire ayant déjà accouché en maternité aussi dans le 6^e arrondissement, l'hôpital de la Charité) et frère de Paulette (1912-2003), Paul (1913-1986) et des jumeaux Louis (1919-2008) et René (1919-2011).

- habitant un des 105 logements de la Société de Logements Economiques pour Familles Nombreuses, immeuble n° V, avec une cour intérieure, construit en matériaux de récupération par souci d'économie par l'architecte Albert Beaudouin en 1914 et situé, 90, rue du Moulin Vert, Paris 14^e. Des appartements de 4 pièces pour 46 m² loués 344 à 448 F, 3 pièces pour 36 m² loués 330 F ou 2 pièces pour 25 m² loués 260 F. Chaque logement comprend W.C. à la turque, balcon avec garde-manger et coffre à linge sale, cave. Eau et gaz dans la cuisine. Equipements : buanderie, séchoir en terrasse, bains-douches, garages à vélos. Au rez-de-chaussée, l'association « L'Amélioration du logement ouvrier » organise des consultations de nourrissons, un jardin d'enfants, une coopérative d'alimentation et des secours de loyers. Une cantine est installée par la Fédération des cantines maternelles. En 1919 y est installée une «salle de cinéma moralisateur». Sur le moellon du mur d'alignement se détachent la structure de béton apparente et les remplissages en brique, claire pour les parois, rouge sombre pour les allèges (bas des fenêtres).

- cavalier Vautrin du 3^e escadron (classe 1937 troisième bureau, matricule 1932) : citation pour son action le 12 mai 1940, trouvé le 13 mai, vers 10h00 (et donc officiellement mort le 13), à la lisière d'un pré cadastré section B numéro 267b, par Joseph JACQUART (46 ans = né en 1894 ?) cultivateur à Dornal et Emile BERNARD (52 ans = né en 1888 ?) brigadier forestier à Dornal. Les papiers et autres objets dont était porteur le défunt ont été emportés par un officier de l'armée allemande à l'exception d'une pipe, un étui à cigarettes et deux agendas de poche, selon leur déclaration le 27 décembre 1940 à 11h00 à Arthur REMY, échevin de l'état civil de Dornal, transcrit à l'état civil de Paris 14^e le 17 septembre 1941 ; dossier 36.465 du Secrétariat Général des Anciens Combattants du 24 décembre 1941 et transcrit également à l'état civil de Paris 14^e le 30 décembre 1941.

- sépulture à Dornal puis sépulture individuelle (un moment ? car actuellement familiale...) au cimetière communal de Montrouge (Hauts-de-Seine 82) 59^e division (pointe ouest) depuis le 29 octobre 1949, à la demande de son père Armand VAUTRIN (domicilié dans le XIV^e arrondissement de Paris). Le cimetière de Montrouge est sur le territoire du XIV^e arrondissement de Paris ; d'ailleurs le XIV^e arrondissement faisait partie intégrante de Montrouge avant son annexion à Paris en 1860. Le choix de ce cimetière pourrait avoir été fait pour sa proximité géographique avec le domicile de la famille (moins de deux kilomètres) et n'aurait rien à voir avec Montrouge même.

- (né rive gauche à Saint-Germain-des-Prés dans le quartier latin, enterré à la limite sud de Paris).
- il y a des mariages de Vautrin à Paris depuis 1700 et c'est le surnom d'un personnage de Balzac.

Frederic **MATTES**



- né le 16 mars 1912 à Bouxwiller (67 - Bas-Rhin, France).

- fils de Jacques MATTES et de Sophie GERLINGER et frère de Caroline (1902-1997), Jacques (1905-1998), Sophie (1907-2003) qui épousa Henri HAEFFNER,

Marguerite (1910-2007), Madeleine (1913-1968), Marie-Louise (1915-2001), Henri (1918-1993), Charles (1920-1984), Hélène (1922-2010) et Alfred (1924-2012) qui épousa Marthe BEYER (1925-2006).

- mariage à Bouxwiller le 1 juin 1935 avec Marguerite Louise WEBER.

- « Mort pour la France le 12 mai 1940 (Durnal, Belgique) » en marge de son acte de naissance.

- sépultures pendant la guerre (pas à Durnal) et actuelle inconnues.

- le monument aux morts du cimetière, rue de Kirrwiller, (français pour 1914-1918, 1939-1945, 1945-1954 (guerre d'Indochine), 1954-1962 (guerre d'Algérie)) à Bouxwiller ne cite aucun nom.

- (attention, il y a un Bouxwiller aussi dans le Haut-Rhin).

- (Alsacien, né Allemand, entre Sarreguemines et Strasbourg, à 20 km de la frontière actuelle avec l'Allemagne).



Figure 20. La beauté des maquettes et la réalité de la guerre. © Ralph, La guerre en 1000 photos.



Figure 21.

Le domicile de Raymond CHRISTINY au 8, rue Guilhem, Paris 11^e, à la naissance et après son mariage (ci-contre)

ensuite (pour 1918 et en 1926) 18, rue Affre, Paris 18^e

puis (pour 1931) 6, rue Saint Mathieu, Paris 18^e

deux rues adjacentes (page suivante).

© Google Maps.

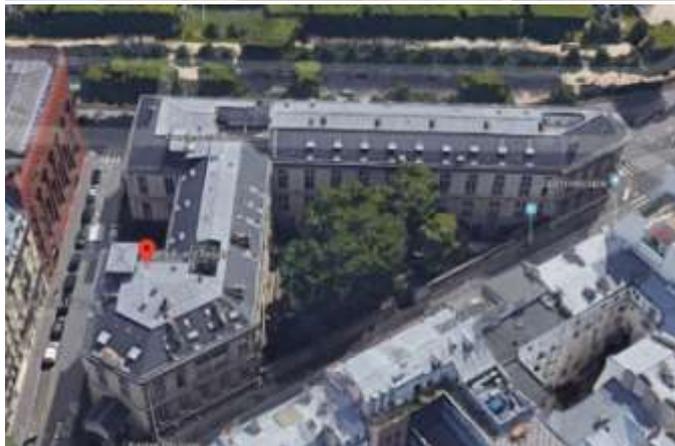


Figure 22. Le lieu de naissance (les mères au revenu modeste accouchaient en maternité) et le domicile de Maurice VAUTRIN, 89, rue d'Assas, Paris 6^e et 90, rue du Moulin Vert, Paris 14^e (leurs frontons ainsi que vus du ciel et de la rue).
© Google Maps.



Figure 23. Hubert BLANCHARD à Épeigné-les-Bois, sur le monument aux morts, dans l'église sous la statue de Jeanne d'Arc et sa tombe (+ détail). © Les monuments aux morts France-Belgique Université Lille 3, Geneanet (2-3-4).



Figure 24. Tombe de Raymond CHRISTINY à Chastre (Gembloux),
tombe familiale de Maurice VAUTRIN à Montrouge,
monument aux morts (sans nom) de Bouxwiller (pour Frederic MATTES).

© Renauld. ADAM, Antoine RUAULT (Ville de Montrouge), Les monuments aux morts France-Belgique Université Lille 3.

LEUR ARMEMENT.



Figure 25. Fusil Lebel, celui de la guerre 14-18, modifié pour les cavaliers avec un canon plus court

Lebel Mle 1886 M35 -
MOUSQUETON FRANÇAIS - Le Lebel Mle 1886 M93 était un très bon fusil, cependant, selon les critères des années 30, il était encombrant et long à recharger. On décida donc d'en créer une version modifiée plus courte, plus légère, mais tirant toujours la cartouche de 8 mm. L'arme pouvait contenir un total de 5 cartouches : 3 dans le chargeur tubulaire, 1 dans la planchette élévatrice et une 1 autre dans la chambre. Ce fusil, bien que mieux adapté aux combats de la Seconde Guerre mondiale, rivalisait difficilement face au Mauser 98 K/KAR 98 K. - SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES : Fonctionnement Manuel, Calibre 8 mm, Munition 8x50 mm R, Cadence de tir 10 coups/min, Capacité 5 cartouches, Portée 1 500 m, Masse 3,760 kg, Longueur 959 mm, Longueur du canon 450 mm, Vitesse initiale 715 m/s. © stalag18a.free.fr



Figure 26. Hotchkiss Mle 1922/26 - FUSIL-MITRAILLEUR FRANÇAIS

Après la Grande Guerre, l'armée française devait remplacer le fusil-mitrailleur Chauchat. C'est ainsi que le Hotchkiss Mle 1922 fut créé. On le modifia en 1926. Il était alimenté par un chargeur vertical.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES : Fonctionnement Automatique, Calibre 7,5 mm, Cadence de tir 550 coups/min, Capacité 25/30 cartouches, Portée Max 2 000 m, Masse 8,72 kg (9,52 kg chargée), Longueur 1 215 mm, Longueur du canon 577 mm, Vitesse initiale 685 m/s. © stalag18a.free.fr

... ET A CRUPET.

Il faut savoir que la 4^e Division Légère comprend :

- la 4^e Brigade de Cavalerie composée des 8^e Dragons (qui, eux, sont passés par Spontin) et 31^e Dragons (dont nous venons de parler, par Durnal),
- la 14^e Brigade Légère Mécanique composée des 4^e d'Automitrailleuses et 14^e Dragons Portés,
- le 77^e d'Artillerie.

La retraite se poursuit par Crupet et, malgré de durs combats, on n'y eu à déplorer qu'un seul tué côté français car si, sur une photo allemande, on voit deux motos avec side-car Gnome-Rhône AX2 du 5^e Escadron II-14 RDP (Régiment de Dragons Portés), il n'y eu bien qu'un seul mort français.



Figure 27. Insigne régimentaire du 14^e RDP, uniforme pour les motorisés (et les chars), motos Gnome-Rhône AX2 avec side-car, près du pont du Ry de Gence au pied de la côte vers Durnal.
© collection-insignes-napo39.fr (1), militar.org.ua (2), A.S.P.H.M. (3), Peter Taghon, Google Maps et JLW (4).

René (Marcel) COUDAMY

- né le 2 août 1904 à 12h30' à Le Dorat (87 - Haute-Vienne, France), rue des Vaudieux.
- fils de René COUDAMY (Le Dorat 13 décembre 1875-Paris (8^e) 25 février 1940) et de Françoise LUSSAT (Oradour-Saint-Genest 11 mars 1878-Le Dorat 8 janvier 1905) ; après le décès de sa mère à 5 mois, il venait donc de perdre en début d'année son père (rappelé en 1915 malgré sa déformation du pied droit et remarié avec une veuve parisienne en 1919, donc quand il avait 15 ans.

- boulanger de profession à Tournon-Saint-Martin (36 - Indre, France).
- épouse le 26 novembre 1927 à Lathus-Saint-Rémy (86 - Vienne, France) Gabrielle MONTJAULT.
- laissera un orphelin qui venait de fêter ses dix ans trois jours avant et qui deviendra colonel de l'armée de l'air et une veuve qui se remariera sur le tard.
- 14^e Rgt de Dragons Portés - Mort pour la France le 12 mai 1940 au Ry de Gence à Crupet.
- le village ayant été abandonné, il ne fut découvert mort que le 13 mai, le lendemain de la bataille, au Ry de Gence, gisant à côté de son side-car. Joseph Warnon (li vî D'Jek) fabriqua un cercueil de fortune avec de simples planches et l'enterra derrière la haie. Plus tard le corps fut transféré au cimetière de Crupet, sa tombe signalée d'une simple croix marquée de son nom et à laquelle son casque est resté suspendu. Après de longues recherches à travers toute la Belgique, son fils (Jacques ?) le retrouva. Vers 1967, son corps a été exhumé et transféré dans sa région d'origine et il a sa sépulture individuelle au cimetière communal à Preuilly-sur-Claise (37 - Indre-et-Loire, France), lieu de résidence de son fils.
- Cité sur le monument aux morts de Tournon-Saint-Martin (36 - Indre, France) sur la place de l'église (quant à la plaque avec les noms des combattants de 14-18 à l'intérieur de l'église, elle n'a pas été complétée avec les soldats morts en 40-45...).
- (Naissance, mariage, monument et sépulture en ligne droite vers le nord à 40 km à l'est de Poitiers).



Figure 28. Sa sépulture à Preuilly-sur-Claise (Indre-et-Loire) et le monument aux morts de Tournon-Saint-Martin (Indre) place de l'église. © Famille Coudamy, Geneanet.

LE 14^e REGIMENT DE DRAGONS PORTES (14^e RDP).

Le 14^e régiment de dragons portés (**14^e RDP**), reprenant les traditions du régiment de Chartres dragons créé en 1672 (d'où son blason avec aussi un pneumatique pour la motorisation), est recréé dès le 2 septembre 1939 à Angers. Il est alors rattaché à la 1^{re} brigade de dragons portés, avec le 15^e régiment de dragons portés. Cette brigade est rattachée à la 1^{re} division légère mécanique. Puis en décembre 1939, les brigades de dragons portés sont dissoutes.

Avec le 4^e régiment d'automitrailleuse (**4^e RAM**), il forme la 14^e brigade légère mécanique (**14^e BLM**) qui est affectée à la 4^e division légère de cavalerie (**4^e DLC**) créée en février 1940. Cette division doit participer à la manœuvre retardatrice en Ardenne en avant de la 9^e armée dont elle dépend dans le cadre du plan Dyle. Elle forme pour cela deux groupements (nord et sud), le **II/14^e RDP** est affectée au groupement nord et le **I/14^e RDP** au groupement sud. Ces groupements doivent progresser respectivement sur les axes La Capelle – Trélon – Mettet – Saint-Gérard – Godinne (et donc Crupet, René COUDAMY y passe alors une première fois le 10 mai vers 19h) – Assesse – Durbuy et Hirson – Chimay – Florennes – Bioul – Yvoir – Ciney – Marche-en-Famenne – Grandménil.

12 mai (jour de Pentecôte) - selon le résumé de Tanaka-World.net

A minuit trente, la 14^e BLM et le groupement de **GR** (Groupe de Reconnaissance) reçoivent l'ordre de se déplacer vers l'ouest pour se positionner sur la ligne Havelange – Porcheresse – Haversin (Haversin – bois de l'Abime – Le Fourneau – bois est de Scy) qu'ils devront tenir durant toute la journée du 12 dans le cadre de l'action retardatrice.

L'état-major de la 14^e BLM s'installe à Emptinne vers 2h00, alors que celui de la division fait mouvement vers Spontin qu'il atteint à 4h00. La 4^e BC, avec le 94^e GRDI, doit tenir en 2^e échelon la ligne Sorée – Schaltin – Emptinne – hauteur ouest de Ciney.

Les escadrons du 14^e RDP commencent le décrochage à partir de 3h00. Le commandant POMMARES et son EM (état major) part à la même heure vers la ferme de Possesse près de Pessoux, alors que les TC (train de combat) du régiment partent de Heure pour repasser la Meuse.

Le capitaine AUBLET attend les escadrons du II/14RDP à Sinsin, l'escadron MARGOT arrive et s'installe directement dans les bois est de Scy, avec, comme soutien éventuel, l'escadron AUBLET (mixte) dans Scy, et l'escadron FEUILLATRE, allant directement de sa position initiale aux lisières du bois de l'Abime, n'arrive qu'à 7h00, où il est soutenu par un groupe de l'escadron de ROLLAND du 4^e RAM.

A 8h00, l'officier de liaison de la 9^e Armée transmet des informations pessimistes quant à la situation de la 1^{er} DLC au sud. Le mouvement de repli doit continuer, le projet de tenir la ligne initiale est abandonné.

Pratiquement en même temps, le lieutenant MARGOT du II/14RDP rend compte qu'il est attaqué par de l'infanterie, le commandant du 14^e RDP fait exécuter un tir de 105 sur le carrefour de Sinsin.

Sur les coups de 9h00, la 14^e BLM, l'artillerie et le groupement de GR commencent leur repli vers la ligne Maillen – Dorinne. La 4^e BC, avec le 94^e GRDI, assure la couverture du repli du groupe 14^e BLM en tenant la ligne Emptinne – Ciney durant la matinée.

Pour faciliter le décrochage, le commandant POMMARES demande au II/14RDP d'installer un point d'appui provisoire au carrefour de Pessoux sous la forme d'un bouchon antichar constitué d'une pièce de 47 mm du peloton LEDERLIN de l'EDAC et d'aiguiller le reste du bataillon vers la lisière nord ouest des bois de Pessoux.

L'escadron MARGOT décroche en passant par Scy, et se dirige vers Crupet, alors que l'escadron FEUILLATRE est fortement attaqué dans les bois de l'Abime. Le point d'appui provisoire est bombardé et a 2 servants blessés. L'escadron FEUILLATRE décroche à son tour avec le groupe de l'escadron ROLLAND du 4^e RAM, couvert par l'escadron AUBLET (mixte) pour rejoindre Durnal. L'ennemi ne suit pas. L'escadron mixte rejoint l'escadron MARGOT à Crupet pour le renforcer.

Arrivée sur la nouvelle ligne, qui correspond au 2^e bond de l'action retardatrice, le 14^e RDP doit créer des points d'appui à Sart-Eustache, Maillen et Dorinne pour couvrir le repli de la 4^e BC de l'autre côté de la Meuse.

Les mouvements du groupe 14^e BLM sont terminés vers 13h00. La 14^e BLM, seule, avec son PC à Mont, assure alors la couverture du décrochage de la 4^e BC, mais celle-ci a déjà commencé son repli depuis midi sous la pression ennemie.

Le PC du 14^e RDP est installé au nord de Crupet à la ferme de Coux. Vers 15h00, les ordres plus précis sont transmis directement par la brigade aux 2 commandants de bataillons du 14RDP, le lieutenant de BOISREDON le faisant auprès du PC du 14^e RDP et au commandant du II/14RDP à Crupet et le capitaine VATRON auprès du commandant du I/14RDP à Dorinne.

Le II/14RDP doit repasser la Meuse le plus tôt possible et doit laisser un élément retardateur à Crupet. Cet élément devra décrocher une heure après le passage des éléments de la 4^e BC.

Le commandant POMMARES prend le commandement de cet élément, composé de l'escadron mixte et de canons de 25mm. Il charge le capitaine AUBLET de ramener le reste de son bataillon de l'autre côté de la Meuse.

Au retour du capitaine VATRON au PC de la brigade, celui-ci rend compte que les chars allemands sont déjà à hauteur de Spontin. Le PC de la 14^e BLM repasse la Meuse et laisse son PC avancé au niveau du pont de Frappe-cul.

A 17h00, à son retour, le lieutenant de BOISREDON rend compte lui aussi que la 4^e BC a été accrochée par des chars allemands et que ceux-ci sont déjà au contact des troupes assurant la couverture au niveau de Crupet vers 16h30. Les éléments de la 4^e BC se repliant ont des difficultés à le faire, car l'armée belge a déjà fait jouer ses destructions, les réfugiés encombrant les routes et la pression des Allemands, qui semble pousser en direction du pont d'Yvoir.

Le détachement du commandant POMMARES est attaqué en force par les Allemands. Ceux-ci s'infiltrèrent par les crêtes boisées qui entourent la ville. Le détachement réussit à décrocher mais les pertes sont importantes, 2 officiers de l'escadron mixte (sous-lieutenant GUILBON et l'aspirant DORGET) et un groupe de combat ont été tués, une AMR (automitrailleuse de reconnaissance, un char léger Renault) a été détruite et 2 autres AMR ont été touchés à de nombreuses reprises.

René COUDAMY est donc mort au sud du village qu'il avait effleuré au nord deux jours avant.

MOTOCYCLETTE GNOME ET RHÔNE AX 2-RM AVEC SIDE-CAR TRACTE « DRAGONS PORTES ».

Les Belges d'abord avec leurs Gillet, FN et Saroléa, les Allemands avec leurs Zündapp et BMW Afrikakorps ou type Russie, les Anglais avec leur Norton 600 « Big Four », les Italiens avec leurs Gilera Marte..., chacun voulait, à la veille de la guerre, avoir sa moto à roue du side motrice et ce fut en France la Gnome & Rhône 800 AX 2. Un véhicule lourd, rustique et quasi indestructible dont les possibilités globales n'ont rien à envier à celles de ses concurrents étrangers.

Présentée en 1936, l'AX 2 est produite dès 1937 sous différentes versions, aussi volumineuses les unes que les autres, pour pouvoir caser dans l'attelage tout le matériel requis par le cahier des charges de l'armée pour le type Dragons portés : le transport de 2 hommes avec leurs paquetages complets, et un fusil-mitrailleur avec ses munitions, une caisse de grenades VB et 2 mines anti-char.

Pour une plus grande robustesse et simplicité d'entretien la distribution est latérale. Transmission par arbre du moteur à la roue arrière et par arbre encore avec deux cardans, du pont arrière à la roue du side. Un système d'enclenchement spécial, commandé à distance, peut facilement rendre la roue de ce side-car solidaire ou non de celle de la machine. La possibilité, ainsi offerte, d'obtenir deux roues motrices, est une condition quasi indispensable pour circuler dans des terrains boueux ou marécageux ou même sur routes enneigées. Notons toutefois qu'il est très important de désolidariser la roue du side dès que le terrain redevient normal. En effet, il est impossible de prendre un virage avec la roue du side motrice, ceci à cause de l'absence de différentiel.

Une merveilleuse machine qui s'offrira un étonnant palmarès. Pour commencer, en 1936, une première place de Naas au Paris-Les Pyrénées-Paris, les coupes de l'autodrome à Montlhéry puis, aux mains de Bernard, attelée à un side-car, elle rallie Budapest à Paris, 1519 km en moins de 24 heures battant de près d'une heure le temps de l'Orient Express. Faites le donc avec une moto moderne. En 1939, Gnome & Rhône affirmait son potentiel et sa fiabilité en réussissant un raid Paris-Dakar par la piste impériale n° 1 : 5300 km à travers l'Atlas Saharien et ses embûches, d'où sortiront vainqueurs et auréolés de gloire le Capitaine Couët qui les commandait, le Lieutenant Thiriot et les Maréchaux des Logis Gauchet et Vélou. Chevauchant des Gnome-Rhône AX 2 à roue du side-car motrice, cette équipe de motocyclistes militaires débarque du bateau à Oran, en Algérie. Ils traversent successivement le Maroc, la Mauritanie et une partie du Sénégal. Ce raid a pour mission de tester le matériel et d'ouvrir une piste dans ces régions désertiques. En franchissant une région montagneuse, l'un des side-cars se retourne sur le chef de l'expédition et le blesse grièvement. Ils triomphent malgré tout et la presse diffuse largement cet exploit.

Tous chemins plutôt que tout terrain, l'AX 2 a cependant sur ses rivales allemandes l'avantage d'une ample garde au sol et elle se tire avec les honneurs de certains passages difficiles hors de portée, même pour les Jeep... à condition bien entendu que le pilote soit un expert, car le side-car, c'est là son principal défaut, requiert une expérience certaine pour être efficace.

Efficace partout sans être brillante nulle part et sans sophistications techniques hors de mise, la Gnome & Rhône AX 2 s'affirma comme l'un des attelages militaires les plus homogènes. Dommage seulement qu'elle ait aussi été la dernière des grosses cylindrées de cette grande marque française, aujourd'hui devenue la SNECMA et revenue à ses premières activités, les moteurs aéronautiques.

L'AX2 est certainement la Gnome et Rhône la plus répandue aujourd'hui, dans toute l'Europe. Produite en très grand nombre de 1938 à 1945, même sous l'occupation et jusqu'après la guerre, elle a pu échouer en Pologne, Russie, Roumanie ou en Grèce, par exemple. Notons que sa fabrication se

fit aussi sous licence dans les usines Terrot. Très robustes, les AX2 ont toutefois pu faire l'objet de pannes provoquées par des actes de résistance des ouvriers de l'usine refusant de se soumettre à l'occupant. Ces « mauvaises séries » causent parfois des soucis aux restaurateurs.



**Figure 29. Moto tout terrain 800cm³ GNOME ET RHÔNE AX 2 avec side RM type Dragons Portés.
RM est l'abréviation de « Roue Motrice ». Ce side-car correspond à celui de Crupet.
© nicokubel.blogspot.com, Peter Taghon, Véhicules Militaires Magazine.**

Spécifications techniques : Moteur Gnome & Rhône Flat Twin bicylindre à plat 4 temps refroidi par air - cylindrée de 800 cc (alésage: 80 mm - course: 80 mm) 18 cv - Régime 3 500 tr/min, maxi. 4 600 tr/min - Soupapes latérales - 1 carburateur Amal type 6/185 - allumage par magnéto - Boîte 4 rapports commandée à main (5 + marche arrière pour la version porte-canon) - Transmissions par arbres à la roue arrière et à la roue du side-car débrayable - Cadre rigide en tôle emboutie - Suspension avant à parallélogramme et ressort par anneaux caoutchouc - 3 freins à tambour de diamètre: 200 mm - Side Bernardet sur châssis rigide – poids à vide 450 kg et charge utile 350 kg pour un poids en charge de 800 kg - 80 km/h. - Longueur : 2,55 m Largeur : 1,65 m Voie : 1,15 m - dimension des pneus: 27X4 - réservoir: 17 L pour une consommation de 7 litres aux 100 kilomètres.

Les trois autres side-cars des Gnome et Rhône AX2, tous de marque Bernardet.



Figure 30. La Gnome et Rhône AX2 a aussi été équipée de side-cars Bernardet d'une première version Dragons Portés à nez bateau (en pointe), de type Estafette, ou d'une « caisse allemande » puisque prête seulement à la capitulation et utilisée lors de l'invasion de la Russie, moins massifs et plus légers que celui de Crupet. © <http://frisee1940.skyrock.com> (1-2), *Véhicules Militaires Magazine* (3), gnome-rhone.fr (4), atf40.forumculture.net (5), moto40.forumactif.org (6-7-8-9).

Mais y avait-il deux soldats par moto ou un seul pour du transport de matériel de réserve ?



Figure 31. La première photo allemande à Crupet où les side-cars semblent bâchés... et une Gnome et Rhône 800 AX 2 à side-car tracté Bernardet bâché (A Crupet, elles n'avaient pas de siège passager). © Crup'Echo, moto-collection.org

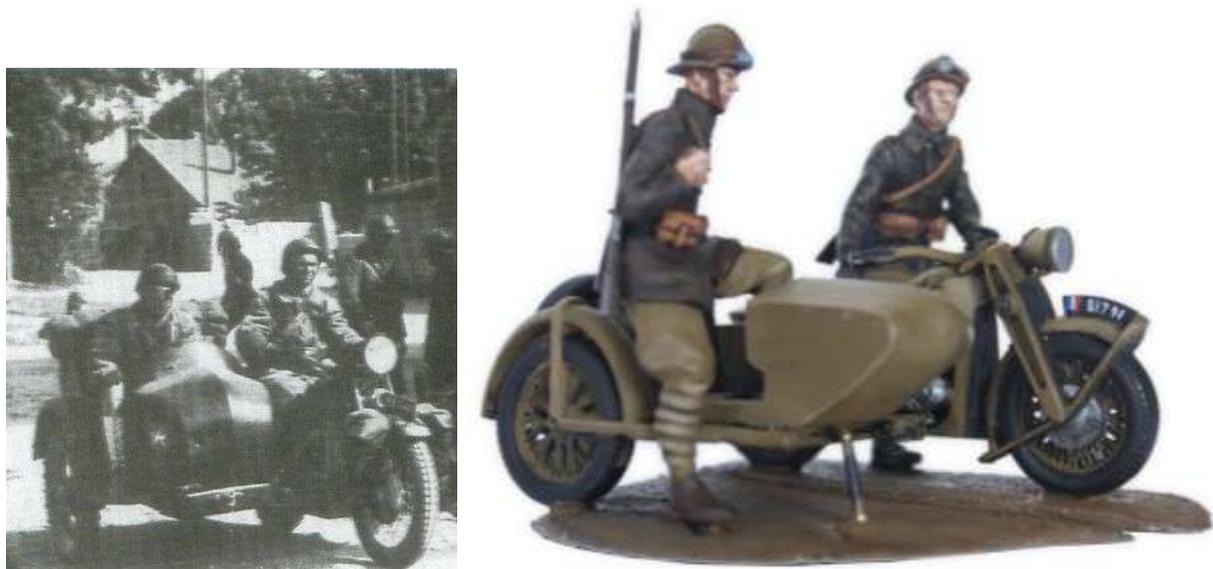


Figure 32. Mai 1940 : des motocyclistes du 6^e GRDI au guidon d'une AX 2 traversent un village des Ardennes. Soldats de plomb sur une moto Gnome et Rhône, Français d'Infanterie Mécanisée 1940. © Rétro-Moto, Triciclo Editores.

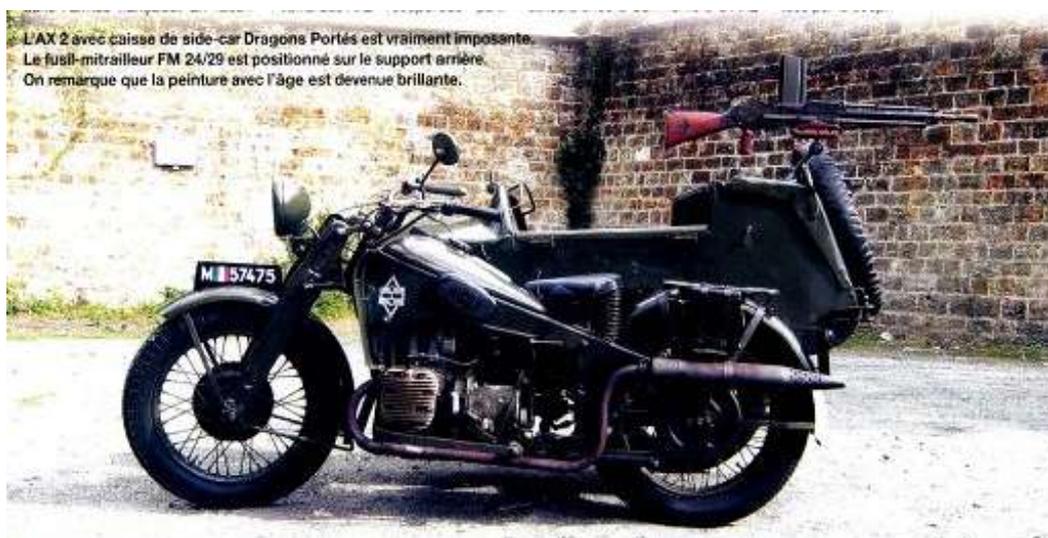


Figure 33. Autre vue de la Gnome-Rhône 800 AX 2-RM avec side-car Dragons Portés. © Véhicules Militaires Magazine.

LA FUITE DES CIVILS QUI ONT CONNU AOÛT 1914...

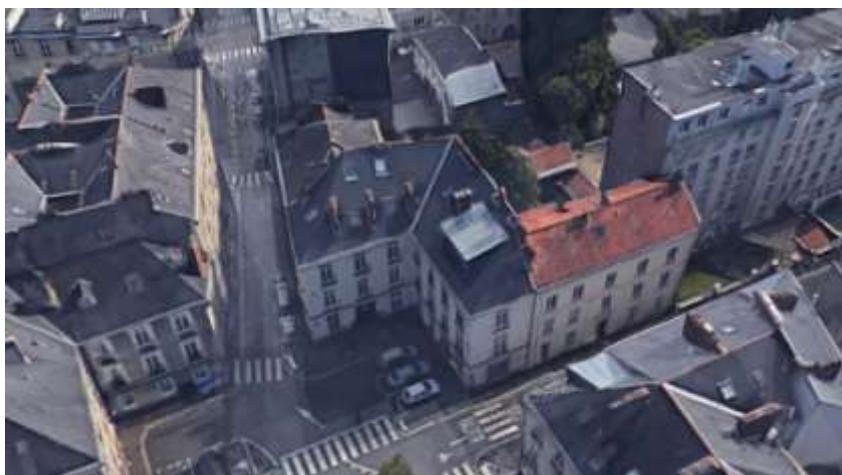


Figure 34. « Le curé de Crupet (Belgique) réside actuellement au n° 1, rue Dobrée à Nantes (Loire-Inférieure). » signale la Chronique des Réfugiés parue dans L'Ouest-Eclair du 16 juin 1940 (alors que « la France allait encore résister héroïquement » pendant deux jours) dans ses éditions de Nantes, Rennes et Caen dont la une identique... varie en fonction des nouveaux événements. Il s'agit donc de l'abbé Maurice Cochart, curé de Crupet de 1932 à 1952. Et c'est la maison en tuiles rouges. © Bibliothèque Nationale de France – Gallica, Google Maps.

ANNEXES ET DIGRESSIONS.

Partie II.

28 AVRIL 1942.

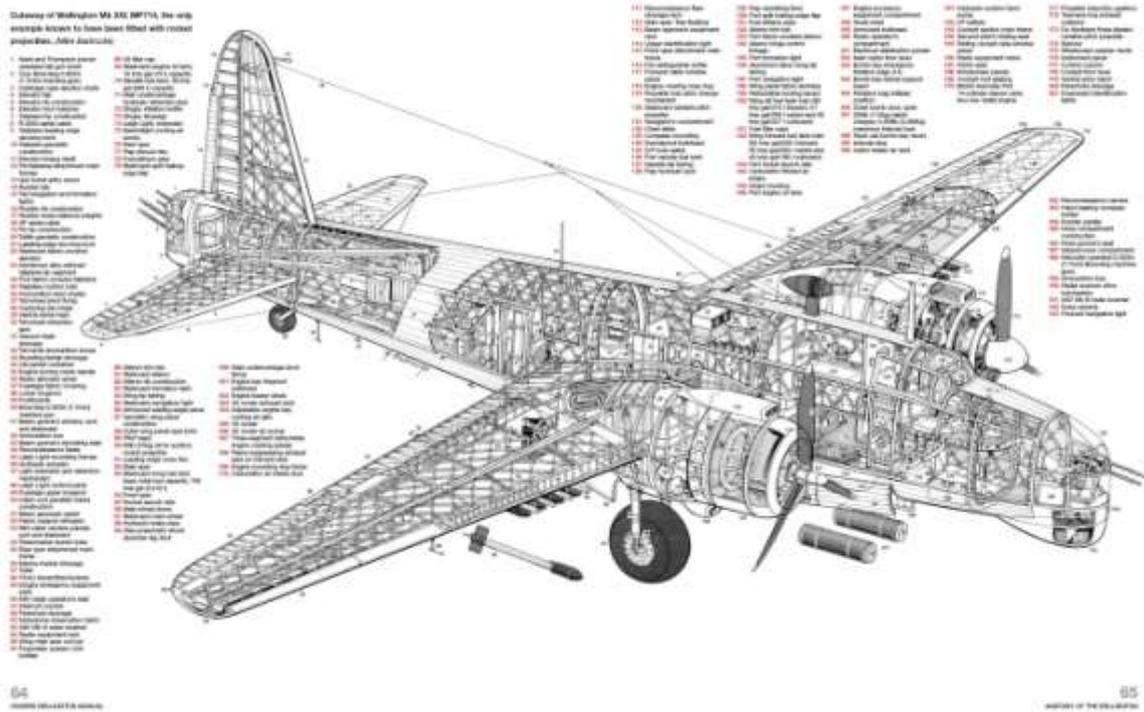


Figure 35. Vickers Wellington (écorché du XIV et non du IC). ©Haynes Aircraft Manuals.



Figure 36. Cliché allemand légendé « Vickers Wellington zu Durnal am 28-4-42. » © Christiaan Vanhee

LES AVIATEURS AUSTRALIENS ET ANGLAIS TOMBÉS LE MARDI 28 AVRIL 1942.

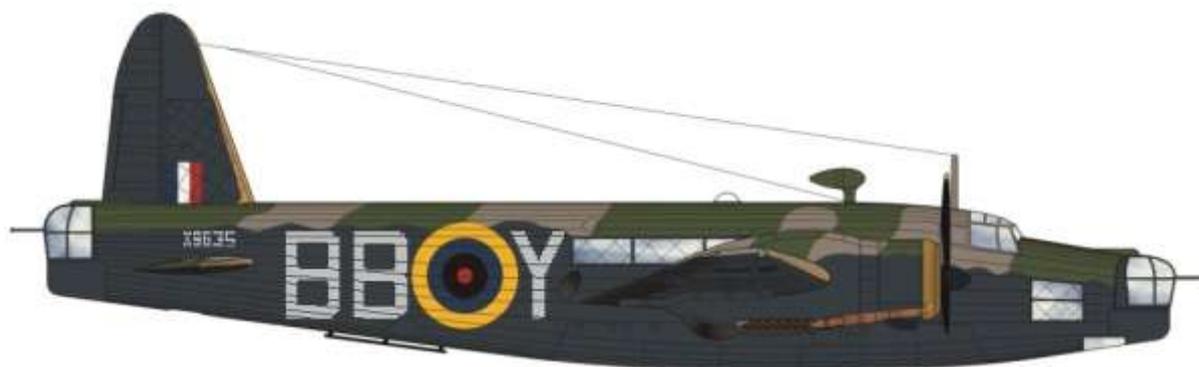


Figure 37. Vickers Wellington IC (X9635 BB-Y) du 27 OTU (AUSTRALIE - GRANDE-BRETAGNE). © cmkkits.com et JLW.

Avec la forme de la cocarde, l'indicatif peut aussi se lire BBoY.

Le Vickers Wellington a été surnommé Wimpy, simplement parce que le personnage de Gontran, l'ami de Popeye dans la version française, s'appelle Wellington et est surnommé Wimpy dans la version originale...

Le Vickers Wellington avait une structure très résistante même avec des impacts, dite géodésique, c'est-à-dire un fuselage fait de croisillons en aluminium (que l'on voit par les hublots) recouvert de « textile irlandais » avec de nombreuses couches d'enduit.



Figure 38. Le pourquoi du surnom du Vickers Wellington. © Wikipedia

Le 27 OTU.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, 140 000 équipages ont été entraînés dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Rhodésie, en Afrique du Sud, au Canada et en Amérique. Environ la moitié de ce nombre a été formé en Angleterre. La plupart des entraînements se sont déroulés au Canada (comme CHICK) et le voyage vers l'Angleterre n'était pas sans risques d'attaques de sous-marins et de là, les pilotes de chasse allaient aux Unités de Vol Avancé et les équipages de bombardement partaient en unités d'Entraînement Opérationnel telles que Lichfield.



Figure 39. Insigne du Bomber Command de la Royal Air Force. © Wikipedia

Le 23 avril 1941, le 27 O.T.U. a été formé et est devenu la plus grande unité sur l'aérodrome de Lichfield, la population de service a rapidement augmenté à 3 500 personnes avec un grand contingent des auxiliaires féminines de l'Armée de l'Air. Les équipages qui arrivaient venaient principalement des pays du Commonwealth et en particulier de l'Australie. Ici ils s'entraînaient sur des Wellingtons et on formait les équipages avant qu'ils rejoignent leurs escadrons ou une HCU (Heavy Conversion Unit ou unité de conversion vers le lourd, pour alors continuer leur apprentissage et passer du bimoteur comme le Wellington à un quadrimoteur).

Pour la formation des membres du Bomber Command, après des entraînements au dessus de la mer d'Irlande, la dernière étape avant d'intégrer un escadron opérationnel à part entière était

d'effectuer des missions opérationnelles moins difficiles et théoriquement moins périlleuses de manière à acquérir de l'expérience comme le largage de tracts ou de bombes sur le nord de la France et la Belgique, mais plusieurs équipages ont été perdus face à des chasseurs ennemis ou la Flak.

L'aérodrome est devenu tellement utilisé (114 000 mouvements de décembre 1942 à juin 1945) qu'il a fallu utiliser d'abord les aérodromes satellites de Tatenhill puis de Church Broughton pour satisfaire les engagements d'entraînement. En mai 1942 (donc dans le mois qui a suivi la chute de l'avion qui nous intéresse), les premières missions de bombardement opérationnel ont été effectuées dans le cadre du raid des 1 000 bombardiers sur Cologne et se sont poursuivies jusqu'en 1943, après quoi les raids principalement « Nickel » ont été effectués jusqu'à leur dissolution le 22 juin 1945.

L'aérodrome de Lichfield.

Cet aérodrome du comté de Staffordshire à 5 km au NE de Lichfield, servira pour des unités de maintenance et des unités de formation opérationnelle uniquement anglaise. Elle avait comme code d'identification LF et comportait 3 pistes en tarmac. Il est dit « Lichfield Station » et aussi « Aérodrome de Fradley », la localité la plus proche. Il ouvre le 1 août 1940.

D'août 1940 à 1946 (certains disent du 6 mars 1940 au 1^{er} juillet 1954), il accueille la 51e Unité de maintenance formée ici pour le stockage et la préparation des avions et, plus tard, un important centre de mise au rebut des avions.

D'avril 1941 à juillet 1945, il accueille également le 27^e OTU, l'unité d'entraînement aux opérations formée ici avec des Ansons et des Wellingtons. De nombreuses sorties opérationnelles ont été effectuées depuis cet aérodrome, dont celle qui nous intéresse plus particulièrement.

Du 4 avril 1941 également à octobre 1945 (certains disent 15 novembre 1945), il y aura la 82 MU, une unité de maintenance pour l'emballage et l'entreposage d'avions.

Après guerre, il sera utilisé par l'école de pilotage n ° 6 ANS (Air Navigation School) avec des Wellingtons, et la 99 MU (unité de maintenance) du 1^{er} février 1954 au 1^{er} mars 1957.

Il fermera en avril 1958.

Le terrain est aujourd'hui occupé par l'agriculture et l'industrie et sa tour pour le bureau de surveillance avec la Met Section 518/40 a été démolie dans les années 1980.

Dans le plus pur style britannique, cet aérodrome a son fantôme ! Pendant la Seconde Guerre mondiale, le 15 avril 1943, le Flight Sergeant, Kenneth Helmsley Hewitt, 21 ans, du Queensland (Australie), un mitrailleur arrière, a été touché par l'hélice d'un bombardier Lancaster et enterré au village de Fradley : accident ou suicide ? Mais on voit encore un aviateur sans tête et en tenue de vol qui hante les lieux au point de fortement choquer le garde et de pétrifier ses deux puissants chiens dans les années 1950...



Figure 40. Insignes de l'aérodrome de Lichfield et de ses vétérans.
© Pinterest, The RAF Lichfield Association.

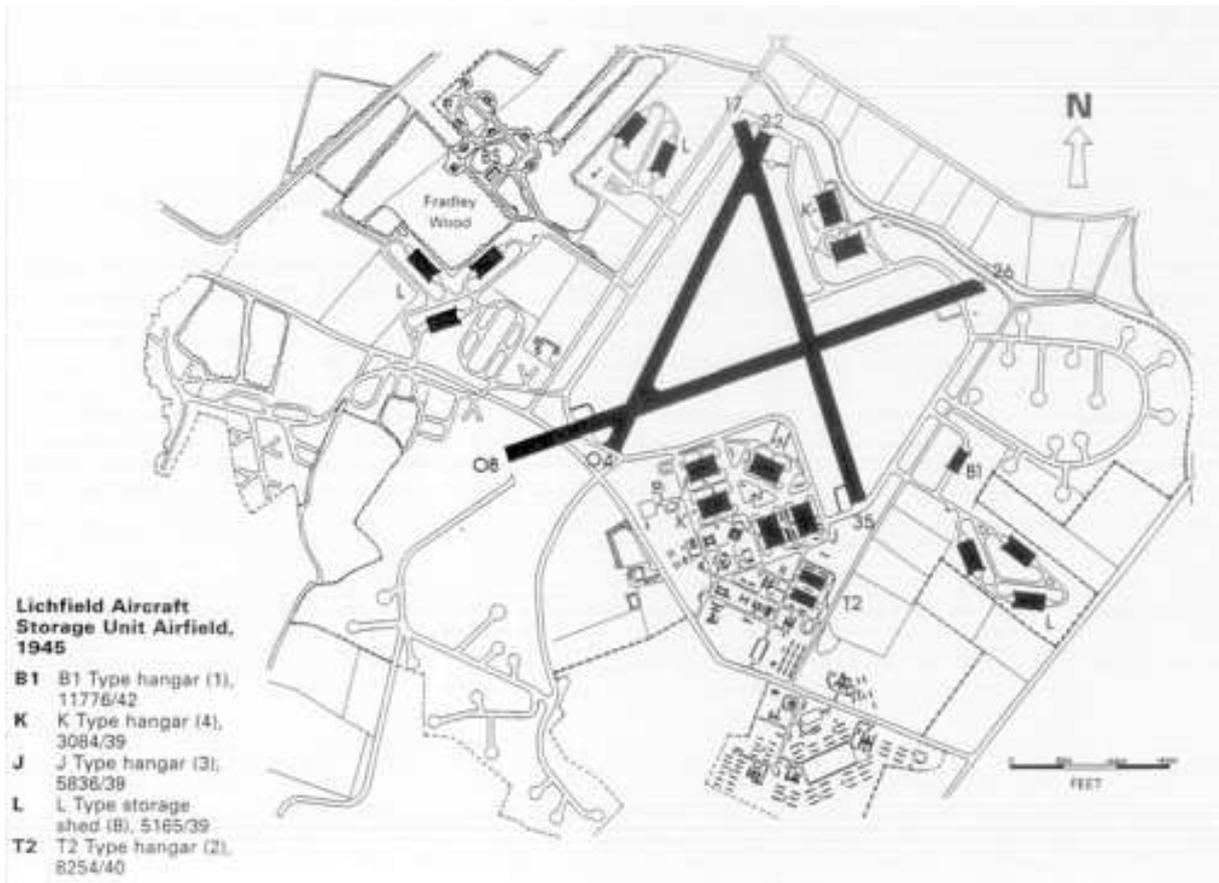


Figure 41. Aérodrome de Lichfield (au nord-est de la ville) et actuellement. © RAF Lichfield Association, Google Maps.



Figure 42. La tour de contrôle de Lichfield en 1978 peu avant sa démolition fin des années 1980. © controltowers.co.uk

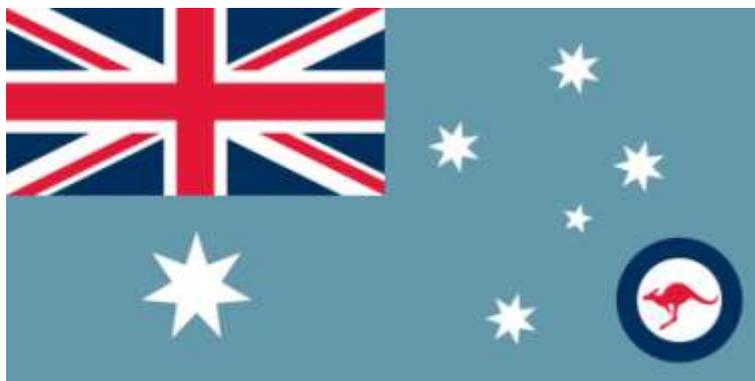


Figure 43. Drapeaux et insignes de la RAAF (Royal Australian Air Force) et de la RAF (Royal Air Force) que l'on retrouve sur leur pierre tombale. © Wikipedia (1-3-4), Pinterest (2).



Figure 44. Des hangars d'avion ont réussi leur reconversion en entrepôts privés. Plaque sur un banc en face de la cathédrale de Lichfield : le seul monument de cette localité rappelant l'aérodrome « A la mémoire de plusieurs centaines d'aviateurs australiens qui ont été entraînés à la 27^e unité de formation aux opérations de Fradley pendant la seconde guerre mondiale. A Lichfield, ils ont trouvé la paix et l'amitié ». ©Airfield Gallery (1), Lichfield Lore (2-3)

Au début de 1942, cet aérodrome était très grand et extrêmement fréquenté avec les Vickers Wellingtons qui faisaient leur circuit, ou cahotaient sur les pistes, quand ils n'étaient pas sur les cibles de bombardement gallois ou sur les cibles remorquées au-dessus de la mer du Nord. Voler a souvent duré 24 heures par jour, avec seulement des soupers aux pois en gardant les cerfs-volants au sol.

L'entraînement était intense et, effectivement, les Wimpies devaient voler par tous les temps (vents, pluie, grêle, gros nuages, neige ou verglas) et il fallait du brouillard ou de la neige épaisse pour freiner les opérations. Fradley était soumis à plus que sa part de brouillard et d'obscurité, mais les chefs de projet étaient déterminés à continuer malgré tout. Un des officiers de dressage a été surnommé le Tueur par certains des équipiers les plus virulents d'En Bas (surnom des Australiens et Nouveaux-Zélandais) pour sa réputation à les garder en vol malgré les conditions dans lesquelles on ne mettrait pas un chien dehors, mais à son tour, il était poussé par ses supérieurs à intensifier les heures d'entraînement car la demande en équipages de bombardiers ne cessait de croître. Popularité n'était pas son deuxième prénom, mais il savait où se trouvait son devoir et comment était la situation au Bomber Command.

Il faut rappeler que vers le milieu de 1941, le nombre de victimes avait augmenté de manière alarmante, avec 107 avions perdus au combat au cours des 18 premières nuits d'août. Dans les OTU, le bilan des accidents était épouvantable. Les chiffres officiels montrent que 5.327 officiers et hommes ont été tués et 3.113 blessés au cours de leur entraînement. Certains cours de l'OTU ont perdu 25% des stagiaires avant l'obtention de leur diplôme. De son côté, de toute la guerre, le 27 OTU a perdu 12 Wellington en opération, dont deux cette nuit du 27 au 28 avril 1942.

Le moral était remarquablement élevé à Fradley, principalement à cause de la présence du grand nombre de coloniaux qui s'offusquaient de toute forme de bureaucratie ou de stupidité. Les cafetiers de la région encore en vie se souviennent de leurs ébats turbulents et de leur capacité à écluser la bière locale. Les grands pubs plus éloignés de Lichfield et Burton-on-Trent ont également attiré de nombreux visiteurs et il y a de nombreux récits de rencontres avec la police militaire qui n'aimait pas les hommes qui se promenaient avec les mains dans leurs poches et qui sifflaient les filles.

Il y eut un incident très connu impliquant des équipages australiens qui partaient prendre un verre en camion à Burton. Un policier reprocha à l'un des Australiens de ne pas avoir boutonné sa veste. Les aviateurs se regardèrent, il y eut un cri de « ho ho ! » et comme un seul homme, ils ont jeté le policier hors du camion sur la route. Il aurait été blessé, mais l'événement aurait été étouffé, car les supérieurs savaient que les tracts avaient plus de valeur que de simples policiers. De toute façon, ils seraient probablement morts ou en poste avant qu'une sanction ne soit infligée.

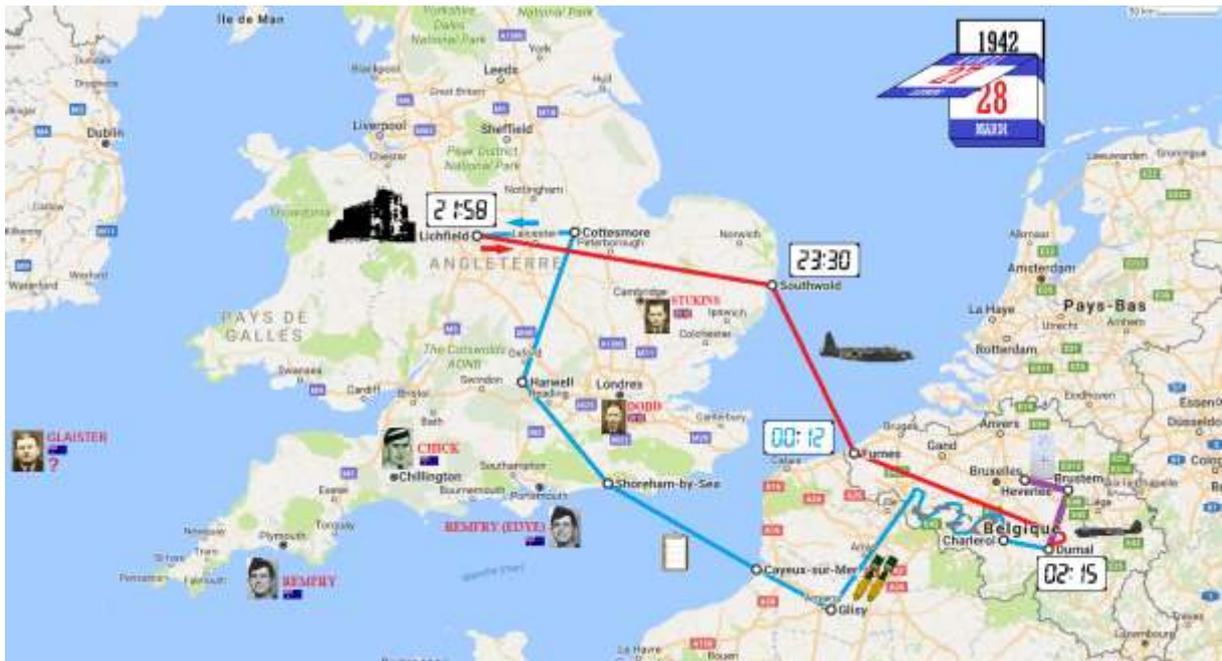


Figure 45. Plan de vol du Vickers Wellington X9635 tombé à Durnal la nuit des 27-28 avril 1942 et lieux d'origine des aviateurs anglais DODD et STUKINS et de la famille des aviateurs australiens CHICK et REMFRY (père et mère) mais inconnue pour GLAISTER. © Google Maps, Wikipedia et JLW.

Les heures anglaises et allemandes étaient identiques à ce moment-là : heure d'été à GMT + 2 (en Allemagne du 1 avril 1940 au 2 novembre 1942 et en Angleterre du 5 avril 1942 au 9 août 1942).

Était-il poursuivi pour faire 200 km en 2 heures alors qu'il pouvait faire jusque du 410 km/h ???



Figure 46. Origine des aviateurs australiens du Vickers Wellington X9635 tombé à Durnal la nuit des 27-28 avril 1942 et endroit où leur nom est cité au mémorial de Canberra ainsi que les deux attaques japonaises. © Google Maps, Wikipedia, Australian War Memorial et JLW.

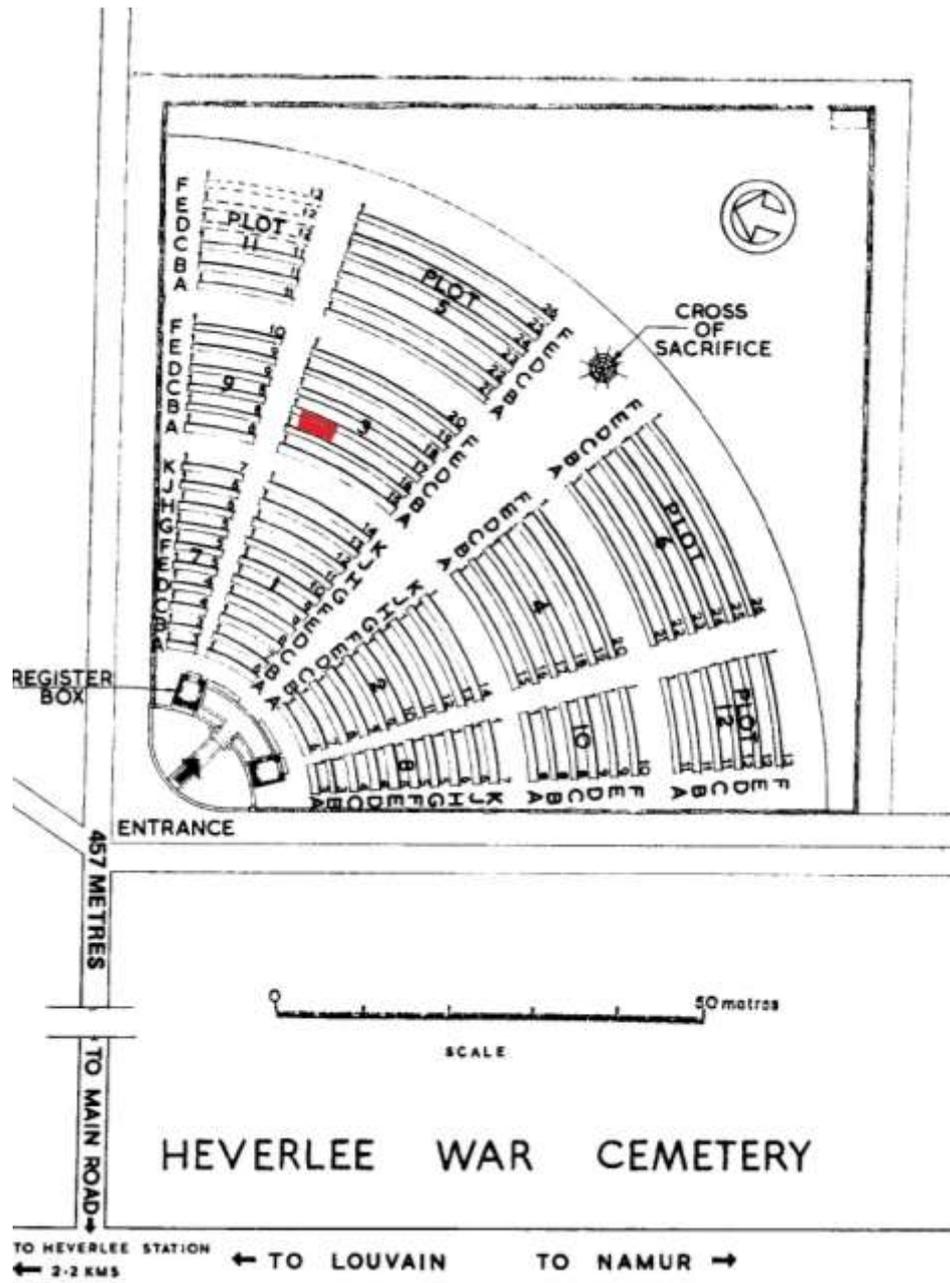


Figure 47. Emplacement des tombes à Heverlée. © Commonwealth War Graves Commission.

Pour le 27 OTU, les indicatifs BB et EN ont été utilisés dès le début en avril 1941 jusque juin 1945, UJ depuis une date indéterminée jusque juin 1945 et YL de 1943 à juin 1945. Et on sait aussi qu'il y a eu doute chez les aviateurs allemands entre l'indicatif de l'avion de Durnal et celui de Givet (BH-W).

L'avion Vickers Wellington X9635.

Cet avion, construit à l'usine Vickers de Chester, a appartenu auparavant au 99^{ème} Escadron (dit « Madras Presidency » – Présidence de Madras, c'est-à-dire le représentant du monarque britannique en Inde) du 3^{ème} Group Bomber Command, dont la devise était « Quisque Tenax » (Que chacun soit tenace) formé en 1917 et transféré aux Indes en 1919, reconstitué en 1924, utilisant divers types de bombardiers jusqu'en octobre 1938, quand il est devenu le premier destinataire du

Wellington. L'escadron reste à la pointe des opérations du 3^e Groupe jusqu'en janvier 1942 puis quitte peu après le Royaume-Uni pour l'Inde. C'est sans doute à cette date que cet avion est le seul à quitter cet escadron pour intégrer le 27 OTU au contraire d'autres unités.

D'après le journal des opérations du 27 OTU, sa sortie précédente fut dans la nuit du 5 avril 1942 à 20h43 au 6 à 01h55, sous la conduite du Sergent Bryden avec pour mission le largage de 126 colis du feuillet F26 sur la région Lille Roubaix Tourcoing Lens Béthune : « Les conditions météorologiques sur la France sont très favorables. Nickels (= tracts) lancés de 10 000 pieds (3.000 mètres) entre 22h31 et 23h07. Flak et projecteurs légers et inefficaces. »



Figure 48. Reconstitution des grades et brevets RAAF et RAF : Flying Officer Laurence Guy CHICK RAAF Pilot, Sgt Maurice Ben REMFRY RAAF Observer, Sgt Frederick Joseph DODD RAFVR Wireless Op / Gunner, Sgt John Richard STUKINS RAFVR Wireless Op / Gunner, Sgt Albert John GLAISTER RAAF Gunner. © Wikipedia



Figure 49. A Fradley, le R.A.F. Lichfield Memorial. ©militaryimages.net

Les escadrons équipés de Wellington étaient opérationnels dès le jour où la Grande-Bretagne a déclaré la guerre à l'Allemagne, lançant au début des tracts de propagande, mais généralement des attaques nocturnes de bombardement ou de pose de mines marines sur des passages connus des navires ou des itinéraires de transit des sous-marins ou même dans des ports ennemis.

Les opérations de bombardement de jour tentées par les formations de Vickers Wellingtons en décembre 1939 sur le nord de l'Allemagne ont entraîné des pertes terribles et n'ont plus été reproduites pour cette raison, une fois qu'il a été reconnu que même une formation serrée de bombardiers ne pourrait pas se défendre contre des chasseurs allemands.

L'Australie et la guerre.

La mission était dite australienne car le plus haut gradé était australien.

A cette époque, le contexte change pour ce pays. Le 7 décembre 1941 est une date connue : l'attaque aérienne surprise lancée par le Japon contre Pearl Harbor dans les îles Hawaï qui allait provoquer l'entrée en guerre des États-Unis.

Mais il faut savoir aussi que le 19 février 1942, eut lieu le bombardement de la ville de Darwin dans le nord de l'Australie par une attaque aérienne japonaise puis, par après, dans la nuit du 31 mai au 1er juin 1942, on aura trois sous-marins japonais de poche, chacun avec deux membres d'équipage, qui entreront dans le port de Sydney, mais ne couleront qu'un navire de peu d'importance faisant 21 morts australiens pour les 6 morts japonais et la perte de leurs sous-marins.

Ces deux faits sont tout ce qu'ils eurent à subir mais cela eut de grandes conséquences psychologiques et de redéfinition des priorités du pays.

L'Australie a ainsi participé à deux guerres entre 1939 et 1945 puisqu'elle a combattu d'une part contre l'Allemagne et l'Italie dans le cadre de l'effort de guerre du Commonwealth britannique et, d'autre part, contre l'Empire du Japon dans une alliance avec les États-Unis et le Royaume-Uni. Cependant, alors que la plupart des forces terrestres australiennes ont été retirées de la zone du bassin méditerranéen après l'invasion de l'Extrême-Orient et de l'Océanie par le Japon, un grand nombre d'Australiens ont continué à prendre part à l'offensive aérienne contre l'Allemagne. De 1942 jusqu'au début de 1944, les forces australiennes ont joué un rôle crucial dans la guerre du Pacifique en fournissant la majorité des forces alliées dans le sud-ouest du Pacifique. Les militaires australiens ont été largement relégués à des seconds rôles à la mi-1944, mais ont continué leur action offensive contre les Japonais jusqu'à la fin de la guerre.

L'avion abattu a survolé la place communale de Dorinne, a perdu un bout d'aile derrière la maison communale (ou près du château d'eau ?) et puis s'est abattu de l'autre côté de la vallée sur Durnal.

Le récit d'un résistant, Jean Moreaux. (voir Crup'Echos - Résistance et armée secrète en Condroz namurois 1940-1945, partie 3 récit de Fred WILLIAMS alias Jean MOREAUX – pages 12-13.)

Réveillé par des rafales de mitrailleuses, j'ouvris la fenêtre de ma chambre et assistai, dans un ciel parfaitement clair, à un combat d'avions entre un Wellington anglais et un chasseur allemand. Celui-ci parvint à abattre le bombardier qui s'écrasa à la sortie de Durnal vers Crupet, non loin de l'habitation du garde Auguste MARION. Je pris sans tarder mon vélo et montai vers l'endroit de la chute de l'appareil anglais. Je me retrouvai seul près des débris de l'appareil auprès duquel gisaient deux énormes bombes et, éparpillés, des milliers de tracts. Découvrant les corps des malheureux aviateurs, je les fouillai mais ne découvris aucun papier à l'exception de quelques billets de banque français à demi calcinés, ni aucun parachute.

C'est le lendemain que j'appris que mes amis résistants de Durnal : Adolphe COCHART, Jean HAQUENNE et le secrétaire communal MATERNE étaient passés avant moi. La soie des parachutes fut employée à confectionner blouses et foulards que les dames de Crupet et de Durnal portaient fièrement. Nous décidâmes avec les maquisards et les résistants de l'endroit et, en accord avec Monsieur le Curé GODEFROID, de faire chanter une messe pour, les aviateurs défunts. Monsieur l'Abbé GODEFROID, grand patriote, paya l'acceptation de cette cérémonie d'un assez long séjour dans les geôles allemandes.

Le grand catafalque fut dressé et recouvert d'un drapeau anglais. L'église était comble et parmi la foule deux soldats allemands venus je ne sais d'où. Dès le début de l'office, une douzaine de maquisards en armes s'alignèrent au fond de l'église. *(Certains mettent en doute ce fait qui aurait valu à la population de Durnal d'être décimée ou emmenée en captivité comme suite aux manifestations des 11 novembre 1940 à Paris et 1943 à Oyonnax dans l'Ain en France...)* Les Allemands présents n'eurent garde de bouger.

L'office terminé, un cortège se forma pour remonter la route conduisant au monument aux morts où des fleurs furent déposées par François RODENBOURG et ce, sous les fenêtres du rexiste F... L...

Celui-ci exerçait le métier de coiffeur. Les maquisards pénétrèrent chez lui et obligèrent L.... à les coiffer et raser gratis après avoir au préalable arraché les fils et le poste de téléphone. Cette action fit l'objet de plusieurs de mes interrogatoires à la gestapo.



Vickers-Wellington zu DURNAL
am 28.4.42

Figure 50. Contrairement à la tradition villageoise, les Allemands du Bergungskommandos (« équipes de sauvetage ») ont emporté une grosse partie de l'avion comme le prouve ce cliché allemand des débris prêts à être emportés, légendé « Vickers Wellington zu Durnal am 28-4-42 ». Mais la dispersion en forêt était telle qu'il en restait suffisamment pour faire le bonheur des bricoleurs. © Christiaan Vanhee

Les rapports anglais sur la disparition de l'avion.

Lic / 1120/96 / P.1.

Enel 28A

R.A.F. Station, Lichfield,

Equipage.

30 avril 1942.

Monsieur,

Accident des Wellingtons I.C. X9635 et I.C. Z8901.

J'ai l'honneur de présenter le rapport circonstanciel suivant, conformément au paragraphe 102 de l'amendement A.P.1922. Ceux-ci se réfèrent aux messages A274 et A275 du quartier général datés du 28 avril 1942.

Cinq équipages d'avion ont été choisis le matin du 27 pour se préparer aux opérations de nickel sur la région de Lille dans le nord de la France.

Les équipages avaient leur route comme suit : de la BASE vers SOUTHWOLD, de SOUTHWOLD directement à FURNES, de FURNES à CHARLEROI, où les opérations de nickel allaient commencer ; un vol en zigzag devait être effectué à partir de là dans une direction nord-ouest jusqu'à ce que tous les nickels soient jetés, et alors le cap devait se fixer sur AMIENS, où les bombes devaient tomber sur l'AERODROME de GLISY, puis le cap fixé sur CAYEUX Sur la COTE FRANCAISE, puis à SHOREHAM, de SHOREHAM à HARWELL, d'HARWELL à COTTESMORE, de COTTESMORE à la BASE. On a estimé qu'il faudrait six heures pour terminer le voyage.

Les équipages ont été soigneusement briefés à 19.30 heures, quand ils ont été informés que leur capacité de carburant était de 750 gallons (3400 litres), ce qui donne une autonomie d'au moins 9 heures de vol que 18 paquets de nickels étaient dans chaque avion et qu'il y avait deux bombes de 250 livres (112 kg) dans l'avion.

On leur a conseillé de traverser la côte anglaise à 3 000 pieds (914 m), puis de grimper à environ 9 000 pieds (2743 m), une hauteur qui était considérée comme la meilleure en raison des conditions de givrage qui prévalaient à ce moment. On leur a en outre donné l'ordre de lancer leurs bombes sur les aérodromes occupés par l'ennemi, territoires qui étaient reconnus comme tels et qui étaient éclairés, L'avion Wellington n° X9635 « Y » avec l'équipage suivant :

Capitaine - P/O Chick - A403652

Navigateur - Sgt Remfry - A402672

Radio - Sgt Dodd - 1310824

Bombardier - Sgt Stukins - 911756

Mitrailleur - Sgt Glaister - A411220

A décollé à 21.58 heures et a traversé la côte anglaise à 23.30 minutes et il a été estimé qu'il a traversé la côte française à 00.12 minutes.

L'avion Wellington n° Z8901 « V » avec l'équipage suivant :

Capitaine - Sgt Dale - 1285732

Navigateur - Sgt Jewell - 1166707

Radio - Sgt Greer - A404476

Bombardier - Sgt Mutton - NZ403766

Mitrailleur - Sgt Inder - NZ403008

A décollé à 22.41 heures et a traversé la côte anglaise à 00.11 minutes et il a été estimé qu'il a traversé la côte française à 00.53 minutes.

Les équipages ont été chargés de maintenir le silence radio après avoir reçu le message de la base, jusqu'à ce qu'à leur voyage de retour où ils devaient s'identifier à 185 kilomètres de la côte anglaise. Sur les cinq avions qui se sont présentés pour les Opérations du Nickel, les trois qui sont retournés, ont respecté leurs instructions, mais aucune nouvelle n'a été reçue des deux avions manquants depuis la traversée de la Côte anglaise.

L'équipage de l'aéronef « Y » avait accompli 75,40 heures en équipage. Le capitaine avait achevé 128,25 heures sur les avions Wellington, dont 29,15 heures de nuit ont été accomplies comme

premier pilote de nuit. Le navigateur avait fait 114,45 heures comme 1er navigateur à cette O.T.U., dont 50,35 heures étaient de nuit. Le radio avait terminé 83,10 heures de pratique.

D'après d'autres rapports : « Météo sans nuages sur la France mais brouillard au sol réduisant la visibilité » ; [Avec l'interruption radio] « on ne sait rien sur les avions après leur survol de la côte anglaise. Lourde Flak notée sur les ports de la Manche et forte concentration de projecteurs de recherche et activité de la chasse de nuit dont on les considère comme victimes probable ».

Le second Wellington perdu du 27 OTU, le Z8901, a été touché par le Fw. Fritz Schellwat du 5./NJG1 (dont c'était la première victoire) à 24 km N.O. de Namur (soit environ au dessus de Chastre) à 2 h 14, pour tomber à Sautour (près de Philippeville).

Les trois autres Wellington rescapés étaient partis plus tôt, le R1647 à 21h35', le N2764 à 21h37' et le DV572 à 21h40' et sont rentrés à 4h30' (a lancé ses bombes sans résultat et s'est écrasé en panne d'essence – malgré une autonomie annoncée de neuf heures - près de Welford Rly Station au sud de Bramcote mais l'équipage est sauf), à 4h30' (sans trouver la cible pour ses bombes mais atterrit à Abington) et à 3h47' (sans trouver non plus la cible pour ses bombes mais retourne à la base).

La charge.

18 paquets de « nickel » (= tracts).

Fort de son expérience lors du premier conflit mondial, le Royaume-Uni dispose dès l'année 1938 d'un département de propagande, dénommé « EH », car installé à Londres dans les bâtiments d'Electra House. Dès la fin de l'année 1939, ce département est responsable de l'élaboration des tracts essentiellement destinés au peuple allemand. Afin de les distinguer, ils seront tous numérotés, de 151 à 532. Certains tracts seront pourtant dispersés en France ; tous portent généralement un simple numéro comme indicatif.

En août 1939, ce département s'installe à Woburn Abbey (Bedfordshire). En juillet 1940, après la défaite et l'occupation de la France, les sections du Special Operations Executive (SOE) sont créées ; le SO 1 est désigné responsable de la propagande pour les pays occupés par l'Allemagne nazie.

En 1941, la propagande s'intensifie. Les services britanniques impriment près de 150 tracts différents en deux séries.

La première – qui s'étale sur l'année 1941 – concerne exclusivement le bulletin d'information Le courrier de l'air. Ces tracts sont tous numérotés « 50 », de 50/2 (Le courrier de l'air, n°2, janvier 1941) en chiffres arabes, à 50/xxxviii (Le courrier de l'air, n°38, décembre 1941) en chiffres romains. Tous ne sont pas dispersés par avion, en raison des missions aériennes annulées pour cause de mauvais temps.

La seconde série de tracts – qui s'étale elle aussi sur toute l'année 1941 – est numérotée de 51 à 137a. Elle concerne des tracts ciblés en lien avec les actualités militaires ou politiques et directement destinées à la population française. En septembre 1941, le Political Warfare Executive (PWE) est constitué par les Anglais, unissant les activités du SO 1 et du ministère de l'information qui contrôle la BBC. Ce nouveau service doit intensifier la propagande « noire ».

En 1942, les Britanniques ajoutent l'indicatif « F » (pour « France ») aux tracts dispersés par avion au-dessus du territoire français afin de les différencier de ceux qui sont dispersés en Belgique (indicatif « B ») ou en Allemagne (indicatif « G »). La numérotation des tracts dispersés en France est continue, de F 1 à F 171 pour l'année 1942.



Figure 51. Tract trouvé à Beuvry, jeté par avion dans la nuit du 12 au 13 avril 1942. © portail-pedagogique62.fr

Le principe est désormais établi : en 1943 pour la France, la numérotation de tous ces documents – tracts, feuillets double et livrets – est continue, du tract F 1 au tract F 188.

En 1944, la production de tracts par les Britanniques est réduite, en raison des efforts et de la diffusion de tracts produits par les Américains à destination du territoire français. La numérotation des tracts britanniques dispersés au-dessus de la France est continue, de F 1 à F 81. Il n'y aura plus de tracts spécifiquement britanniques dispersés au-dessus de la France après le débarquement de Normandie (6 juin 1944).

En raison du peu d'efficacité constaté des largages par les unités classiques de bombardiers en 1942-1943 qui subissent de sérieuses pertes, on crée une unité aérienne spécialisée pour tous les largages de tracts alliés. Les missions seront en général réalisées de nuit.

En octobre 1943, le 422nd Bomber Squadron (BS) du 305th Bomber Group (BG) de la 8th Air Force, installé sur la base militaire de Chelveston (Northamptonshire) devient le Special Leaflet Squadron et remplit avec succès sa première mission nocturne sur la région parisienne, dans la nuit du 7 au 8 octobre 1943, dispersant le tract anglais n° F 142 (indicatif en bas au recto, un feuillet recto-verso, 207 x 133) dont le premier largage a eu lieu dans la nuit du 2 au 3 octobre 1943 et le dernier dans la nuit du 3 au 4 novembre 1943 au-dessus de la France occupée.

Winston Churchill pensait que c'était une perte de temps et que les Français utilisaient les tracts comme éclairage et pour des fonctions corporelles - il avait probablement raison.

Deux bombes de 250 livres.

Les bombes sont des projectiles métallique creux, chargés de matières explosives ou incendiaires et munis d'un dispositif de mise à feu, qu'on lançait autrefois au moyen des canons et qu'on largue aujourd'hui depuis des avions. Mais il y avait plusieurs modèles de 250 livres...

- Bombes explosives de 1ère génération à GAINÉ TRAVERSANTE, dites aussi à TUBE CENTRAL. Elles sont les héritières des bombes de la première guerre mondiale, d'où une architecture un peu particulière. Comme Bombe HE GP 250 lbs, on trouve les modèles MK1, MK2, MK3. Cette bombe anglaise GP 250 (General Purpose/d'emploi général) pèse de 104 à 113,4 kg et mesure entre 137 et 142 cm de long. Les bombes de type GP sont des bombes à fragmentation ; lors de l'explosion, elles se fragmentent et projettent leurs éclats. La GP 250 fait 250 livres (113,4 kg) dont près de la moitié d'explosifs.

Avec des avions archaïques et des techniques de bombardement dont certaines restaient de la Première Guerre Mondiale, beaucoup des bombes à usage général utilisées par le Bomber Command durant les deux premières années de la guerre souffrirent d'un grave manque à gagner. Leur rapport métal / explosif était significativement déséquilibré, en ce qu'il y avait trop de métal et trop peu d'explosif. Ajoutez à cela que l'efficacité globale des stocks était généralement discutable, de sorte que même si un bombardier atteignait la cible et larguait sa charge de bombes, il n'y avait aucune garantie que les bombes exploseraient réellement. Les bombes GP ont continué à être utilisées de façon limitée jusqu'en novembre 1943 et ont ensuite été retirées de l'inventaire des commandements en raison de problèmes de fusion.

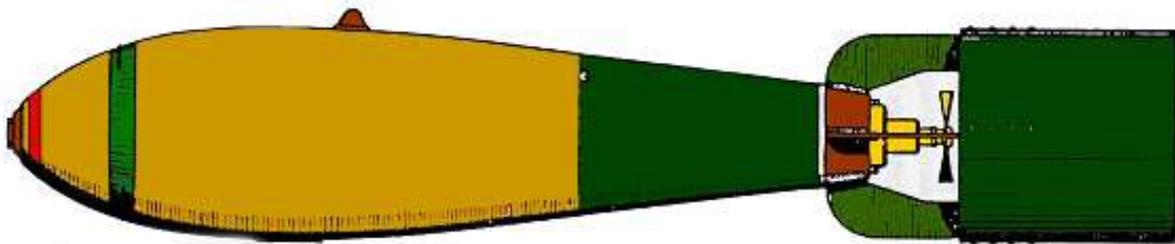


Figure 52. . Une bombe anglaise de 250 livres, la GP 250 (General Purpose/d'emploi général).

© ABSA – L'Aviation en Bretagne 1939-1945

- Bombes explosives de 2ème génération à GAINÉ TRAVERSANTE à TUBE CENTRAL NON DEPASSANT. Ces bombes ont été réalisées afin d'éviter les nombreux ratés qui se produisaient lors de l'impact où le tube central était souvent tordu et empêchait le fonctionnement normal de la fusée. Il y eut la Bombe GP 250 lbs MK 5 et la Bombe GP 250 lbs MK 4 fort dissemblable.

Bombes MC (medium capacity) à moyenne capacité. Ces bombes présentent l'avantage d'être moins onéreuses à fabriquer, d'avoir une charge explosive plus importante donc de meilleurs effets destructeurs. Il y eut la Bombe MC 250 lbs

À la fin de 1941, la plupart des bombes polyvalentes plus petites étaient abandonnées au profit de modèles plus récents de capacité moyenne (MC) qui amélioraient les rapports métal / explosif et démontraient plus de fiabilité et explosaient généralement à l'impact, à moins d'être retardées par un fusible.

À l'été 1944, les besoins du Commandement en bombes de toutes tailles étaient immenses, la demande continuant à soutenir les forces d'invasion qui tentaient encore d'établir des bases en Europe après l'invasion du jour J. En conséquence, une pénurie de bombes MC s'est développée et les charges de bombes ont été complétées en utilisant les Bombes GP de 500 livres et de 250 livres qui étaient restées en stock.

Il y eut aussi d'autres bombes de 250 livres plus spécifiques.

- Bombes A.P (Armor Piercing) PERFORANTES. Ces bombes sont conçues pour exploser après avoir perforé une surface dure. Elles sont destinées aux ouvrages fortifiés bétonnés ainsi qu'à l'attaque des blindages. Le corps est lourd et possède un profil aérodynamique. Elles sont souvent appelées bombes « crayons ». Elles sont très épaisses, surtout à l'ogive dont la pointe est en acier spécial. La charge explosive est faible, elle correspond à environ 10% de la masse totale.

- Bombes semi perforantes se rapprochant des bombes GP : effet perforant et anti-personnel ou anti-matériel. La charge d'explosif représente environ 30% de la masse totale. Il existe deux familles de ce type de bombes. L'ancienne version MK2, 3, 4 et la version MK5. Dans cette catégorie, nous avons la Bombe SAP 250 lbs MK5.

- Bombes incendiaires du type à projection. Cette bombe très complexe et de fabrication chère a donné lieu à de nombreux ratés et son efficacité est faible. Dans cette catégorie, nous avons la Bombe incendiaire à liquides de 250 lbs

- Bombes de jalonnement d'objectifs pour le marquage d'objectifs déterminés par les avions des premières vagues amenés au but par procédés précis de navigation. Ce marquage était obtenu par les premiers incendies doublés de feux colorés à lumière très vives et à combustion relativement lente. Ceux-ci guidaient les vagues suivantes sur les objectifs à bombarder. Elles contenaient un assemblage de bâtons incendiaires à combustion lente et colorée et à allumage pyrotechnique provoqué lors de l'ouverture explosive de la bombe en altitude. Ces bombes comportaient deux charges : une petite destinée à l'ouverture de la bombe, et une autre charge pour l'inflammation des bâtons. Les bâtons tombaient ensuite en pluie lumineuse sur l'objectif. Nous avons la Bombe de jalonnement d'objectifs de 250 lbs. Cette bombe contient 60 pots éclairants blancs rouges ou verts. Ces bombes étaient destinées aux les bombardiers de haut niveau qui servaient d'éclaireurs (*pathfinder*).

Mais quel modèle utilisait-on pour les écolages ? Un vieux modèle s'il était encore disponible ? Ou un nouveau modèle pourtant très demandé ? Sûrement pas une bombe plus spécifique qui serait gaspillée en pure perte, peut-on supposer.

Lit à baldaquin et chasse de nuit, l'obstacle invisible.

On connaît le mur de l'Atlantique, avec ses forts bétonnés et ses canons tournés vers la mer, dont on peut encore visiter les ruines. Mais il existait une ligne de défense allemande qui n'était pas un mur de fer physique mais qui terrifiait pourtant les bombardiers alliés comme s'ils se heurtaient à un « mur invisible ». Cette ligne de défense méconnue a causé de lourdes pertes aux forces aériennes alliées, c'est le système Himmelbett (*lit à baldaquin*) appelé ligne Kammhuber par les Britanniques,

du nom de son concepteur, Josef Kammhuber, qui avait déjà participé à la première guerre mondiale et qui fut le premier général de l'air commandant les chasseurs nocturnes de la Luftwaffe (Nachtjagd) pour finir, après guerre, général de la Luftwaffe de la Bundeswehr (nouvelle armée de l'air de l'Allemagne de l'Ouest). Commencée à la frontière du Danemark, elle s'étirera progressivement vers le sud : Saint-Trond à l'hiver 1940-1941, Florennes puis la France avec Saint-Dizier... en 1942...

Fin de la guerre, elle se rapprochera de la Méditerranée et sera même l'élément déclencheur de la mort de l'écrivain-aviateur Antoine de Saint-Exupéry qui sera repéré par ses radars peu de temps avant leur démantèlement pour cause de repli.

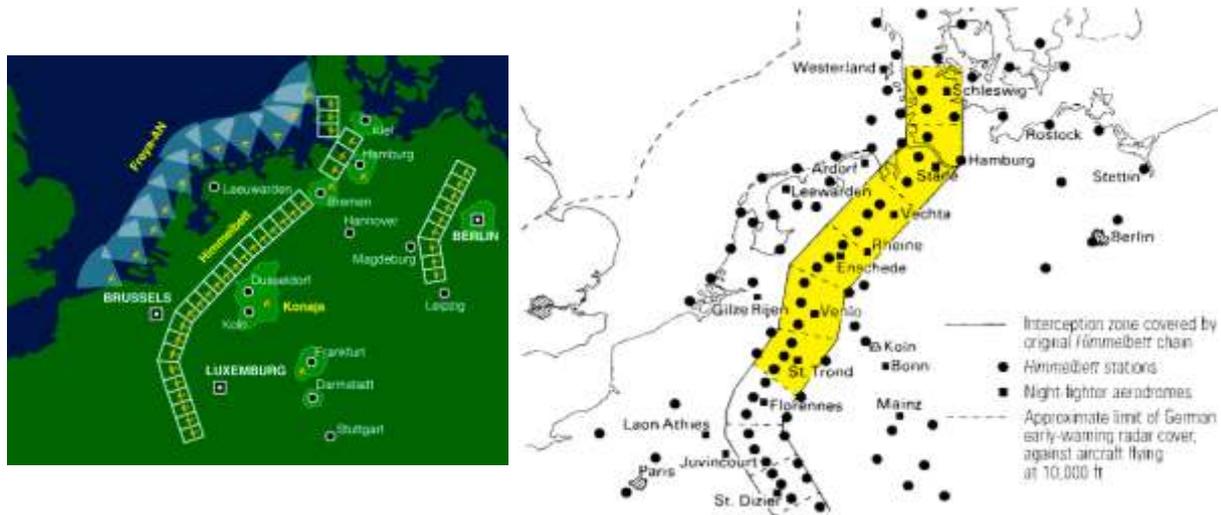


Figure 53. Schéma des défenses des chasseurs de nuit allemands au début de 1942 en bord de mer et à l'intérieur des terres. Localisation des stations de contrôle aérien Himmelbett (ronds) et des aérodromes de la chasse de nuit (carrés) à la fin de 1942 (coloriée pour le début de 1942) dans leur zone d'interception avec, en ligne discontinue, la portée des premiers radars allemands. © gmtgames.com, Luftwaffe Handbook par le Dr. Alfred Price.

La chasse de nuit était le dernier maillon de ce dispositif mais le seul connu.



Figure 54. Au début de la guerre, avant le radar, on utilisait, de part et d'autre de la Manche, la détection acoustique d'une portée d'une quinzaine de kilomètres. © avionslegendaires.net

La première version de la ligne ne comportait qu'une série de stations de radar Freya dont les zones de couverture se recoupaient et s'alignaient sur trois lignes successives. Les radars étaient espacés d'environ 32 km du nord au sud et 20 km d'ouest en est.

L'existence de Freya a été trahie, en partie, par son nom - une référence à la mythologie nordique, à Heimdal, un gardien des dieux qui pouvait voir à cent milles dans toutes les directions. Les Britanniques, eux, ne prenaient aucun risque avec leurs noms de code pour les nouveaux systèmes de radar et de guerre électronique, choisissant des surnoms qui ne donnaient aucun indice sur leur fonction. D'où la profusion de titres bizarres tels que « Airborne Cigar », « Airborne Grocer », « Mandrel » et « Boozer ». Par exemple, le système de brouillage connu sous le nom de « Window » (*fenêtre*) a été ainsi nommé parce que le directeur du programme regardait une fenêtre lorsqu'on lui a demandé comment l'appeler (utilisé plus tard, ce seront plusieurs milliers de bandes de papier d'aluminium de dimension correspondant à la longueur d'onde du radar au sol à saturer et larguées par paquets).

Par la suite, dans chaque zone de défense, on trouvera un radar Freya d'alerte précoce (développé par la firme Gema, détectant jusque 160 kilomètres mais incapable de déterminer avec précision l'altitude des appareils) et deux radars paraboliques du type Würzburg (conçus par la société Telefunken, destinés à mesurer la distance, le cap et l'altitude de l'avion ennemi pour l'un et le guidage de la chasse pour l'autre, dans un rayon de 40 à 80 kilomètres), ainsi que des projecteurs.

Faute d'un écran cathodique PPI (Plan Position Indicator en anglais, *indicateur de position du plan*) l'affichage des données radars étaient effectué par des auxiliaires féminines de l'armée allemande (l'une pointant le bombardier anglais (spot bleu) et l'autre le chasseur de nuit allemand (spot rouge) sur une carte entourée d'une sorte d'amphithéâtre installé dans une baraque au plan en forme de « T » majuscule, un poste de commandement familièrement appelée Kammhuber Kino (*le cinéma de Kammhuber*) par les aviateurs et les radaristes allemands.

Les bombardiers de la Royal Air Force (RAF), venant de Grande-Bretagne pour survoler l'Allemagne, devaient traverser la ligne en un point ou un autre. Le contrôleur au radar, le Jägerleitoffizier, les repérait grâce au radar de portée utile de 100 km et pointait automatiquement un projecteur principal. L'opérateur dirigerait également un certain nombre de projecteurs manuels dans la zone de couverture. Chaque cellule était complétée par un avion de chasse de nuit (Nachtjagd) principal et un autre de soutien pour l'interception de l'ennemi. Ces avions étaient des Dornier Do 17, des Junkers Ju 88 ou des Messerschmitt Bf 110. Ils étaient précédés par des Bf 109 servant d'éclaireurs et guidés par les projecteurs et plus tard grâce à leur radar embarqué.

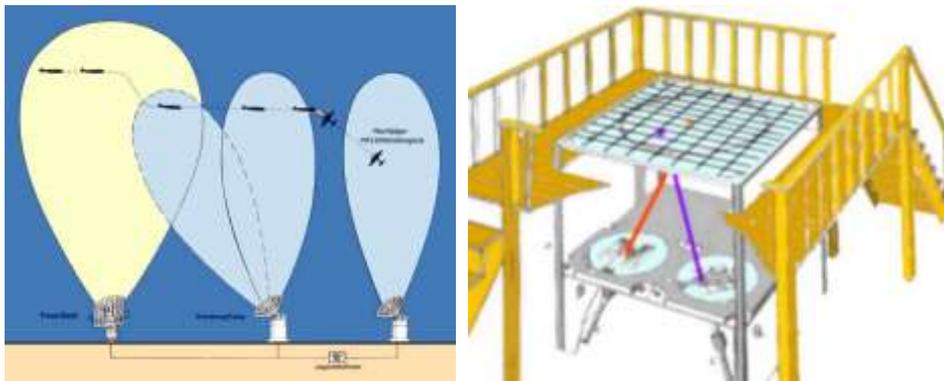


Figure 55. Schéma d'implantation d'une station radar avec son radar Freya de détection lointaine, le bombardier est suivi par le Würzburg Riese, en position rouge. Tandis que le second Würzburg en position bleue localise en permanence le chasseur pour le guider vers le bombardier par radio. Une table de Seeburg pour les calculs avec les renseignements des radars et dont les plans ont été livrés aux alliés par un patriote belge, un bijoutier bruxellois.

© Patrimoine et histoire de Chazelles-sur-Lyon.

Le développement de la défense aérienne nocturne ne peut qu'aller de pair avec l'édification d'une importante structure au sol. A cette époque de tâtonnement, les Allemands privilégient effectivement la Helle Nachtjagd (*chasse de nuit claire*) ou Henaja basée sur le déploiement de nombreux et puissants projecteurs chargés d'épingler les bombardiers britanniques dans leur pinceau de lumière, et ce, pour faciliter la tâche tant des batteries de Flak que les Bf 110 rodant dans le secteur. Les projecteurs de recherche allemands de la seconde guerre mondiale ont été utilisés pour détecter les avions ennemis pendant la nuit. Ils existaient en trois tailles ; 60, 150 et 200 cm. Ils utilisaient une haute puissance lumineuse avec des lampes à arc à carbone, couplées à une forte génératrice autonome à moteur.

Ces ceintures de projecteurs étaient à environ 22 km de profondeur, à l'écart des canons antiaériens. Les chasseurs orbitaient autour d'une radiobalise ou d'un projecteur pointant vers le haut jusqu'à ce qu'ils voient des projecteurs « coniquer » une cible et l'allumer. Ensuite, ils plongeaient de leur position d'attente et abattaient le bombardier.

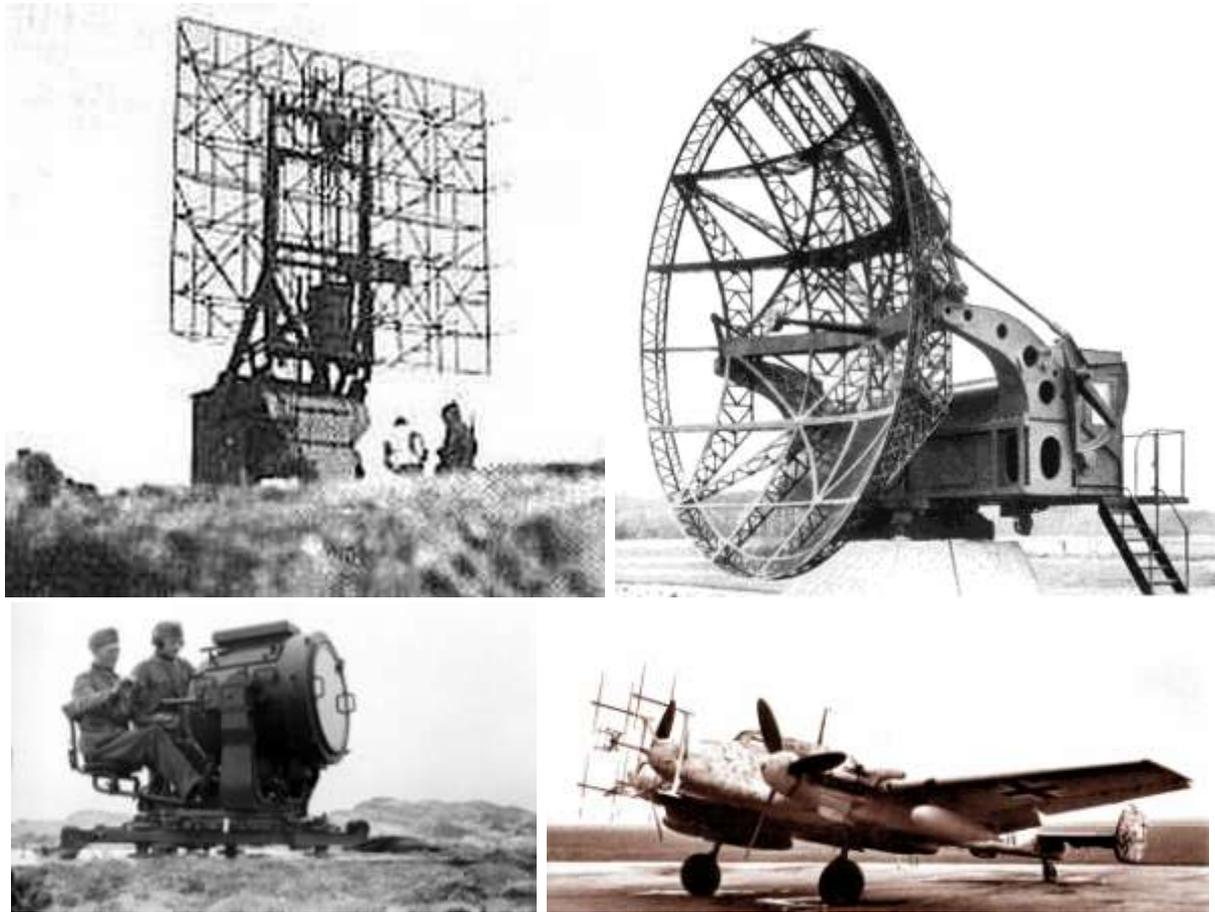


Figure 56. Radar Freya, radar Würzburg Riese, un des types de projecteur et radar Lichtenstein ajouté plus tard sur le nez des avions. © gmtgames.com (1-4), radartutorial.eu (2), materielsterrestres39-45.fr (3).

Cette barrière défensive avait toutefois un gros défaut. Chaque station au sol ne pouvait contrôler qu'une interception à la fois qui durait une dizaine de minutes. Un chasseur seul pouvait opérer par zone pour éviter toute collision avec un collègue et il ne pouvait y avoir de Flak (DCA) pour éviter la confusion entre les deux avions. Tant que les équipages anglais volaient individuellement vers leur objectif pour éviter les collisions dans l'obscurité, plutôt qu'en formation comme ils le feront par la suite, le système demeurait efficace. Et la mauvaise navigation des bombardiers britanniques impliquait qu'ils se répartissaient souvent sur la ligne, plutôt que de se concentrer en un seul point. Par contre, les contrôleurs allemands se retrouvèrent submergés quand les bombardiers se mirent à voler en vol groupé.

Cette tactique ira en s'amenuisant dans les pays occupés, la plupart des projecteurs étant ramenés vers le Reich pour renforcer la défense des villes allemandes, cibles de prédilection de la RAF.

Mais, alors, une nouvelle génération de radars embarqués permettra au chasseur de retrouver les bombardiers signalés mais aussi de distinguer ses coreligionnaires qui pourront être plus proches

sans danger et, ainsi, une autre manière d'attaque en meute apparaîtra sans projecteur, la *Dunkelnachtjagd* (DuNaJa, *Chasse de nuit noire*).

Le Vickers Wellington X9635 BBoY a évité les radars en bord de mer en passant par Furnes mais, en prenant un trop large virage et en passant fort à l'est de Charleroi, il est venu se jeter dans les mailles du filet de la *Nachtjagd*...

Les trois premiers avions partis de Lichfield ont été sauvés mais n'ont pas rempli complètement leur mission, peut-être en bâclant leur travail. Cet avion pourtant parti 43 minutes avant celui de Sautour sera abattu à Durnal une minute après celui-ci qui fut abattu à Chastre. Mais parmi les confirmés de Lindholme, l'avion de Villers-la-Ville parti une minute après celui de Châtel-Censoir en Bourgogne sera pourtant abattu 47 minutes après celui-ci tout en ayant parcouru beaucoup moins de distance...

Il est à noter que c'était une nuit de presque pleine lune (89% de lune) et donc qu'ils voyaient bien le territoire survolé mais que l'ennemi pouvait les voir aussi.



Figure 57. Bimoteur à simple queue (mais est-ce un Vickers Wellington ?) au clair de lune, une représentation plausible car la nuit du 27 au 28 (qui plus est sans nuages mais avec du brouillard au sol) était proche de la pleine lune du 30 avril 1942 à 21h59. © gmtgames.com, fr.tutiempo.net

Comment les familles ont-elles pris connaissance de ce drame ?

Télégramme entre les services anglais et australien – 29 avril 1942

AU SERVICE DE L'AIR A MELBOURNE. T.O.O. 1845/Z/29

DU MINISTERE DE L'AIR KINGSWAY 0437/Z/30

PAR W / T

PX 5813 29/4

FB (A) WELLINGTON X9635 (B) 27 UT (C) NON CONNU 28/4/42 (D) AUS403652 P/O LAURENCE GUY CHICK (PILOTE). NOTIFIER À LA FAMILLE S'IL VOUS PLAÎT INFORMER (PERE) TW CHICK 56 JOHNSTON STREET CHATSWOOD NSW AUSSI (FRERE) AO CHICK 35 MARVILLE AVENUE KINGSFORD NSW. AUS 402672 SGT MAURICE REMFRY (OBS) NOTIFIER À LA FAMILLE S'IL VOUS PLAÎT INFORMER (MERE) MME LM REMFRY 20 WUNDA ROAD, MOSMAN SYDNEY NSW. AUSSI (ONCLE) DR. BT EDGE VICTORIA ROAD BELLUVE HILL NSW. AUS 411220 SGT ALBERT JOHN GLAISTER (A/G) NOTIFIER À LA FAMILLE S'IL VOUS PLAÎT INFORMER (PERE) R GLAISTER ELIZABETH STREET HOLMSVILLE WEST WALLSEND NEWCASTLE NSW. PAS AUSTRALIENS RAF 1301824 SGT DODD RAF 911756 SGT. STUKINSON [lire STUKINS] TOUS DISPARUS (E) NON CONNU (G) NON CONNU. IMMÉDIAT.

Télégramme à la famille – 30 avril 1942 délivré le 1 mai 1942

SERVICE DE L'AIR P.A .427 30/4

REGRET DE VOUS INFORMER QUE VOTRE FILS *** EST SIGNALÉ DISPARU APRES UN VOL EN OPERATION LE 28 AVRIL 1942 (.) TOUT RENSEIGNEMENT SUPPLÉMENTAIRE VOUS SERA IMMÉDIATEMENT TRANSMIS (.) LETTRE SUIVRA

Lettre à la famille – 13 mai 1942

Cher Monsieur,

Cette lettre est pour confirmer le télégramme de ce département daté du 30 avril 1942, vous informant que votre fils, ***, a été porté disparu à la suite d'opérations aériennes.

Les détails disponibles à présent dans ce département sont que votre fils était un membre de l'équipage d'un avion Wellington qui a été perdu pendant un vol en opération le 27 avril 1942. Il est regrettable que ni l'emplacement ni la cause de la perte ne sont connus de ce département.

Je tiens cependant à préciser que, bien que votre fils ait été porté disparu, il n'est pas nécessairement mort ou blessé et, compte tenu de cela, il peut vous être utile, dans votre anxiété, de savoir quelles mesures sont prises pour la recherche de membres disparus de l'armée de l'air. Je transmets donc une brochure contenant des informations complètes à ce sujet. Vous verrez dans le dépliant que toute information reçue vous sera immédiatement transmise.

Je désire vous transmettre la sympathie sincère du département dans l'anxiété que vous subissez.

Cordialement votre,

(M.C. Langslow) SECRÉTAIRE

Télégramme entre les services anglais et australien – 26 juin 1942

AU SERVICE DE L'AIR A MELBOURNE
DU MINISTERE DE L'AIR KINGSWAY
PX.6558 26/6 MY PX.5813 29/4

TELEGRAMME DE L'I.R.C.CSB2000 CITATION D'INFORMATIONS DE SITUATIONS PROVENANT DE SOURCES ALLEMANDES AUS 402672 SGT M.B. REMFRY AUS 403652 P/O L.G. CHICK AUS 411220 SGT A.J. GLAISTER TUES ENDROIT DE SEPULTURE NON INDIQUE NOTIFIER À LA FAMILLE (.) MAINTENANT CLASSIFIE DISPARUS TUES EN ACTION (.)

Télégramme à la famille – 27 juin 1942 délivré 29 juin 1942

SERVICE DE L'AIR P.A. 393 27/6

REGRET DE VOUS INFORMER QUE D'AUTRES INFORMATIONS REÇUES DU MINISTÈRE DE L'AIR A LONDRES RENSEIGNENT QUE VOTRE FILS *** PRECEDEMMENT SIGNALE COMME DISPARU EST MAINTENANT SIGNALE COMME DISPARU MAIS AURAIT PERDU LA VIE LE 28 AVRIL 1942 (.) CETTE INFORMATION EST BASÉE SUR UN RAPPORT REÇU DU COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE CITANT DES INFORMATIONS PROVENANT DE SOURCES ALLEMANDES (.) TOUTE AUTRE INFORMATION REÇUE VOUS SERA IMMÉDIATEMENT TRANSMISE

Lettre à la famille – 16 juillet 1942 ou 27 juillet 1942 (après la confirmation de remise du télégramme)

Cher Monsieur,

Je regrette profondément de devoir confirmer le télégramme de ce département daté du 28 juin 1942, vous informant que votre fils, ***, précédemment signalé comme disparu est maintenant signalé comme disparu mais il aurait perdu la vie à la suite d'opérations aériennes.

Cette information a été reçue par ce département du ministère de l'Air à Londres, et cite un rapport reçu de la Société internationale de la Croix-Rouge à Genève d'une source allemande, que votre fils a perdu la vie le 28 avril 1942 quand l'avion Wellington dont il était un membre de l'équipage n'a pas réussi à retourner à sa base.

Bien que, malheureusement, il n'y ait aucune raison de douter de l'exactitude de ce rapport, la pratique du ministère de l'Air est d'attendre une certaine corroboration des informations de la Croix-Rouge avant de déclarer qu'un membre de l'armée de l'air a définitivement perdu la vie. Entre-temps, le ministère de l'Air a classé votre fils comme « porté disparu mais aurait perdu la vie ».

Si une telle corroboration est reçue et que la preuve définitive de la mort de votre fils est donnée, une déclaration définitive sera alors faite indiquant qu'il a perdu la vie et un certificat à cet effet sera délivré par ce département. En l'absence de toute confirmation, des mesures seront prises après une période d'environ six mois au cours de laquelle des enquêtes exhaustives seront effectuées pour présumer de la mort de votre fils, et vous serez informé quand il sera proposé de prendre cette mesure.

Permettez-moi de vous transmettre de nouveau la sincère sympathie de ce département dans votre anxiété actuelle.

Cordialement votre,
(M.C. Langslow), SECRETAIRE.

Télégramme entre les services anglais et australien - 13 août 1942

AU SERVICE DE L'AIR A MELBOURNE
DU MINISTERE DE L'AIR KINGSWAY
PX6720 13/8

CONFIRMATION DE LA MORT AUS/403652 F/O LG CHICK AUS/402672 SGT MB REMFRY ET
AUS/411220 SGT DJ GLAISTER MAINTENANT REÇUE SUR TOTENLISTE [= liste des décès] ALLEMANDE
76 PX6720 13/8 AUSCAS211 MY PX6558 26/6 TUES 28/4/42 ENTERRES 30/4/42 A ST TROND
BELGIQUE (.) PRESOMPTION DE MORT MAINTENANT FAITE POUR EUX (...) (.) NOTIFIER À LA FAMILLE
(.)

Télégramme à la famille – 24 août 1942

SERVICE DE L'AIR MELBOURNE P.A. 9/6 24/8
PROFOND REGRET DE VOUS INFORMER QUE MINISTERE DE L'AIR A LONDRES A MAINTENANT
PRESUME A DES FINS OFFICIELLES QUE LA MORT DE VOTRE FILS *** SURVENU LE 28 AVRIL 1942 (.)
SERVICE DE L'AIR SE JOINT AU MINISTÈRE DE L'AIR DANS L'EXPRESSION DE LA PROFONDE SYMPATHIE

Lettre à la famille - cachet du 16 septembre 1942

COMMONWEALTH D'AUSTRALIE
Si non délivré dans 7 jours retour à
Ministère de l'Air, Victoria Barracks, Melbourne

PALAIS DE BUCKINGHAM

La Reine et moi vous offrons notre profonde sympathie dans votre grande tristesse.

Nous prions pour que la reconnaissance de votre pays pour une vie si noblement donnée à son service puisse vous apporter une certaine consolation.

(s) George R.I.

Lettre à la famille – 26 septembre 1942

(A l'engagement, on leur a demandé leur religion et de faire leur testament)

Cher Monsieur,

C'est avec un profond regret que je dois confirmer le télégramme de ce département daté du 24 août 1942, vous informant que le ministère de l'Air, à Londres, a maintenant présumé à des fins officielles que la mort de votre fils, ***, a eu lieu le 28 avril 1942.

Le ministre de l'Air et les membres du Service de l'Air souhaitent que je vous exprime leur profonde sympathie pour votre grande perte.

En ce qui concerne les affaires de service de votre défunt fils, je tiens à vous informer que, par un testament daté du *** (19 août 1941 ou autre) et conservé au quartier général de la Force aérienne, votre défunt fils a nommé ***, exécuteur et unique bénéficiaire. Une copie certifiée du testament est jointe pour votre information. Je serais heureux si vous informiez ce département des instructions de l'exécuteur quant aux dispositions du testament visé et aussi quand il demandera l'homologation.

En ce qui concerne ce département, il n'est pas nécessaire de faire homologuer le testament d'un membre décédé lorsque le reliquat de la solde et les indemnités dues à sa succession n'excèdent pas 100 livres sterling. Toutefois, on ne peut pas prévoir si ce solde dépassera 100 livres sterling.

Si, toutefois, en raison de la nature des biens privés de la succession, il est nécessaire de demander l'homologation du testament, c'est une condition essentielle du paiement de toute somme due par ce ministère que cette homologation soit d'abord transmise pour la notation.

Conformément à la pratique habituelle, le comité chargé de régler les affaires de service de votre fils au Royaume-Uni recueillera ses effets personnels et, le moment venu, ces biens et effets personnels seront renvoyés au département pour transmission à la personne légalement autorisée à ceci.

Je serais heureux que vous informiez ce département si vous exigez un certificat de décès de votre fils et si oui, combien de copies sont exigées. Je transmets ci-joint un formulaire de demande de certificat de décès.

Cordialement votre,

(M.C. Langslow) SECRÉTAIRE

Lettre à la famille – 29 mai 1947

DIRECTION DU SERVICE DES CIMETIERES MILITAIRES
VICTORIA BARRACKS, ST. KILDA ROAD. MELBOURNE
ADRESSE EN VILLE : 307 ELIZABETH ST., MELBOURNE. CI
TELEPHONES: MXY 440 Central 1102

Citer dans

Réponse A.G. 14 / RB.16218.

29 Mai 1947.

Cher Monsieur,

Je vous signale avoir reçu l'information que les restes de votre fils défunt *** ont été réenterrés dans le cimetière britannique de Louvain (Heverlée), Belgique, parcelle 3, rang C, sépulture ***.

La responsabilité de l'entretien des cimetières de guerre sera bientôt assumée par la Commission impériale des sépultures militaires qui, vous pouvez être assuré, continuera de s'occuper d'eux d'une manière digne du sacrifice fait.

Ceci, j'espère, apportera une consolation dans votre triste deuil.

Cordialement votre,
(J. H. CHAPMAN) Directeur.

Qui étaient ces aviateurs ?



Figure 58. © awm.gov.au

Laurence Guy CHICK (Flying Officer) a 29 ans puisque né à Singleton en Nouvelle-Galles du Sud en Australie le 3 août 1913, fils de Thomas William CHICK et de son épouse Charlotte Maud, domiciliés à sa mort 56 Johnston street à Chatswood en Nouvelle-Galles du Sud, car ils déménageront de nombreuses fois, et frère de A. O. CHICK domicilié 35 Marville Avenue à Kingsford en Nouvelle-Galles du Sud chez qui il résidait. Il était professeur de français à la Leigh Public School à Mathews Creek. Il était aussi porteur de la médaille de bronze de respiration artificielle et était membre de la Church of England (Anglican). Il mesurait 1,67 mètre pour 56 kg, au teint foncé, aux yeux bruns et aux cheveux bruns foncés.

Il s'est engagé à la Royal Australian Air Force le 3 février 1941 où il entre à la No 2 I. T.S. Lindfield - Initial Training School jusqu'au 28mar1941. Le 3 avril 1941, il entre à la Elementry Flying Training School no 5 jusqu'au 28 mai 1941. Il quitte l'Australie le 13 juin 1941 pour arriver au Canada le 3 juillet 1941 et commence le 15 juillet 1941 à la Service Flying Training School no 2 et finit le 25 septembre 1941 où il reçoit ses ailes de Appointed Pilot Officer. Il part pour Halifax le 26 septembre 1941 et quitte le Canada le 3 octobre 1941 pour arriver au Royaume Uni le 20 octobre 1941, est muté au 27 O.T.U. le 4 novembre 1941. Il reçoit le grade Flying Officer le 25 mars 1942.

Il était le petit-fils de Thomas CHICK qui, à 13 ans, arriva en Australie sur le « Tantivy » le 3 septembre 1854 avec son père William CHICK, né à Chillington dans le Somerset, dans le sud de l'Angleterre en 1812, cordonnier puis fermier, alors âgé de 41 ans, sa mère Eliza Jane (48 ans) et ses frère et sœurs John (17 ans), Mary Anne (15 ans) et Charlotte (10 ans) et sa demi-sœur du premier mariage de sa mère, Thomasina (22 ans).



Figure 59. © BELGIQUE EN GUERRE
5 - COMBATS AERIENS AU-DESSUS
DE LA BELGIQUE 1941-1942

Maurice Ben (dit Ben) REMFRY (Sergeant observer) a 22 ans puisque né au 20 Wunda Road à Mosman, près de Sydney en Nouvelle-Galles du Sud en Australie le 6 mai 1919, fils de Frederick Horatio REMFRY (décédé en 1937) et de Lilian Mary EDYE. Il a déjà été opéré de la gorge et du nez, il pratique le tennis, le golf et la natation. Il était d'ailleurs un très bon nageur à Sydney, membre du Balmoral Beach Club à Mosman. Pour garder vivant le souvenir de son sacrifice, le Balmoral Beach Club organise la « BEN REMFREY MEMORIAL SWIMMING RACE » annuelle depuis 1947.

Il mesure 1,86 mètre pour 76 kg qui deviendront 71 après un an d'exercices militaire dans l'infanterie, teint moyen, cheveux noirs, yeux bleus. Il est anglican (C. of E. : Church of England).

Après des études de comptabilité, il est employé à la Shell Co of Australia Ltd, il est volontaire le 25 janvier 1939 pour le 17th Battalion inf. Militia puis passe l'examen médical le 5 janvier 1940 suite à sa demande pour le service actif à la Royal Australian Air Force. Le 18sep1940, il entre à la No 2 Initial Training School Lindfield

Il se fiance avec Pauline MURPHY, de six mois plus âgée que lui et de Mosman également, à la mi-février 1941 puis quitte Sydney le 22 février 1941 pour le Canada. Il est à Edmonton le 18 mars 1941, à Mossbank le 7 juillet 1941, à Rivers le 18 août 1941 où il est RCAD S.Sgt. Il est à Halifax le 16 septembre 1941, quitte le Canada le 22 septembre 1941, arrive au Royaume-Uni le 7 octobre 1941 au 3PRC puis arrive au 27 OTU le 21 octobre 1941 où il suit les cours au 27 OTU NO 11 COURSE - PILOTS AND OBSERVERS (pilotes et navigateurs) et devient Air obs le 31 décembre 1941. Il disparaît le 28 avril 1942 et Pauline MURPHY s'engagera dans l'armée le 9 mars 1943 pour en sortir caporal puis attendra janvier 1948 pour se fiancer à nouveau.

Maurice Ben REMFRY est le petit-fils de Josiah Richard REMFRY né à Devonport près de Plymouth dans le sud de l'Angleterre et parti de Liverpool en 1854 sur le « Mobile » avec son père Josiah Richard REMFRY, sa mère Eliza Ann NANCE et ses petits frères Horatio Nance, Samuel Harris et sa petite sœur Evangelina qui décédera en mer, en septembre au large du Cap de Bonne-Espérance au sud de l'Afrique. Deux sœurs sont nées par après en Australie. Son grand-père Josiah était professeur d'école, intéressé par l'astronomie et la confection d'orgue dont il soignait les détails au point de faire asseoir ses enfants sur des parties dont la colle séchait pendant qu'il leur lisait des livres. Un cousin germain de Josiah est parti faire souche à Calcutta en Inde.

Le grand-père de la mère de Ben REMFRY, Benjamin Thompson EDYE était né à Portsmouth dans le Hampshire, dans le sud de l'Angleterre. C'était un garçon coiffeur. Il est arrivé à 20 ans en Australie en 1836 sur le navire Le Moffatt, condamné à 7 ans d'expulsion comme « pickpocket ». Le recensement des condamnés de 1837 nous apprend que Benjamin, 21 ans, avait été jugé à la Cour centrale et vivait à la caserne de Hyde Park, à Sydney. En 1841, il obtint un billet de congé pour demeurer dans le district de Carcoar, près de Bathurst, et en 1844 il obtint le certificat de liberté. Il est d'abord resté berger à Guanna Hill, comté de Wellington. Par la suite, il s'installe comme coiffeur et parfumeur à Howick Street à Bathurst. Plus tard, il a exercé une activité de sellier pendant de nombreuses années. Benjamin EDYE épousera Mary Mahoney WATSON à la naissance de leur 4^{ème} enfant et au total, ils auront 10 enfants. Il est mort en 1887 comme un colon respecté. Son fils, Andrew EDYE a pris une part active à l'Orange Jockey Club et dans d'autres sports. Il était propriétaire

de l'Hôtel Royal (fondé en 1859 sous le nom de Wellington Hotel avant d'avoir son nom changé vers 1881, le premier hôtel de deux étages à Orange. Il existe toujours au 251 Summer Street) à Orange, ville dont il fut maire.



Figure 60. Andrew EDYE - Le Royal Hotel à Orange. © search.ancestry.com.au, Gday Pubs Australia.



Figure 61. Le cousin de Maurice Ben Remfry, Bruce EDYE (qui aura les trois mêmes décorations posthumes que son cousin) et leurs oncles Leslie (et ses médailles), Herbert (et sa médaille) et Benjamin EDYE.
 © <https://search.ancestry.com.au> (1-2-4-6), NumisBids (3), Wikipedia (5)

Un de ses cousins germains, Bruce EDYE, fils d'un frère de sa mère, du Vickers Wellington HX375 du 26 OTU est mort le 3 juin 1942 au dessus d'Anvers avec tout l'équipage et ils sont enterrés au Schoonselhof Cemetery à Hoboken (Anvers). Il était au 1st Light Horse Machine Gun Regt et a demandé à être versé à l'aviation où il était aussi mitrailleur.

Le neveu du mari d'une sœur de sa mère, Howard GAVIN, du Lancaster LM570 du 106 Squadron du Bomber Command, s'est écrasé le 22 juin 1944 avec tout l'équipage à Rossum (Gelderland aux Pays-Bas) et ils sont enterrés au Uden War Cemetery.

Un frère de sa mère, Leslie EDYE avait participé à la première guerre mondiale. Professeur de chant, engagé le 4 avril 1917, à 28 ans, pour le FAB [Field Artillery Brigade], il quitte Sydney sur le S.S. Canberra le 16 novembre 1917, passe à Suez le 21 décembre 1917, à Port Saïd le 9 janvier 1918 et arrive à Southampton (Angleterre) le 30 janvier 1918, arrive en France le 1 novembre 1918, à Rouelles près du Havre le 7 novembre 1918. A-t-il été au front ? Il sera à Nice le 10 mai 1919, quitte la France pour l'Angleterre le 23 mai 1919 et retourne vers l'Australie sur le Nestor 01 novembre 1919, il débarque le 16 décembre 1919 et est libéré le 23 janvier 1920. Il recevra la British War Medal et la Victory Medal grâce à ces quelques jours en France. Il est à noter que la médaille de la Victoire était la même pour tous les soldats des pays alliés (Belgique, France...), même couleurs de ruban et même figurine sur l'avvers, seul le revers était différent pour identifier le pays.

Un autre, Herbert EDYE, en sera aussi. Entrepreneur tondeur (de mouton), enrôlé le 7 août 1917 à 31 ans, il embarque à bord du Euripides à Sydney le 31 octobre 1917 pour arriver à Devonport le 26 décembre 1917, au 30e Renforcement. Il semble être resté en Angleterre jusqu'à la fin des hostilités comme chauffeur, peut-être parce qu'il avait plus de 30 ans, contrairement à son frère cadet avec lequel il embarquera à bord du Nestor le 1 novembre 1919 pour arriver le 16 décembre 1919 et être définitivement libéré le 15 janvier 1920 et décoré de la British War Medal mais pas de la Victory Medal puisqu'il était resté en Angleterre. Les forces citoyennes étaient constituées d'hommes de 18 à 26 ans... d'où, peut-être, leur envoi tardif comme volontaires quand on a parlé de conscription ?

Un troisième, Benjamin EDYE, pharmacien qui s'est réorienté vers la médecine, est allé en 1914 en Angleterre pour poursuivre ses études et est devenu membre du Royal College de chirurgie en 1915. Incapable de s'enrôler dans l'Australian Imperial Force à Londres, à partir de juin, il a servi comme capitaine à l'Australian Voluntary Hospital, à Wimereux, en France, sous la direction de sir Alexander MacCormick jusqu'en décembre 1917, puis avec la 56e division et plus tard avec la 41e station de dégagement des blessés. En 1918, il est retourné en Australie pour s'enrôler mais la guerre a pris fin.



Frederick Joseph DODD (Sergeant W.Op./Air Gunner) a 22 ans et serait donc né vers 1920 et fait partie de la Royal Air Force Volunteer Reserve. Il est le fils de Frederick William DODD et de son épouse Martha Diana. Il a épousé Lilian Eileen Agnes.



John Richard STUKINS (Sergeant W.Op./Air Gunner) a 26 ans et serait donc né vers 1916 et fait partie de la Royal Air Force Volunteer Reserve. Il a épousé Dorothy.



Albert John GLAISTER (Sergeant gunner) a 25 ans puisque né Elizabeth Street Holmesville à West Wallsend en Nouvelle-Galles du Sud en Australie le 20 décembre 1917 et est engagé à la Royal Australian Air Force. Il est le fils de Robert Liddle GLAISTER et de son épouse décédée Katie. Il est ouvrier et est catholique (R.C. - Roman catholic).

Figure 62.
© Archives 27 OTU

L'équipage se formait par affinité et, déjà sur la photo de promotion, DODD et GLAISTER sont à côté l'un de l'autre avec STUKINS un peu plus loin ; ils ont suivi les mêmes cours au 27 OTU NO 12 COURSE pour les WT AGS AND AGS (Radio-mitrailleurs et mitrailleurs) au 4 novembre 1941.

Par sa formation de radio-mitrailleur, durant le silence radio imposé en dehors des îles britanniques, et en dehors de la triangulation pour aider le navigateur, le radio se mettait au canon.

Un poste venait d'être supprimé, d'où la confusion pour le sixième homme à Durnal.

Selon Forces-War-Records, les membres de l'équipage auraient reçu, comme tous les aviateurs décédés en mission :



Figure 63. La 1939-1945 Star, la Air Crew Europe Star (« France and Germany ») et la War Medal 1939-1945 (par ordre de préséance) ; ici, celles du Flight Sergeant D. H. G. Tiley tombé à Floreffe le 2 mars 1945. © www.dnw.co.uk



Figure 64. Mais ce ne serait valable que pour les Anglais car, contrairement à ce que dit le site Forces-War-Records, les Australiens ont reçu d'autres décorations : Defence Medal, War Medal 1939-1945 et Australia Service Medal 1939-1945 (ici, avec le ruban à l'envers) © Famille Remfry-Edye (revers), Australian Government - Department of Defence (avers).

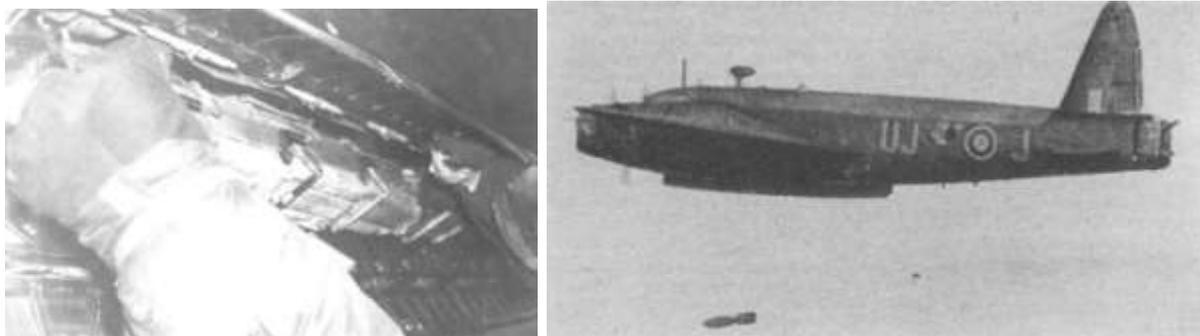


Figure 65. Baie à bombes de Wellington avec des conteneurs de tracts fixés à la place des bombes (mai 1944), Wellington du 27 OTU en vol à Lichfield pour une sortie de bombardement (autre indicatif plus tardif). © Ken Delve, erenow.net



Figure 66. Maurice REMFRY - Frederick DODD – John STUKINS – Albert GLAISTER – Laurence CHICK (L'ordre des tombes ne respecte pas complètement l'ordre de préséance des listes...), parcelle 3, rangée C, tombes 2 à 6. L'ordre à Brustem était : tombes 36 (STUKINS), 37 (REMFY), 39 (CHICK), 41 (DODD) et 42 (GLAISTER). © Find A Grave.

Les épitaphes sont, avec une croix : REMFRY : Le devoir a appelé ; DODD : Pour le monde il était une personne, pour nous il était tout le monde ; Dieu a appelé, il a répondu ; STUKINS : Toujours dans mes pensées ; GLAISTER : (aucun symbole religieux, ni pensée) ; CHICK : Pour Dieu, le Roi et le Pays.

Ils ont peut-être été abattus par le Major Herbert Bönsch (Dresde (Saxe, Allemagne) 14 décembre 1913- Poortugaal (Zuid-Holland, Pays-Bas) 01 août 1942), donc mort trois mois plus tard, abattu par un Halifax BB195 du 76 Sqdn à bord de son Junkers Ju 88C-6 (360152), parti de l'aérodrome de Gilze, Commandant du 9./NJG 2 (Nachtjagdgeschwader = chasseur de nuit) et enterré au cimetière

« Zuylem » à Breda puis le 24 juin 1948 au Deutscher Soldatenfriedhof Ysselsteyn à Venray (Limburg, Pays-Bas) à l'emplacement AZ-7-170 (mais cette victoire n'a finalement pas été homologuée par la commission à Berlin pour le Stab III./NJG2. Alors par qui ce Wellington a-t-il été abattu ? Est-ce encore une victoire de Reinhold Eckardt, après celles d'Hamois, Givet et Villers-la-Ville, la même nuit ?)

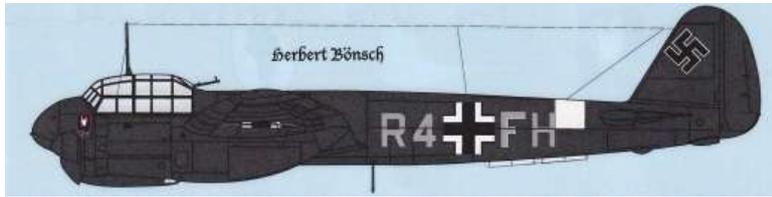


Figure 67. Herbert BÖNSCH : un de ses avions, le sigle de son escadrille et sa tombe. © Hyperscale, Wikipedia, Find A Grave.



Figure 68. Un enterrement d'aviateurs alliés à Brustem, le long des pistes. Salve d'honneur, gerbe et, à gauche, présence de l'aumônier militaire. © Chris Vanhee et Peter Celis.

Eux ont été enterrés à Brustem, au cimetière de l'aérodrome allemand où était cantonnée la chasse de nuit, près de Saint-Trond, le 30 avril 1942 jusqu'au 31 janvier 1947 où ils ont été transférés au nouveau cimetière créé à Heverlée près de Louvain.

Leur rangée se trouve complétée :

- par trois membres d'équipage du Handley-Page Halifax W7653 tombé la même nuit à Hamois.

- par les sept membres d'équipage d'un avion Short Stirling W7520 touché par un chasseur allemand le 20 mai 1942 et qui, en basculant vers le sol, empala l'Allemand, l'entraînant dans la mort près du terrain d'aviation de Brustem (Saint-Trond),

- avec la garde d'honneur (ou les bouche-trous) de chaque côté de la rangée constituée de deux soldats anglais du 1st Bn. East Surrey Regt, morts à Anzegem les 21 et 22 mai 1940

Contrairement aux morts des avions tombés à Durnal et à Hamois (est de la Meuse), les morts des avions tombés à Sautour et à Villers-la-Ville (ouest de la Meuse et son prolongement) ont été enterrés au cimetière de Charleroi et y sont toujours.



Figure 69. Exemples de crash d'un Wellington (on voit la structure géodésique, les croisillons en aluminium recouverts de « textile irlandais ») photographié par un officier allemand ou encore visible dans le sud du Pays de Galles . © aircrewremembered.com, breconbeacons.wordpress.com

Le nom des aviateurs australiens est mentionné au mémorial australien de Canberra, au début de l'aile de droite (panneaux 120 pour Chick, 129 pour Remfry et 122 pour Glaister).

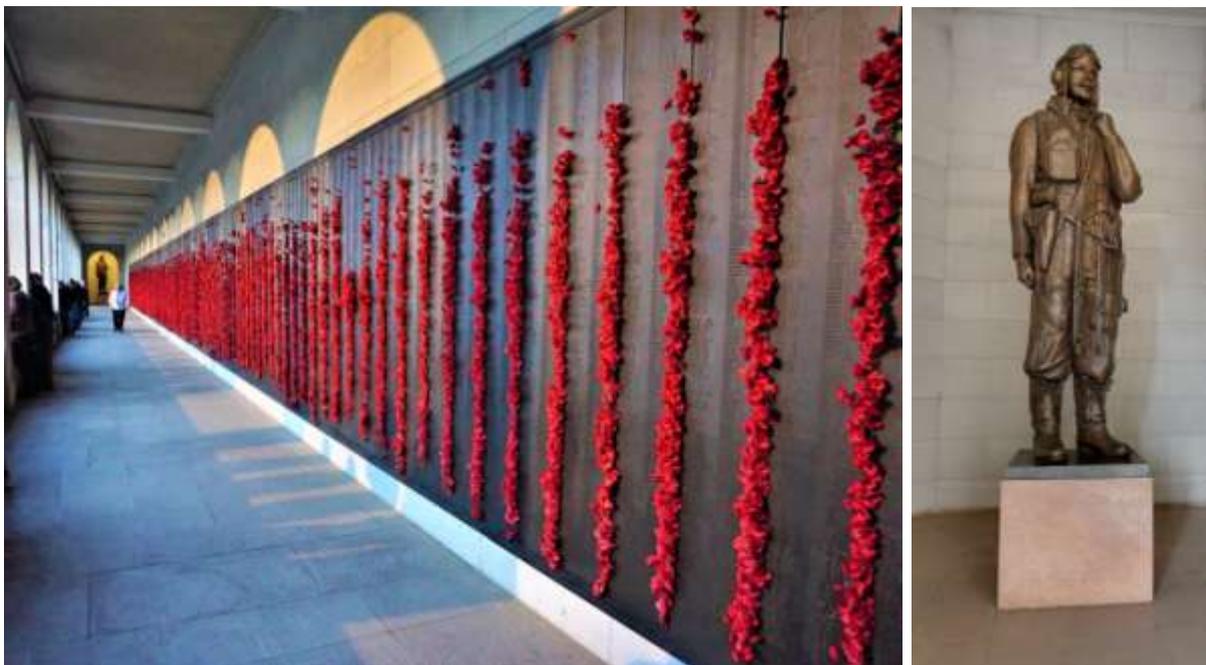


Figure 70. Australian War Memorial à Canberra. © en.people.cn, Traveller (Australia), Wikimedia, Google Maps.

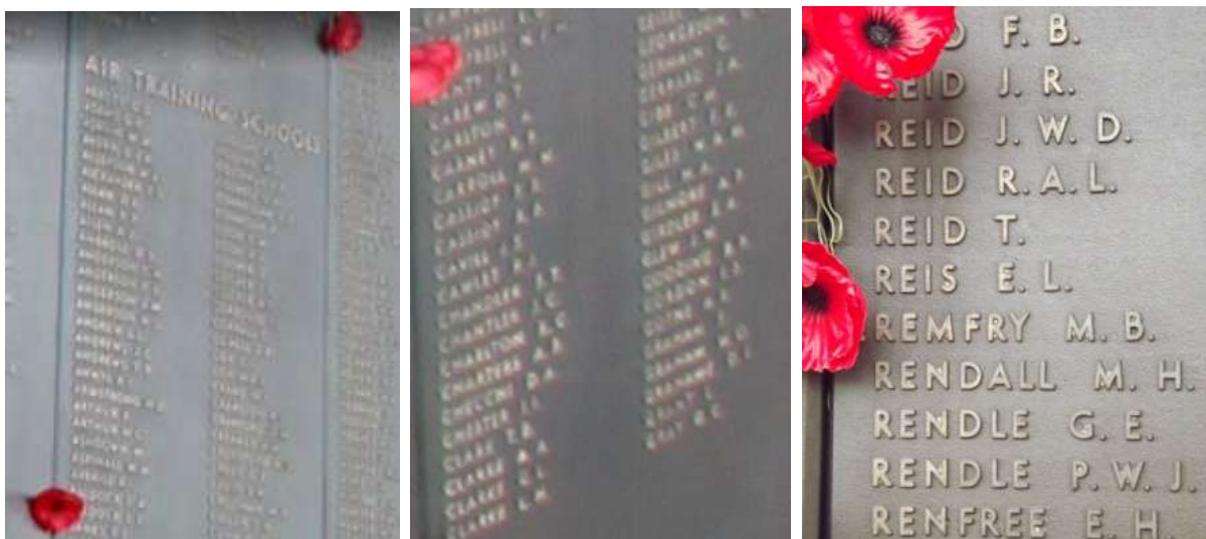


Figure 71. CHICK L. G. (?), GLAISTER A.J. et REMFRY M.B. sur ce mur © Google Maps (1-2), Famille Remfry-Edye (3).

Exemples de courrier reçus par la famille.



Figure 72. Condolances du Roi et de la Reine. © Famille Remfry-Edye

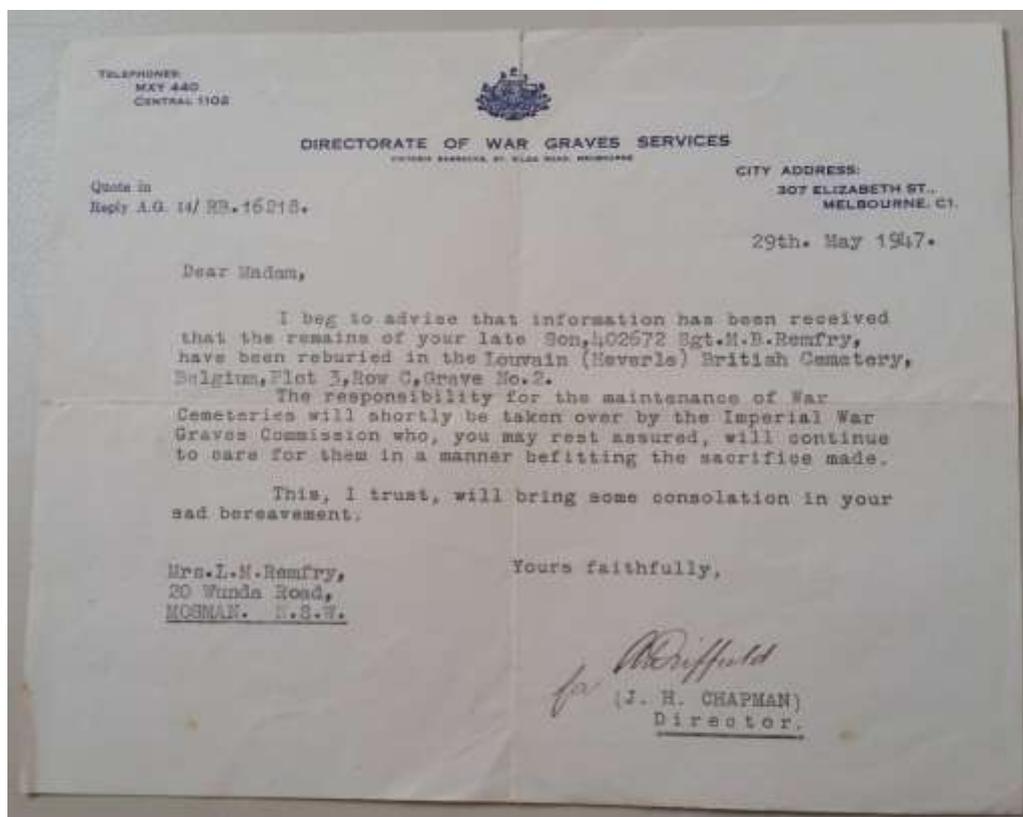


Figure 73. Avis de transfert au cimetière d'Heverlée © Famille Remfry-Edye.



Figure 74. La photo qui n'a pas été prise... Il faudra donc se contenter d'un photomontage colorisé...
 © 27 OTU RAF Lichfield Association, Australian War Memorial, Archives du 27 OTU et Jean-Sébastien Wilmet.



Figure 75. Nous avons vu les honneurs rendus dans les cimetières dépendant d'un aérodrome militaire. Ici, les uniques funérailles anglaises au cimetière militaire de la citadelle de Dinant, celles des équipages des quatre avions tombés la nuit du 12 au 13 octobre 1941, comparées aux grandioses cérémonies organisées par la propagande nazie le 6 juin 1943 à l'enterrement d'autres aviateurs anglais dans l'île anglo-normande de Jersey occupée par les Allemands, avec gerbes de la Luftwaffe. © Aircrew Remembered (1), Rare Historical Photos (2-3-4).

LES ACTIVITES AÉRIENNES DANS LA RÉGION DURANT LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942
(selon le rapport de l'autorité allemande).

Objet : Rapport quotidien.

Namur, 28 avril 1942

Événements spéciaux : Activité aérienne ennemie :

Dans la nuit du 27 au 28 avril Activité aérienne ennemie animée dans toute la zone de commandement. Aux nouvelles des accidents d'avion, emploi de la Feldgendarmerie et des Jagdkommandos du Lds, Batl. 526 de Namur et Dinant.

1.) 1 bombardier ennemi (type Wellington) s'écrase près de **Sautour** (4 km au sud-est de Philippeville). Deux militaires de l'unité L 43 093 ont été légèrement blessés lors des opérations de sauvetage. La garde était assurée par l'armée de l'air. *(voir plus loin)*

2.) 1 bombardier ennemi (2 moteurs Wellington) s'est écrasé près de **Durnal** (10 km au nord-est de Dinant). 5 membres d'équipage retrouvés morts. Gardé par la Feldgendarmerie et les Landeschützen. *(objet de ce chapitre)*

3.) 1 bombardier ennemi (4 moteurs Halifax) s'est écrasé dans la région de **Hamois** (19 km au nord-est de Dinant). 3 membres d'équipage retrouvés morts. Gardé par la Feldgendarmerie *(police militaire allemande)* et les Landeschützen *(troupe d'occupation composée de soldats de la Wehrmacht parmi les plus âgés)*. Une recherche est en cours pour retrouver les membres d'équipage se sont échappés. *(voir plus loin)*

4.) Près de **Vêves** *(orthographié Vève)* (7 km au sud-est de Dinant) 2 bombes hautement explosives ont été larguées sur une ferme par des avions ennemis. 2 Belges tués. Les travaux de déblaiement ont commencé.

5.) À **Libin** (10 km au sud-ouest de Saint-Hubert), des bombes ont été larguées et une centaine de bombes incendiaires ont été larguées (une trentaine n'ont pas explosé). Un incendie de forêt s'est déclaré et est toujours en cours d'extinction. Jusqu'à présent, environ 4 hectares de forêt vieille de 30 ans ont été brûlés. Sinon aucun dommage.

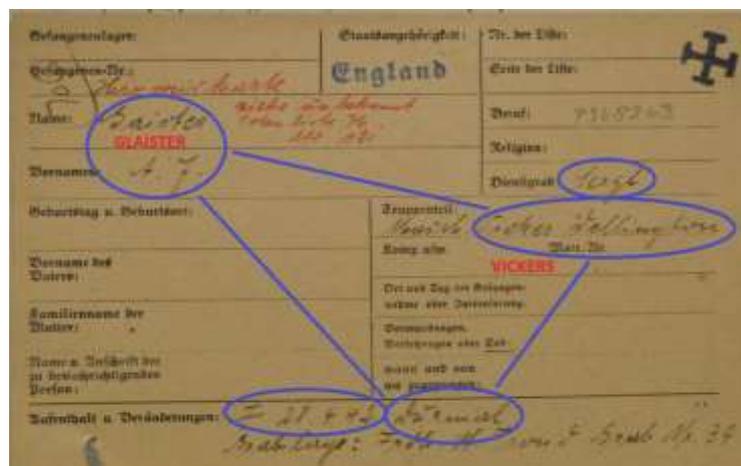


Figure 76. Ce document représente le seul lien trouvé entre Durnal, le 28 avril 1942, le Vickers *(et non Vicker)* Wellington et un membre de l'équipage, A. J. Glaister *(et non Gaister)*, sergent. © Dossier anglais des inhumations – Alain Rosseels.

LES AUTRES OPERATIONS DU RAF BOMBER COMMAND LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942.

La recherche de tous les avions tombés cette nuit a été nécessaire pour exclure les autres possibilités quant à l'origine de l'avion tombé à Durnal (et simplement noté « en Belgique »).

Il faut savoir que les Anglais bombardaient de nuit et les Américains de jour mais à plus haute altitude. Les Anglais bombardaient avec plus de précision que les Américains qui bombardaient tout un carré...

Extrait des notes journalières opérationnelles de la R.A.F. pour le 27 avril : « temps : beau ; bonne visibilité ; fort vent, avec des rafales l'après-midi et le soir. »

Il y aura une perte pour cette nuit de 17 avions, soit 10,1 pour cent des forces expédiées.

Cologne

97 avions - 76 Wellington, 19 Stirling, 2 Halifaxes pilonnent la gare de Cologne.

Les conditions de bombardement étaient favorables et cette petite force a donné de bons résultats. Cologne signale 9 locaux industriels et 1 520 maisons touchées ou endommagées, et 19 autres endroits touchés. 11 personnes ont été tuées, 52 blessées et 1683 bombes larguées. Un nombre considérable de bombes, cependant, est tombé hors de la ville à l'est. 150 hectares de la Tannenwald détruits par le feu.

6 Wellington (Villers-la-Ville, Givet, Châtel-Censoir et 3 à Cologne) et 1 Halifax (Hamois) ont été perdus.

Trondheim

31 Halifaxes et 12 Lancasters pour attaquer le Tirpitz et d'autres navires de guerre allemands à Trondheim Fjord. Le Tirpitz a été trouvé et bombardé, mais pas de résultats n'ont été marqués.

4 Halifaxes et 1 Lancaster perdu.

Dunkerque, Îles de la Frise, Lancaster, OTU

Opérations mineures : 12 avions à Dunkerque, 8 avions de mouillage de mines au large des côtes Gennan, 3 Lancaster du Groupe 5 et 5 OTU Wellington pour lâcher des tracts.

2 Halifax du raid de Dunkerque, 1 Stirling et 2 OTU Wellington (Sautour et Durnal) ont été perdus.



Figure 77. Les différents types de bombardiers tombés cette nuit : Wellington (8), Halifax (7), Lancaster (1), Stirling (1).
© Les avions de légende (1-2-3), association-sas.chez-alice.fr (4)

On peut encore voir, dans un musée, un avion tombé cette nuit-là mais lors d'une mission contre le Tirpitz et de type Halifax, le W1048 du 35 Escadron.

LE WELLINGTON IC Z8901 (BB-V) DU 27 OTU TOMBE A SAUTOUR LA MEME NUIT.

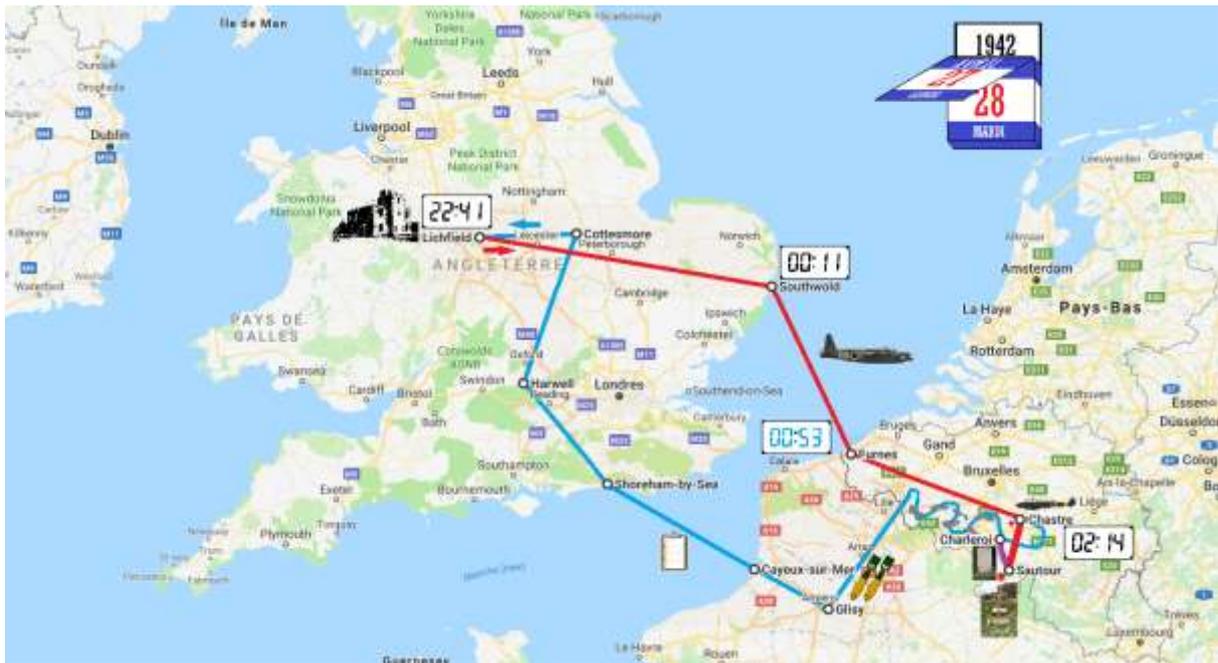


Figure 78. Le pilote George Anthony DALE et monument (1946 puis 1986) à Sautour (qui fait aussi référence à un second avion, le Lancaster JB724, tombé le 27 janvier 1944). © Luchtvaartgeschiedenis.be, Hangar Flying Luchtvaarterfgoed.be.



Figure 79. Tombes à Charleroi (cimetière communal) rangée V n° 6 à 10 des Néo-Zélandais, Anglais et Australien mitrailleur Sergeant Eric Charles INDER (RNZAF) 31 ans, bombardier Sergeant Wilfred George MUTTON (RNZAF) 21 ans, navigateur Sergeant Walter James JEWELL (RAF VR) 21 ans, pilote Sergeant George Anthony DALE (RAF VR) 19 ans et radio Sergeant Arthur William GREER (RAAF) 24 ans. Ils n'étaient pas dans la même promotion que ceux du X9635. © Find a Grave

Ce fut la première des 17 victoires du Fw. Fritz Schellwat (avec son radiotélégraphiste Uffz. Willmann) du 5./NJG1 à 24 km. N.W.Namur (aux environs de Chastre) à 2h14... et l'avion est finalement tombé à Sautour (3 km SSE de Philippeville).

Au petit matin du 28 avril 1942, le Wellington Z8901 du 27 OTU s'écrase à Sautour, tuant les cinq membres d'équipage. Les villageois avertis ont suggéré à leur prêtre de célébrer une messe pour les morts. Cependant, les Allemands étaient au courant des plans et ont arrêté le prêtre. Malgré cela, les habitants de Sautour ont tenu un culte. Une croix commémorative a également été érigée sur le site de l'accident. L'épave du Wellington a été enlevée par une équipe de récupération allemande, mais ils ont laissé la croix intacte.



Figure 80. Drapeau et insigne de la RNZAF (Royal New Zealand Air Force) mais qu'on ne retrouve pas sur les pierres tombales comme pour les Britanniques et les Australiens. © Wikipedia, militarywings.weebly.com.

1. Sergeant (Pilot) George Anthony DALE (RAFVR) 🇬🇧, pilote, 19 ans, Royal Air Force Volunteer Reserve, fils de Fredrick C. and Edith DALE, de Hanwell (Middlesex, United Kingdom), étudiant en pharmacie, Charleroi (cimetière communal) rangée V tombe n°9, épitaphe : « Profondément dans nos cœurs, son souvenir est gardé. Maman, papa, frère et sœurs ».
2. Sergeant Walter James JEWELL (RAFVR), navigateur, 21 ans, Royal Air Force Volunteer Reserve, fils de Walter and Maud JEWELL, de West Ealing (Middlesex, United Kingdom), Charleroi (cimetière communal) rangée V tombe n°8, épitaphe : « Dieu nous a donné le courage d'en supporter le poids : ce que cela signifiait de le perdre, personne ne le saura jamais ».
3. Sergeant Arthur William GREER (RAAF), opérateur radio/mitrailleur, 24 ans, né à Charters Tours (Queensland) le 1 août 1917, enrôlé à Brisbane (Queensland) le 13 septembre 1940, Royal Australian Air Force, fils de Arthur Edmund et Margaret May GREER, de Townsville (Queensland, Australia), éleveur de moutons, Charleroi (cimetière communal) rangée V tombe n°10, épitaphe : « Bien que ton corps se trouve au-delà des mers, ton âme est près de nous ».
4. Sergeant Wilfried George MUTTON (RNZAF), bombardier (opérateur radio/mitrailleur de formation), 21 ans, Royal New Zealand Air Force, fils de George Jenkins et Mary Hicks MUTTON, de Johnsonville (Wellington, New Zealand), Charleroi (cimetière communal) rangée V tombe commune n°6-7.
5. Sergeant Eric Charles INDER (RNZAF), mitrailleur, 31 ans, Royal New Zealand Air Force, fils de Walter Kent et de Daisy Bertha INDER de Blenheim (Marlborough, New Zealand), Charleroi (cimetière communal) rangée V tombe commune n°6-7.



Figure 81.

© halifaxjd371kno.com

Deux ans plus tard, le Lancaster III immatriculé JB724 OL-V du 83 Squadron RAF tomba au même endroit. Il était sur le chemin du retour après avoir effectué un bombardement réussi sur Berlin. Paulin Mathot, vingt ans, vivait dans les bois autour de Sautour pour éviter d'être arrêté par les Allemands pour travaux forcés en Allemagne. Le 27 janvier (1944), juste avant minuit, la formation de bombardiers survole la Belgique. A l'est, il entendit le bruit d'un tir automatique. Quelques minutes passèrent quand il remarqua soudain qu'un des avions tombait du ciel. Le Lancaster, l'un des 34 à être perdus ce soir, a survolé sa tête avec des moteurs rugissants et s'est écrasé un instant plus tard. Contrairement à d'autres avions, le Lancaster n'a pas tiré, on suppose donc que le chasseur de nuit a tiré sur le fuselage plutôt que sur les réservoirs de carburant. L'avion avait été abattu par le Messerschmitt Bf 110 G-4 du major Wilhelm Herget de la base de Florennes (I./NJG4), accompagné de son opérateur radio Hans Liebherr et du « troisième homme », Emil Gröss. Le Lancaster s'était brisé en morceaux éparpillés dans tout le quartier. Il est vite devenu clair que personne n'avait survécu à l'accident. Deux hommes ont été retrouvés dans le cockpit, dont deux portaient des parachutes. Selwyn Alcock, le pilote, effectuait sa 49e opération. Lui et son équipage ont été enterrés à Jusaine le 29 janvier.

Les restes de Selwyn Alcock et de son équipage ont été exhumés en mai 1947. Ils ont reçu une dernière demeure au cimetière militaire de Hotton. Le lieutenant d'aviation Alcock a reçu le DFC mais ne le saura jamais car les détails n'ont été publiés que le 13 octobre 1944 dans la London Gazette.

Les membres d'équipage étaient : le pilote F/L Selwyn Henry ALCOCK (RAFVR) DFC, le mécanicien de bord Sgt Stanley BULLAMORE (RAFVR), le navigateur F/L Eric Wilfred SARGENT (RAFVR) DFC, le bombardier F/O Robert H ADAMSON (RCAF), l'opérateur radio F/L Leslie George DAVIS (RAFVR), le mitrailleur et radio Victor George OSTERLOH (RAFVR) et le mitrailleur F/O William Henry HEWSON (RAAF).

La croix resta là de nombreuses années, jusqu'à ce que Michel Putzeys propose en 1986 de placer une nouvelle croix pour remplacer l'ancienne croix vermoulue. Le 11 mai 1986, la nouvelle croix, taillée dans du chêne, est consacrée par le curé local à la mémoire des douze hommes qui ont perdu la vie à Sautour. L'inscription se lit comme suit : « À la mémoire des équipages de la RAF tués au combat, 1942-1944 ».



Figure 82. © hangarflying.eu/

Prendre une rue partant du centre de Sautour vers le nord, la rue Lavaux, continuer ensuite vers le nord-est dans la rue des Terres - Aux Pierres. Au début de la rue des Terres, suivre une rue à droite. Là où cette rue fait son premier virage vers le haut, la croix de bois se trouve sur le côté gauche de la route. Ce n'est pas une route goudronnée.

LES AVIONS ABATTUS LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942 LORS DU RAID SUR COLOGNE.

Hamois.



Tombé à l'aller, à Hamois au lieu dit Mars-au-Frêne, le Handley Page Halifax II (W7653 DY-A) du 102 Sqdn avait quitté Dalton (North Yorkshire) à 21h38 et a été abattu par Oblt. Reinhold Eckardt (17^e victoire) du 7./NJG3 au-dessus d'Hamois à 00h30. Les trois aviateurs morts sont enterrés à Heverlée à côté de ceux de Durnal. Un des aviateurs était canadien.



Coll. J. de Cartier d'Yves

Figure 83. Le Handley Page Halifax, bombardier lourd quadrimoteur, le premier monument qui parlait de quatre morts au lieu de trois (un aviateur avait vraiment deux tombes), le crash.

© Wikipedia (1), Maison de la Mémoire de Hamois (2-3).

1. Flight Sergeant Lawrence William CARR (?-novembre 2004) 🧑‍✈️ pilote, évadé.
2. Flight Sergeant J. Williams RALSTON (RCAF) (04 juillet 1915-10 février 1999) 🧑‍✈️ copilote, prisonnier de guerre ; épouse le 3 novembre 1945 Mary K. MARVIN.
3. Sergeant Thomas Kenneth ROBINSON (RAF) 🧑‍✈️ mécanicien, tué, Heverlee War Cemetery, 3. C. 7-9.
4. Sergeant Ronald B.SHOEBRIDGE (Londres 29 décembre 1919-Londres 1976) 🧑‍✈️ navigateur, prisonnier de guerre.
5. Sergeant J. GARROWAY (RAF VR) 🧑‍✈️ radio-mitrailleur, tué 21 ans, Heverlee War Cemetery 3. C. 7-9
6. Sergeant I. EDWARDS (RAF VR) 🧑‍✈️ mitrailleur, tué, 22 ans, Heverlee War Cemetery, 3. C. 7-9.
7. Sergeant G.H.LEE, prisonnier de guerre.



Figure 84. CARR, RALSTON, SHOEBRIDGE, (manquant LEE) et les tombes de ROBINSON, GARROWAY et EDWARDS
© Maison de la Mémoire de Hamois (1-2-3), Find a grave (4-5-6).

Oblt. Reinhold Eckardt est né à Bamberg le 26mar1918 et mort à Kampenhout le 30juillet 1942 donc mort deux mois plus tard, car, son avion étant touché, il sauta en parachute mais celui-ci se coinça dans la queue de son appareil.

Le mitrailleur H. Lee (920228) sera fait prisonnier et interné au Stalag Luft 1 à Barth en Allemagne (POW n° 247).

Les autres seront aidés par le réseau « Postman » qui deviendra



Figure 85. Eckardt (à gauche) avec son Bordfunker (opérateur radio) (à droite). © Christiaan Vanhee.

plus tard le célèbre réseau « Comète ».

Ronald SHOEBRIDGE et William RALSTON sont remis par Jean XENSEVAL, instituteur à Natoye à Ferdinand PAYE et son épouse Madeleine FERAILLE à la Villa « Les Rochettes » au 64 Sur le Tienne à Spontin. Ils y logent une nuit, reçoivent des vêtements civils et du nécessaire de toilette.

Ramenés le lendemain de Spontin par Elisabeth LIEGEOIS et Elisabeth WARNON-FERAILLE qui y étaient en vacances, en se déplaçant en bande joyeuse pour se faire remarquer et donc éviter les soupçons, Ralston et Shoebridge vont être remis à l'avocat Emile COOMANS au 30 Rue de l'Union à Saint-Josse-ten-Noode. Ce dernier ayant pris contact avec Jean GREINDL via Mme EECKELAERS-RAHIER et le bourgmestre PETRE de Saint-Josse, va les habiller et établir un home chez WARNON et LIEGEOIS au 16 rue Vanderhoeven à Saint-Josse-ten-Noode. Ils restent chez elles jusqu'au 3 mai. A cette date, Jean GREINDL vient les chercher et Jeanne HUBERT loge également Shoebridge et Ralston au 12 Rue de la Grosse Tour à Bruxelles, reçus de Elisabeth LIEGEOIS ou WARNON. Le 3 mai, Mme HALLET (de son nom de jeune fille Edwige WASSERMAN) les guide chez Hubertine COLIN, infirmière, au 125a Rue Jourdan à Saint-Gilles.

Carr, Shoebridge et Ralston logent deux nuits ensemble au 112 Rue de la Victoire chez les LIZIN vers le 7 mai 42. Shoebridge aurait en effet dû accompagner Carr à Paris en compagnie de Charles MORELLE. Or, ce dernier vient de se faire arrêter le 6 à 18hr35 chez MICHELLI et personne ne vient au rendez-vous à la Place Saint-Josse.

Le 10 mai 42, Ralston et Shoebridge sont amenés par André DUPONT (?) et Mme Hedwige HALLET-WASSERMAN chez une Mme Fernand HOFFMAN au 41 Rue Vieuxtemps à Anderlecht. Probablement une parente d'Emma ROGGMAN née HOFFMAN qui est hébergée d'Henri MICHELLI.

Remis à Maurice LIZIN et Anna KURTZEN, ils sont appréhendés par la GFP au 112 Rue de la Victoire à Saint-Gilles.

Shoebridge est prisonnier au camp 8B puis au Stalag 344, tous deux situés à Lamsdorf, comme PoW n° 24992. Il est décédé après la guerre dans un accident de moto.

William Ralston est aussi prisonnier au camp 8B puis au Stalag 344, tous deux à Lamsdorf, comme PoW n° 24999 avant d'être déplacé au Stalag Luft III de Sagan.

Carr atterrit à environ 1 km de l'appareil. Il marche vers le sud et rencontre deux Belges, un gendarme et un civil, qui lui demandent s'il veut rentrer en Angleterre. Le civil (Maurice WILMET) le prend chez lui au 7 Rue de Liège à Hamois, le nourrit, lui donne des vêtements, le débarrasse de tous ses effets inutiles et promet d'aller enterrer son parachute. Le gendarme (1er maréchal des logis chef Louis MASSINON, commandant la brigade de Hamois) téléphone à la Kommandantur pour dire qu'il n'y a pas de survivants dans l'accident.

Le lendemain, son hôte François « DEVAUX » conduit Carr à la petite gare de Bormenville, sur la ligne 126 Ciney-Hamois-Havelange. [La liste des aidants belges publiée peu après la guerre en vue de l'octroi de récompenses mentionne François DEVEUX à la Ferme du Château à Bormenville...]. Marguerite VAN LIER déclare qu'une assistante sociale des prisons, Mlle Renée DONATIL du 1 Rue des Teinturiers, met MASSINON en contact avec Comète.

Le gendarme monte dans le train à Hamois. Ils changent à Ciney et Carr est guidé par une jeune femme de 20 ans, « Fernande », qui travaille pour une ligne d'évasion. Il s'agit de Fernande PIRLOT, dite « Pochette », devenue à cette occasion sous-agent de Jules et Emma ROGGEMAN. Ils vont à Bruxelles en 3e classe. Le gendarme Louis MASSINON les quitte à la gare et ils vont à Etterbeek par le tram. MASSINON est arrêté le 10 août suivant, avec Fernande PIRLOT sur dénonciation du VMann Decock de l'Abwehr, qui avait infiltré le réseau (affaire Abbé-Michelli). Déporté, MASSINON est disparu à Groß Rosen en février 45, tandis que Fernande PIRLOT survivra à la déportation.

Carr loge une nuit chez Mme CASTERMANS, une anglaise mariée à un Belge. Le lendemain, il va à Woluwe-Saint-Lambert chez Jules ROGGEMAN et son épouse Emma HOFFMAN au 44 Rue de la Drève, dans une maison où deux journaux clandestins étaient imprimés : « La Succursale » et un autre pour le Luxembourg (« De Freie Lötzeburger »), où Carr loge dix jours jusqu'au 5 mai. Il y reçoit des papiers belges et un laissez-passer allemand l'autorisant à voyager jusqu'à Bayonne.

Le 5 mai, « Mme Paul » (Jeanne TRIEST épouse de l'inspecteur Paul ROOTSELAERTS du 26 Rue Jean d'Ardenne à Ixelles) le conduit à un square au centre (la Place Saint-Josse) pour rejoindre un groupe en partance au rendez-vous de 19 heures. Après une heure, personne ne se présente, sauf le Sgt Shoebridge et un guide. Henri MICHELLI vient d'être arrêté vers 18Hr35. Ils se rendent alors chez ses logeurs, 112 rue de la Victoire à Saint-Gilles : Anna KURTZEN, épouse Maurice LIZIN et père de Pol, qui a 16 ans à l'époque. Deux jours plus tard, ils apprennent qu'ont été arrêtés par la Gestapo (en fait la GFP) un certain « MICHELY » et un agent belge de Londres. Charles MORELLE devait emmener Carr à Paris ou Valenciennes.

Le 12 mai, Carr est conduit chez les SERVAIS à Laeken.

Le 19 mai, une « Peggy » (Marguerite VAN LIER) parlant anglais le déménage en banlieue, peut-être chez Marie-Louise VAN LANDEWIJCK au 22a Avenue de l'Université à Ixelles, qui a logé un « Laurentz » une nuit à cette époque et l'a remis à Peggy VAN LIER. Cette dernière déclare que le Dr Étienne DELBLANDT aide lors du sauvetage de Lawrence Carr. Le 20 mai, Peggy VAN LIER le fait rencontrer « Dédée » (Andrée DUMONT, guide et courrier du réseau Luc) à la gare du Nord à 7 heures du matin. Jean Greindl vient en effet seulement de reprendre la direction du secteur belge de Comète et son équipe de guides internationaux n'est pas encore opérante. Ils embarquent dans le train pour Paris.

Pour ne pas montrer qu'ils voyagent ensemble, Andrée DUMONT a un ticket pour Saint-Quentin et Carr a un ticket pour Paris. Là, ils rencontrent Frédéric DE JONGH et une femme. Frédéric le conduit dans une maison à Poissy, et ils reviennent à Paris où une autre « Dédée » (Andrée DE JONGH cette fois) confectionne les faux papiers français. Ceux de Carr avaient été détruits après l'arrestation de Shoebridge à Bruxelles.

En descendant du train à Bayonne, « Tante Go », une dame d'âge moyen (Elvire DE GREEF) vient leur dire que sa maison, où ils pensaient loger, est sous surveillance. Ceci est une conséquence de la découverte de l'agent de la Gestapo bruxelloise Victor Demets, qui s'était infiltré chez les DE JONGH depuis mai 1941. Le 21 mai à midi, ils prennent tous trois le train pour Saint-Jean-de-Luz. Carr y fait la connaissance de « Bee » Johnson, qui est guide pour Comète. Le mauvais temps fait reporter le passage au lendemain. Ils quittent Urrugne (Maison Thomás-Enea, chez Françoise HALZUET épouse IRASTORZA) le 23 un peu avant 1 heure.

C'est le 13e passage de Comète par la route de Saint-Jean-de-Luz. Ils se reposent dans une grange en Espagne. Ils marchent encore un jour et prennent un tram le 24 au matin vers San Sebastian, chez « le garagiste du consulat britannique » (en fait, Bernardo ARACAMA au n°7, 5e étage à gauche, Calle Aguirre, Miramon, à San Sebastian).

Le consulat amène Carr à Bilbao, où il loge une nuit au Seamen's Hotel. Le 27, il est amené à Miranda et conduit à Madrid avec d'autres évadés (polonais, belges et français). Il en part le 31 pour Gibraltar. Carr arriva à Gibraltar le 1^{er} juin. Embarqué le 18 juin, il arrive à Gourock le 23.

Villers-la-Ville.



Tombé à l'aller, à Villers-la-Ville, le Vickers Wellington IC (Z1088 NZ-D) du 304 Sqdn avait quitté Lindholme (South Yorkshire) à 21h35, a été attaqué par un chasseur de nuit au dessus de Frasnes-lez-Gosselies à 01h15, a jeté son chargement de bombe avant d'être abattu par Oblt. Reinhold Eckardt (19^e victoire) du 7./NJG3 à 01h24. Tous les aviateurs sont morts et enterrés à Charleroi. C'était un équipage polonais.

1. Flying Officer Ryszard Zygmunt SZCZUROWSKI (PAF) 🧑‍✈️ pilote, tué, 27 ans, Charleroi Communal Cemetery, V 2.
2. Flying Officer Edward KOWALSKI (PAF) 🧑‍✈️ navigateur, tué, 32 ans, Charleroi Communal Cemetery, V3-5.
3. Sergeant Zdzislaw Stanislaw PIECYNski (PAF) 🧑‍✈️ radio-mitrailleur, tué, 26 ans, Charleroi Communal Cemetery, V 1.
4. Caporal Stefan FERENC (PAF) 🧑‍✈️ radio-mitrailleur, tué, 26 ans, Charleroi Communal Cemetery V 3-5
5. Caporal Wincentry GARBACZ (PAF) 🧑‍✈️ mitrailleur, tué, 25 ans, Charleroi Communal Cemetery V 3-5



Figure 86. Villers-la-Ville : le premier mémorial et le mémorial actuel. © Hangar Flying Luchtvaarterfgoed.be.



Figure 87. Cimetière de Charleroi, monument des aviateurs polonais. © Polish War Graves.



Figure 88. Ryszard Zygmunt SZCZUROWSKI, Edward KOWALSKI, Zdzislaw Stanislaw PIECYNski, Stefan FERENC, Wincenty GARBACZ. © Polish War Graves.

Ces pertes pour le 304^e Escadron sont les derniers Wellington signalés manquants pour cet escadron sous le contrôle du Bomber Command. Le 7 mai 1942, le 304 Squadron devient officiellement un escadron de reconnaissance générale pour le commandement côtier



Givet (Ardennes, France).

Tombé à l'aller, à Givet, le Vickers Wellington IV (Z1276 BH-W) du 300 Sqn avait quitté Hemswell (Lincolnshire) à 22h00 et a été abattu par Oblt. Reinhold Eckardt (18^e victoire) du 7./NJG3 à 01h10. C'était un équipage polonais.

1. Pilot Officer Jan Mieczyslaw FUSINSKI (PAF), pilote, se pose près de l'avion en flammes et jette son parachute dans les flammes. « J'étais près d'un



Figure 89. Le pilote Jan Mieczyslaw FUSINSKI © ww.polishwar Graves.nl

petit village, mais comme j'étais trop près de l'avion, j'ai décidé d'éviter ce village. M'orientant sur les étoiles, je suis allé vers l'ouest jusqu'à ce que je sois entré dans une forêt. Je suis resté là pendant une demi-heure et j'ai sorti ma boussole, mes cartes, etc. » Il a marché deux nuits et un tailleur de pierre lui a dit qu'il était à Martouzin-Neuville, près de Beauraing. Ensuite, à la gare de Bruxelles, il demanda à un officier allemand quel était le meilleur train. Celui-ci lui donna toutes les informations, il était très poli et l'a même salué. Les membres d'équipage polonais avaient généralement plus de facilité à faire une tentative d'évasion que leurs collègues britanniques ; de nombreux ressortissants polonais parlant couramment français et ayant une bonne prononciation pour l'allemand. Fusinski, dans les vêtements du fils du tailleur de pierre, arriva à Lyon en dix-huit jours, où un ancien ami polonais le plaça dans une organisation. Cette semaine-là, il n'avait presque rien à manger et, surtout, il vivait sur ses tablettes « Horlick », une horreur que chaque aviateur avait avec lui mais qui enlevait fatigue et faim. Evadé avec réseau PAO par Pyrénées/Espagne/ Gibraltar, emprisonné au Camp Miranda, il est arrivé par bateau via Gibraltar à Londonderry pour un retour en Grande Bretagne le 25 août 1942. Il sera tué le 28 mai 1943 aux commandes du Mosquito DZ758 en Allemagne.

2. Pilot Officer Waclaw Piotr WASIK (PAF), copilote, se pose à l'extrême limite du fort de Charlemont (Givet) et s'étant dégagé, il s'est aventuré dans la campagne. C'est là que les douaniers de Hierges l'avaient trouvé, conduit chez une épicière de Vaucelles, le village belge voisin; elle avait averti le curé, qui, à son tour, après lui avoir donné des vêtements et l'avoir hébergé, avait alerté l'Abbé Grandjean ; l'Abbé était allé le chercher lui-même à Vaucelles et voilà comment, en mai 1942, le lieutenant aviateur polonais avait échoué au presbytère de Willerzie. Evadé avec réseau PAO par Pyrénées/Espagne/Gibraltar, retourne en opération, de nouveau abattu et évadé le 29 août 1944 lors d'une opération sur Stettin (Allemagne) avec le 300^e Escadron.

3. Pilot Officer Tadeusz WAWERSKI (PAF), navigateur, sauté en parachute, prisonnier de guerre No 2546 Camp L3.

4. Sergeant Andrzej MALECKI (PAF), mitrailleur, évadé avec réseau PAO par Pyrénées/Espagne/Gibraltar.

5. Sergeant Mieczyslaw SIERPINA (PAF), saute en parachute, blessé, prisonnier retenu dans un hôpital à cause de ses blessures, pas de No de prisonnier, retour en Angleterre le 6 octobre 1944 vraisemblablement par échange de prisonniers.

6. Stefan MINIAKOWSKI (PAF), mitrailleur, Hôpital Pasteur juin 1942, évadé avec réseau PAO - Op Bluebottle.



Châtel-Censoir (Yonne, Bourgogne, France).

Tombé à Châtel-Censoir (près de Vézelay), le Vickers Wellington IC (W5627 NZ-B) du 304 Sqn avait quitté Lindholme (South Yorkshire) à 21h34 et a été abattu (non par la Flak mais) par Oblt. Hubert Rauh (1^{ère} victoire) du 4./NJG1 au-dessus de Fors-Montplaisir à 4.800m d'altitude à 00h37. Il faisait, avec d'autres équipages, un raid de bombardement sur l'usine KNOCKER-HUMBOLT-DENTZ à Cologne.

Sous contrôle dans l'espace 7 B (Beria, couvrant la région de Charleroi), c'est l'Obl. Rauh du 4ème/NJG1 qui a intercepté cet avion, avec un tir de canon de 2 cm, a mis le feu au moteur tribord de son adversaire. C'était la première des 32 victoires confirmées de nuit de Rauh ; il a survécu à la guerre avec la croix de chevalier et Kommandeur de II./NJG4.



Figure 90. Endroit de la chute de l'avion.
© Montillot Histoire.

L'équipage était composé de cinq aviateurs polonais dont trois ont sauté en parachute avant que l'appareil ne s'écrase près de Châtel-Censoir. Le second fugitif, blessé, s'est lui-même livré pour recevoir des soins. Il aurait été hospitalisé à Avallon et, malgré la surveillance, aurait pu s'évader grâce à l'aide d'une infirmière religieuse. Le fugitif de Montillot était le pilote, Julian Morawski. Localisé lors de la battue, il a été rejoint par Charles Savelly, puis guidé par Jean Antoni et Paul Moreau jusqu'au hameau de Charbonnière où il fut hébergé pendant une semaine par la famille Tremeau avant d'être remis en gare de Sermizelles à un résistant avalonnais, qui devait selon toute probabilité appartenir au réseau de l'abbé Ferrand

25 équipages polonais, appartenant aux squadrons 300, 301 et 304 participaient au raid du 27 avril 1942 sur une usine de Cologne. Le 304 a perdu 2 avions, l'autre en Belgique, à Villers-la-Ville avec perte de son équipage et celui-ci en France où l'équipage a survécu, s'étant échappé par différentes routes avec l'aide de la Résistance française, en passant la frontière espagnole et interné au camp d'internement de Miranda, d'où ils ont réussi à s'échapper puis à retourner en Angleterre au cours de l'été 1942 (sauf un, dirait-on).

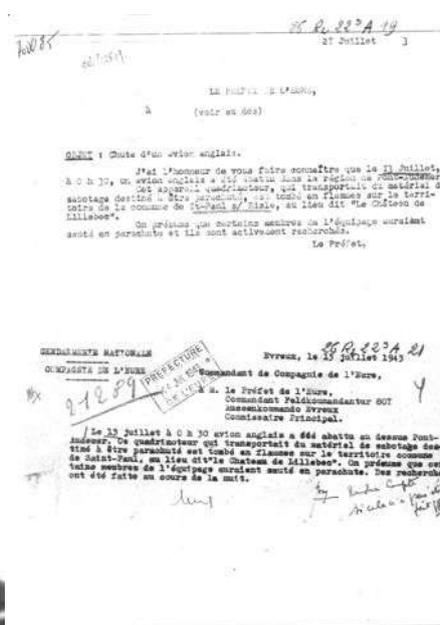


Figure 91. Le pilote Julian MORAWSKI, l'annonce de la chute de son dernier avion et sa tombe.
« be an angel and put white and red roses on his grave » soyez un ange et déposez des roses rouges et blanches sur sa tombe, demandait un ancien coéquipier.) © 304 (Polish) Squadron - RAF, Montillot Histoire (2-3).

1. Pilot Officer Julian MORAWSKI (PAF), pilote, évadé, pris en charge par réseaux PAO Pyrénées mai 1942. Né le 23 décembre 1913, il a servi avant 1939 dans le 1^{er} « Air Regiment » à Varsovie. Durant la campagne de Pologne il a volé au 13^{ème} « Recce Squadron » avec le Groupe Opérationnel Indépendant « Narew » dans le Nord de la Pologne. Après son retour en Angleterre en août 1942, il a servi dans le 307 Squadron (chasse de nuit) d'octobre 1942 à mai 1943. Le 11 mai 1943, il est passé au Special Duties 138 Squadron de la RAF, chargé de larguer du matériel et des

agents à la Résistance. Il est mort le 13 juillet 1943 aux commandes de son bombardier « Halifax Mark II » JD155 lors d'une mission pour larguer des agents secrets. Aidé par la résistance pour rejoindre l'Angleterre, il aidait ainsi la résistance par ses parachutages et ses largages. L'avion fut abattu en Normandie près de Saint Paul sur Risle (3 km sud-est de Pont-Audemer- Eure). Tout l'équipage a été perdu, probablement incapable de se parachuter à basse altitude... Le pilote Julian MORAWSKI est inhumé dans le cimetière polonais de GRAINVILLE- LANGANNERIE, tombe N°9, rangée D, section VIII.

2. Pilot Officer Jan Teofil WACINSKI (PAF), navigateur, évadé, pris en charge par réseaux PAO Pyrénées mai 1942.

3. Sergeant Boleslaw WOZNIAK (PAF), radio, évadé, pris en charge par réseaux PAO Pyrénées mai 1942.

4. Sergeant Bohdan Piotr Ruslaw LIPSKI (PAF), radio-mitrailleur, prisonnier de guerre, N°71 camp 4B.

5. Sergeant Edward POLESINSKI (PAF), bombardier, évadé, pris en charge par réseaux PAO Pyrénées mai 1942.

Dans la nuit du 27 au 28 avril 1942, un avion britannique s'abat sur la commune de Châtel-Censoir, au sud-ouest du département de l'Yonne. Le branle-bas de combat général est déclenché à la Kreiskommandantur d'Avallon, à la gendarmerie et à la sous-préfecture. Le sous-préfet Maurice Vincent participe directement aux opérations : « Ce mardi 28 avril j'ai été alerté vers 5h30 par le lieutenant Fontaine (...) Rendu sur place, j'ai pu constater qu'un avion était tombé à 1500 m de la ferme de Charmois, au lieudit les « quatre anges ». Il ne restait de l'appareil qu'une masse de ferraille calcinée (...) J'ai reconnu une seule hélice à trois pales, une quantité importante de bandes de mitrailleuses garnies, une mitrailleuse, des fusées éclairantes jaunes et rouges intactes (...) Une aile de l'avion avait été projetée en avant et les réservoirs d'essence étaient encore remplis de carburant, un gant d'aviateur intact, un siège, de nombreuses bouteilles en acier ainsi que de nombreux tracts rédigés en allemand (...) Une recherche minutieuse ne nous a fait découvrir aucun débris humain. » Le rapport du lieutenant Fontaine, rédigé le lendemain, apporte quelques précisions : « les ailes, les hélices, un moteur sur les deux que possédait l'appareil étaient séparés et épars ». Maurice Vincent ajoute : « les débris ont été laissés à la garde de soldats allemands arrivés quarante-cinq minutes après nous sur les lieux. Le commandant (de gendarmerie) Fortin, en résidence à Auxerre, est venu également. De nombreux habitants déclarent avoir entendu plusieurs avions (...) L'un d'eux volait très bas et semblait en difficulté. M. Gourlot de la ferme de Charmois s'est levé et a vu un avion volant très bas survoler sa ferme entouré d'un panache de fumée quelques secondes avant la chute dans ses terres. » S'organise alors une vaste traque. Des instructions téléphoniques sont données à toutes les brigades du département et à celles de la Nièvre proche. Des patrouilles sont lancées, les voitures arrêtées et visitées, des avertissements donnés aux gardes et aux exploitants forestiers (le secteur est très boisé). Le sous-préfet ajoute : « nous avons été averti qu'un des aviateurs avait été aperçu à Montillot mais s'était enfui (...) J'ai prévenu en passant les maires d'avoir à mettre en garde les populations contre les imprudences. »

Quelques mois plus tôt, en effet, la Kommandantur d'Avallon avait fait publier dans la presse locale et afficher un avis des autorités allemandes daté du 14 juillet 1941 et ainsi libellé : « Il est rappelé que quiconque favorisera la fuite de membres d'équipages d'avions britanniques ou tentera seulement de le faire ou leur apportera une aide quelconque sera immédiatement traduit devant un conseil de guerre allemand et puni de mort. » Le sous-préfet revu à Avallon complète le dispositif en organisant avec le commissaire de police la surveillance continue des hôtels, des départs

d'autobus et de trains. Des patrouilles en moto quadrillent le secteur de Montillot et tout le personnel de la brigade de gendarmerie d'Avallon est envoyé en camion pour renforcer les brigades de Vézelay et de Châtel-Censoir. Deux battues sont effectuées dans les bois de Montillot et des Vaux Lannes ; les coupes de bois, les baraques de bûcherons et de charbonniers sont visitées scrupuleusement ainsi que les fermes. La population est sollicitée et une battue est également effectuée par des habitants de Montillot, au nombre de 20 environ, sous la direction du garde forestier. Tout ce remue-ménage n'aboutit qu'à un demi-succès : « j'ai été informé qu'un aviateur recherché (blessé), mais qui n'est pas celui vu à Montillot, a été appréhendé sur la commune de Mailly-la-Ville et remis à la Feldgendarmerie d'Avallon ».

C'est dans la nuit du 27 au 28 avril 1942, un aviateur polonais arrive à pied à Montillot.

Les premiers témoignages...

Dans ses mémoires manuscrites, Pierre GUTTIN raconte :

« Ce fut, je crois, au printemps 1942, que survint un incident qui aurait pu être dramatique. De chez moi, j'entends des cris perçants et affolés venant de la propriété GENET (l'ancien prieuré, près de l'église) ; c'était d'autant plus surprenant que ce ménage de gardiens était habituellement très calme. J'arrive au portail d'entrée, et j'aperçois Madame B. me criant : « Arrêtez-le, c'est un malfaiteur ! » . J'interpelle aussitôt l'individu, et lui demande de me suivre chez le Maire. Venu près de moi, il me chuchote : « Aviateur anglais », et me montre ses poignets, une plaque militaire à chacun. Dans son regard, j'ai bien lu aussitôt qu'il désirait éviter d'être prisonnier ...Pas de vraie tenue militaire, nu-tête, bottes fines, culotte de cheval, blouson, cravate ; 25 à 30 ans ; un ou deux doigts manquants à une main... J'ai commandé avec insistance aux 6 ou 7 personnes, – dont mon épouse –, qui s'étaient rapprochées, de quitter les lieux aussitôt ; ce qu'elles ont fait en maugréant, ne sachant pas ce dont il s'agissait...Mais pendant ce temps, Mr B., sous le coup de la peur d'un malfaiteur et de l'affolement de son épouse – qui avait trouvé l'homme endormi au petit matin dans son bûcher –, était parti téléphoner aux gendarmes de Châtel-Censoir...

En nous éloignant, l'aviateur me raconte, en français approximatif, une carte à la main...

...En fait, il est polonais, (d'où une première plaque militaire), engagé dans la Royal Air Force (2ème plaque...) comme pilote ; de retour d'un bombardement sur l'Allemagne, atteint par la D.C.A. allemande (la Flak), il a finalement dû poser son avion en catastrophe, vers 2h du matin, dans un champ près de la ferme de Vaulabelle, sur la commune de Châtel-Censoir : 2 morts, 2 blessés, lui seul indemne...A pied en restant à l'abri des bois, il s'est retrouvé à Montillot, a rejoint l'église, puis la maison voisine qu'il supposait être le presbytère, avec un prêtre à qui demander secours discrètement...

J'en savais assez ... Avec d'autres voisins, qui le prennent en charge, je lui conseille de rejoindre le bois du Fège, le plus proche, par le chemin derrière la propriété GENET, et d'y attendre qu'on lui fasse signe en sifflant trois coups prolongés. Il me promet que, s'il en réchappe, il reviendra me voir ! (Plus tard, le maire aurait appris que cet aviateur était le fils du Ministre des Affaires étrangères du Gouvernement polonais en exil à Londres... mais MORAWSKI est un nom très commun en Pologne et cela se révéla faux).

Revenu près de chez moi, je trouve Mr B. bien contrarié de son appel aux gendarmes : « Moi, un ancien de 14-18, qu'est-ce que j'ai fait là ! » . En effet, c'est l'épouse du chef-gendarme qui lui a répondu ; mais un officier allemand était près d'elle, parfaitement au courant de la chute proche de l'avion, et de la « disparition dans la nature » de membres de l'équipage... Nous convenons ensemble de notre défense, et quelques minutes plus tard, 20 motocyclistes français et allemands arrivent sur la place du village. A l'officier qui nous questionne, nous répondons que nous avons eu très peur, cet homme tenant un revolver : « Les Franzouses sont des froussards ! », nous répond-il ; « comptez sur moi ! », et il prend nos noms. Quelques heures plus tard, le sous-préfet demande au Maire d'organiser une battue, en lui faisant comprendre discrètement de ne pas faire de zèle !

Le lendemain, tout le village sait que l'aviateur est caché au hameau de la Charbonnière. Heureusement, il n'y eut aucun dénonciateur ! Le bruit a couru ensuite qu'un groupe local de Résistance avait assuré son évasion par l'aérodrome de Bron. Je n'ai jamais su ce qu'était devenu mon aviateur polonais... »

Un autre témoignage, recueilli en août 2002 auprès de Mr Henri DESGRANGES, plombier en retraite à Châtel-Censoir (32 ans en 1942) :

« ...Il faut savoir qu'il y avait de nombreux Allemands en garnison à Châtel. Leur commandement siégeait dans le « château », grande maison de maître voisine de la mienne. Sept d'entre eux étaient logés chez moi, dormant sur la paille. En début de matinée du 28 Avril, j'ai tout de suite remarqué une effervescence anormale, et j'ai appris qu'un avion anglais était tombé près de la ferme de Vaulabelle. Aussitôt j'ai enfourché mon vélo et je suis monté à l'endroit indiqué. Plusieurs Allemands étaient sur place, très occupés à récupérer l'essence contenue dans une aile, bien allongée sur cette chaume, appartenant à Fernand GOURLOT, à la limite des champs du domaine de Vaulabelle. Cet avion n'était pas tombé à la verticale ; plutôt, comme s'il avait atterri. Je n'ai remarqué aucune trace de sang, ni de victimes. Voulant éviter un interrogatoire, je ne me suis pas attardé...

Aujourd'hui, le lieu de l'impact est difficilement repérable sur le terrain ; il ne subsiste aucune trace ; dans les deux ou trois jours, les Allemands ont emporté jusqu'au dernier boulon ; la lisière d'un bois est impénétrable à cause des massifs de ronces.

Travaillant souvent à Montillot, je n'avais pas tardé à savoir qu'un rescapé s'était réfugié au presbytère de ce pays, suivant les consignes reçues pendant son instruction... »

La phase suivante nous est racontée en août 2002 par Paul MOREAU, gendarme en retraite à Appoigny (près d'Auxerre).

Avec son beau-frère Jean ANTONI, Paul, alors âgé de 22 ans, a participé à la battue organisée par le Maire de Montillot. L'aviateur a été rejoint dans le bois du Fège. C'est Charles SAVELLY qui l'a vu le premier et lui a donné un casse-croûte.

Paul et Jean l'ont ensuite conduit à la Charbonnière, hameau isolé au milieu de la forêt à 3 km au Sud-Est de Montillot, où il fut caché et hébergé au domicile de la famille TREMEAU.

Puis ils ont pris contact avec les responsables avalonnais du réseau de Résistance dont ils faisaient partie, réseau qui avait la possibilité d'organiser des filières d'évasion.

Au cours des conversations qui ont suivi, et avec l'aide d'une interprète connaissant l'anglais, – Paulette AUGER, institutrice alors en poste à Montillot, actuellement retraité à Asnières et épouse de Fernand HUET - l'aviateur leur a fourni quelques détails supplémentaires : lui, de nationalité polonaise, s'appelait Julian MORAWSKI. L'avion était un bombardier anglais « WELLINGTON ».

Touché au retour d'une mission sur la Ruhr, il avait une aile en feu quand il est arrivé dans notre région.

Ils n'étaient alors plus que deux dans l'appareil, et le pilote-automatique ayant été branché, ils ont sauté en parachute et l'avion est descendu en spirale avant de toucher le sol assez violemment, mais sans prendre feu. Disposant de rations de survie, ils sont partis à pied dans deux directions différentes ; le compagnon de Julian était blessé.

Une semaine après son arrivée, l'aviateur, habillé en civil, était conduit à la gare de marchandises de Sermizelles au rendez-vous convenu avec les Résistants d'Avallon. Paul ne connaît pas l'itinéraire d'évasion qui a suivi. Il sait que Julian avait sur lui des adresses de points de ralliement pour rejoindre la zone libre, puis l'Angleterre.

Un message personnel convenu est bien parvenu quelque temps après par la radio de Londres, la B.B.C. : « Julian est bien arrivé ». De plus, il avait promis aux Résistants qui se sont occupés de lui de leur obtenir des parachutages d'armes... ce qui a effectivement eu lieu ultérieurement par le réseau « Résistance Fer ».

Quant au second évadé, blessé, il a rejoint le hameau des Bouchets (commune de Mailly-la-Ville), et a demandé à être livré à la Gendarmerie pour recevoir des soins. Hospitalisé à Avallon, il aurait lui aussi profité ensuite d'une filière d'évasion, grâce aux bons soins d'une infirmière religieuse...

Aucune nouvelle de ces deux aviateurs n'est parvenue après la fin de la guerre...

Documents officiels

On les trouve aux Archives Départementales de l'Yonne (A.D.Y.) ; dossier réf. 1W89 « Aviateurs à Châtel-Censoir – 28/04/42 ».

D'abord le premier rapport de la Gendarmerie de Châtel-Censoir, rédigé par le Maréchal de logis-Chef Adolphe JOLIVOT, daté du 6 Mai 1942 :

« ...le 28 avril 1942 à 2h30 du matin, un avion de nationalité anglaise tombait en flammes dans une prairie artificielle de la ferme de « Charmois » au lieudit « les Anges », territoire de la commune de Châtel-Censoir, à 2 km Nord-Est du bourg.

La brigade était avisée téléphoniquement à 2 h 45 par Mr GOURLOT Fernand, propriétaire de la ferme de Charmois. Par suite, les gendarmes SIMON, MACHURON et SOUTIF se rendaient sur les lieux.

A leur arrivée, des débris de l'appareil étaient épars sur le sol sur une superficie de 400 m2 environ et la carlingue brûlait. Une aile gisait à environ 50 m de l'appareil.

A la lueur de l'incendie, ils ont pu constater que l'appareil était un bimoteur de nationalité anglaise et qu'aucun membre de l'équipage ne se trouvait à l'intérieur. Le gendarme SIMON prévenait notre Commandant de section et alertait les brigades de Vézelay, l'Isle sur Serein, Coulanges sur Yonne, Vermenton, ainsi que la section de Clamecy, en vue d'entreprendre immédiatement des recherches pour retrouver les occupants qui avaient dû sauter en parachute.

Vers 4 h, des fusées et des cartouches explosaient.

A 5h, Mr le Maire de la commune était avisé et faisait assurer la garde de l'appareil par le cantonnier-chef CHABOT et les cantonniers LIONNEL et DIETRIEX.

A 7h, l'incendie de l'appareil était terminé... Aucune marque de l'appareil n'a pu être relevée.

Des militaires de la Feldgendarmerie d'Avallon et d'Auxerre étaient sur les lieux à partir de 7h (nos gendarmes avaient quelque peu tardé à les prévenir !)

Des patrouilles étaient entreprises dans les communes environnantes...

L'avion détruit semblait venir de la direction de Coulanges ou de Courson, c'est-à-dire volant de l'Ouest à l'Est. »

...A 9h, un coup de téléphone de Montillot prévenait la brigade qu'un Mr B. « venait de découvrir dans son bûcher un homme étranger au pays...Quatre gendarmes sont dépêchés, mais à leur arrivée à Montillot, l'homme en question s'était enfui et avait gagné les bois voisins.

Les communes de Brosses, Montillot, Asnières, Lichères, Chamoux, Asquins, étaient visitées en tous sens et les bois fouillés... »

A partir de 17h, le MDLC JOLIVOT recevait à Montillot les déclarations des témoins.

D'abord de Mme B., 57 ans : « ce matin à 8h 30, en prenant du bois de notre bûcher, j'ai découvert un homme qui était caché. Dès que j'ai ouvert la porte, il est venu à moi, les bras levés. Il n'a pas prononcé une parole ni fait aucun geste. Prise de peur, j'ai crié au secours pour amener les voisins, et mon mari qui était au lit s'est levé. L'homme m'a suivie dans la cour, toujours les bras en l'air.

Plusieurs voisins sont venus, Pierre GUTTIN, Marcel GEORGES, Pierre LOROTTE, MOUCHOUX...et plusieurs femmes. Ils sont restés dans la cour en présence de l'inconnu, pendant que mon mari allait téléphoner à la gendarmerie.

L'inconnu s'est alors dirigé vers une porte du parc, qui donne sur le chemin de ronde, et s'est trouvé en présence de Célestin GUTTIN, 75 ans, qui l'a invité à le suivre chez le Maire de la commune.

Après avoir fait quelques pas avec Mr Guttin, l'inconnu s'est enfui et a gagné les bois voisins.

...Cet homme pouvait être âgé de trente à trente-cinq ans, pas très grand, 1 m 65 environ. Il était tête nue, tout rasé, vêtu d'un blouson en cuir marron avec fermeture éclair et col en peau de mouton. J'ai pensé que cet homme était un voleur à l'affût d'un mauvais coup... »

Les autres témoins affirment que « cet homme n'avait rien de la tenue d'un militaire... nous avons pensé que cet inconnu était un ouvrier étranger travaillant dans la région, qui s'était caché après avoir fait un mauvais coup, ou dans l'intention d'en faire un... »

Un deuxième rapport concerne l'autre aviateur enfui ; il est établi par le Maréchal des Logis Chef PATIN, commandant la Brigade de Vermenton et daté du 29 Avril.

« Le 28 courant à 21 heures, j'ai été avisé téléphoniquement par Mr Pierre LEFEVRE, cultivateur au hameau des Bouchets, commune de Mailly-la-Ville, qu'un aviateur anglais s'était réfugié quelques instants auparavant à son domicile, venant de la direction des Avillons à travers champs.

Mr LEFEVRE a ajouté que l'homme avait déclaré se rendre et formulé le désir que la police en soit avertie au plus tôt.

A notre arrivée sur les lieux à 21 h 45, nous avons trouvé, au domicile de Mr LEFEVRE, 4 militaires de la Feldgendarmerie qui, nous ayant précédés de 3 à 4 minutes, commençaient la fouille de l'aviateur.

Un instant plus tard, après un interrogatoire sommaire, ils l'ont emmené en direction d'Auxerre. »

Des rapports du chef d'Escadron FORTIN, commandant la Compagnie de l'Yonne de la Gendarmerie Nationale au Préfet de l'Yonne, reprennent tous ces points, avec quelques précisions supplémentaires obtenues au cours des conversations téléphoniques avec ses subalternes :

- parmi les débris de l'appareil, on a trouvé des bombes et des tracts rédigés en allemand...
- l'aviateur découvert aux Bouchets était « complètement exténué » ; « il est polonais, ce qui peut faire présumer que les 3 hommes montant l'avion sont de nationalité polonaise ».

Mesures prises par les troupes d'occupation

Le 6 Juin 1942, le Lieutenant-Colonel DEKKHERT, de la Kreiskommandantur 745 à Auxerre, écrit au Préfet de l'Yonne Charles DAUPEYROUX :

« Objet : aviateurs anglais en fuite, qui ont sauté de l'avion tombé à Châtel-Censoir le 28 avril 1942.

Il y a lieu de demander immédiatement à tous les maires de votre département une déclaration écrite sur ce qu'ils ont pu apprendre après enquête dans leur commune sur le séjour de ces aviateurs. Des états néants devront être exigés le cas échéant. Nous rappelons spécialement les sanctions en vigueur contre les personnes ayant favorisé la fuite d'équipages d'avions ennemis, au maximum la peine de mort.

Les déclarations écrites qui seront parvenues devront être transmises en bloc à la Kreiskommandantur 745 le 15 juin 1942. »

On trouve dans le dossier une cinquantaine de réponses de maires de l'Yonne, toutes négatives, sauf celle de Mailly-la-Ville, qui rapporte l'épisode des Bouchets...

A propos des gendarmes...

Il faut se souvenir qu'une loi du Gouvernement de Vichy de février 1943 ordonnait un Service du Travail Obligatoire (S.T.O.) : les jeunes hommes de 20 à 22 ans étaient « mobilisés » pour aller travailler dans les usines allemandes ; en échange de quoi le Gouvernement allemand promettait de libérer un certain nombre de prisonniers de guerre français, dans l'esprit de la « Collaboration » chère au Président du Conseil Pierre LAVAL. Il est évident qu'un grand nombre de ces jeunes cherchèrent à échapper au S.T.O. Certains se sont cachés dans les bois, où leurs familles venaient les ravitailler ; d'autres ont rejoint les « maquis », d'autres se procuraient de faux papiers et allaient travailler dans des villages éloignés ...A Montillot plusieurs cultivateurs ont ainsi embauché des ouvriers agricoles,...venus d'ailleurs. Mais l'Administration, et en particulier les brigades de gendarmerie étaient chargés de traquer les « réfractaires au S.T.O. ». Or quand ils rencontraient un de ces garçons, les gendarmes de Châtel l'interpellaient à leur façon : « Qu'est-ce que tu fais là ? Je ne veux pas te voir !... » On cite même le cas d'un jeune qui s'était procuré une fausse carte d'identité, mais était embarrassé car, pour avoir une apparence « officielle », elle devait être dactylographiée. C'est la machine de la Brigade de Châtel-Censoir qui a fait le travail... !

Mais il faut savoir aussi que 3 de ces gendarmes ont été tués le 26 août 1944 entre Pontaubert et Avallon, au cours de l'attaque d'une colonne blindée allemande qui se repliait. Les noms de Adolphe JOLIVOT (47 ans), Jules SOUTIF (31 ans) et André LOUAP (39 ans) sont gravés dans la pierre du monument aux morts de Châtel-Censoir...

Hormis Julian Morawski, les quatre autres membres de l'équipage ont survécu à la fin de la guerre mais il faut savoir que les Polonais ayant combattu à l'ouest, en France puis en Angleterre n'étaient pas bien vus par le régime communiste d'après guerre, au point d'être arrêtés à leur retour au pays, placés dans des camps d'internement spéciaux (de vieux baraquements) en 1945-46, pour ensuite, être placés en résidence forcée, fusillés ou condamnés à 8 à 12 ans de prison, les derniers « prisonniers » étant relâchés en 1958.



Figure 92. Bouton d'uniforme de pilote polonais dans la RAF. © passionmilitaria.com.

Cologne (Allemagne).



Figure 93. D'abord inhumés dans le Cologne Southern Cemetery, ces aviateurs sont actuellement au Cimetière militaire de Rheinberg, dans le carré à gauche de la Pierre de Mémoire (qui est au milieu du cimetière, encadrée des deux constructions en forme de temple grec). © nzwargraves.org.nz

Trois Wellington sont tombés près de la ville de Cologne, deux à l'est de la ville, à Kalk, et un au nord, à Niehl.



Tombé à l'est ou au nord de Cologne, le Vickers Wellington III (X3700 JN-R) du 150 Sqdn avait quitté Snaith (Yorkshire) à 21h40. Il y avait un Australien et un Canadien parmi l'équipage.

1. Pilot Officer Valden Leonard BAILEY (RAAF), pilote, tué, 24 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 1.
2. Sergeant Bernard John MCGINN (RAF VR), tué, 21 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 2.
3. Pilot Officer Alfred WILKINSON (RAF VR), tué, 24 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 3.
4. Pilot Officer Franklin Burton GRUNDY (RCAF), tué, 33 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 5.
5. Sergeant William George MARSH (RAF VR), tué, 30 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 4.
6. Sergeant Ronald Marcus SUTTON (RAF VR), tué, 21 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. F. 6.



Tombé à l'est ou au nord de Cologne, le Vickers Wellington III (Z3288 JN-H) du 150 Sqdn avait quitté Snaith (Yorkshire) à 21h45.

1. Sergeant Aubrey George HUTCHINSON (RAF VR), pilote, tué, 26 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.
2. Sergeant John Robert COWAN (RAF VR), tué, 22 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.

3. Pilot Officer Frank Alan MITCHELL (RAF VR), tué, 29 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.
4. Sergeant Frederick Wilberforce POTTS (RAF VR), tué, 25 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.
5. Sergeant Christopher William TURNER (RAF VR), tué, 23 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.
6. Sergeant Phillip Goldham FUSSELL (RAF), tué, 29 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 5-8.



Figure 94. Les différents insignes des escadrons de la RAF © Wikipedia (10, 77, 102, 150, 304), lancaster-archive.com (35), Pinterest (76), 97squadronassociation.co.uk (97), 115squadron-raf.be (115), pl.wikipedia (300).

Tombé à l'est ou au nord de Cologne, le Vickers Wellington III (X3639 KO-K) du 115 Sqn avait quitté Marham (Norfolk) à 23h24.

1. Sergeant Leslie Godfrey HARRIS (RAF VR), pilote, tué, ? ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 9.
2. Sergeant Harry TAYLOR (RAF VR), tué, 26 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 11.
3. Sergeant Francis Robert Edwin McCARTHY (RAF VR), tué, 28 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 10.
4. Sergeant William Charles GARLAND (RAF VR), tué, 21 ans, Rheinberg War Cemetery, 1. E. 12.
5. Sergeant J.JERRAM, blessé.



Figure 95. Cologne un mois plus tard, au lendemain du bombardement des mille (ou Opération millenium - pour les 1047 bombardiers dont certains venaient des OTU) le 31 mai 1942 et à la fin de la guerre en 1945. © Timetoast, Pinterest

LES AUTRES AVIONS ABATTUS LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942.

Second bombardement du cuirassé Tirpitz près de Trondheim (Norvège).



Figure 96. Contrairement au nom de la mission, le Tirpitz n'était pas à Ofotfjord près de Narvik dans le nord de la Norvège mais amarré dans le sud, dans le Fættenfjord, à proximité de la ville de Trondheim, comme en témoigne cette photo de mars 1942. Ces avions sont d'ailleurs tombés à l'est et au sud de ce fjord. Les fjords, réchauffés par le Gulf Stream, ne gèlent jamais en hiver. Le bateau était protégé par un brouillard artificiel probablement composé d'acide chlorosulfurique qui, mélangé à de l'eau, produit une vapeur blanche et épaisse qui a arrêté la croissance des arbres et la pousse des feuilles pendant environ huit ans et sur plusieurs kilomètres. © ww2today.com



Tombé en Norvège, à Borås, Okkelberg Nord-Trøndelag, près de Trondheim, touché par un canon anti-aérien, le Handley Page Halifax II (W1020 TL-K) du 35 Sqn (Madras Presidency) avait quitté Kinloss (Ecosse) à 20h35. (Voir plus bas la pierre commémorative.)

1. Flight Lieutenant Michael Reginald Mark POOLES, pilote, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 11.
2. Sergeant Hubert Allan BOOTH, ingénieur de vol, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 13.
3. Pilot Officer Gerard John Peter HENRY, navigateur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 7.
4. Sergeant Donald Edgar RARITY, bombardier, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 9.
5. Sergeant Allan WILSTROP, radio-mitrailleur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 12.
6. Pilot Officer Frank William Gosnell HILL, mitrailleur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 14.

Il a peut-être été touché par la Flak depuis les positions anti-aériennes et les navires entourant les fjords qui ont endommagé l'avion car il semble que le pilote ait tenté de se diriger vers la Suède en

pensant peut-être que son avion ne pourrait pas revenir en mer du Nord. Cependant, l'avion a plongé sur une colline à environ onze kilomètres du Tirpitz à Borås, Skjekstadmark tout en se dirigeant vers la Suède. L'avion était encore chargé de mines et de bombes et a explosé violemment en touchant le sol. Tous les membres de l'équipage ont péri dans l'accident, leurs corps ont été récupérés et enterrés au cimetière de Stavne à Trondheim.

Dans les jours qui ont suivi l'accident, de nombreux habitants sont allés sur place, bien que l'accès à la zone ait été strictement interdit par les Allemands. Ottilie Bergvin était une jeune femme à l'époque et elle a parcouru les seize kilomètres de sa maison à St Joerdal sur le site du crash avec les frères Furunes, Olav, Magnus, Leiv et Dagfinn.



Atterrissant en Norvège, endommagé par la Flak, le Handley Page Halifax II (W1048 TL-S), avec pour surnom « S for Sugar » (S comme Sucre) du 35 Sqn (Madras Presidency) avait quitté Kinloss (Ecosse) à 20h30. L'aile droite en feu, il se posa sur la surface gelée d'un lac voisin (25 km à l'est), le lac Hoklingen. L'équipage a survécu, l'incendie a fait fondre la glace et le Halifax, un nouvel avion à son premier vol opérationnel, a coulé doucement et s'est posé au fond du lac. En 1973, cet avion a été récupéré et, après la restauration par les aviateurs de la RAF Wyton, a été placé à la vue du public dans le Musée R.A.F. à Hendon. On pense qu'il s'agit du seul véritable bombardier Halifax encore existant.



Figure 97. Halifax-W1048, le dernier avion visible tombé cette nuit-là. © aircrashsites.co.uk, warbirdregistry.org

1. Pilot Officer Donald P MacINTYRE - CAF, pilote, évadé.
2. Sergeant V C STEVENS, ingénieur de vol, prisonnier de guerre. Avec une fracture à la jambe, il n'a pas réussi à s'échapper avec le reste de l'équipage.
3. Pilot Officer Ian HEWITT, navigateur, évadé.
4. Sergeant David L PERRY, bombardier, évadé.
5. Sergeant P G BLANCHETT (RCAF), radio-mitrailleur, évadé.
6. Sergeant R H D WILSON, mitrailleur, évadé.

Cet avion a retrouvé le Tirpitz et a réussi à larguer ses mines aussi près que possible de la cible. Cependant, lors de leur bombardement de la cible, il a été touché et gravement endommagé par les

canons anti-aériens provoquant un incendie à bord. Dans l'impossibilité d'éteindre le feu et avec un avion qui devenait de plus en plus instable, le pilote, le commandant de bord Don MacIntyre n'avait d'autre choix que d'essayer de le faire atterrir en détresse. Dans le terrain montagneux où ils volaient, cela n'est pas facile, cependant, un lac gelé présentait une surface plane, une occasion de tenter un atterrissage en catastrophe. Avec un courage et une habileté énormes, le pilote a ramené le flamboyant Halifax sur la surface gelée du lac avec le train d'atterrissage rentré, comme on fait pour ce type d'atterrissage. L'avion s'est rué sur la glace sur environ huit cents mètres avant de s'arrêter au milieu du lac encore en feu. C'était peu après 01h00.

Le premier à sortir de l'avion était le sergent Ron Wilson, le mitrailleur de queue. Il a été rejoint peu après par le reste de l'équipe et ils ont réalisé que l'un d'entre eux manquait. L'ingénieur de vol, le sergent Vic Stevens ne s'était pas échappé de l'avion et le sergent Wilson est retourné le chercher. Le sergent Stevens avait momentanément été assommé dans le crash, et il arrivait quand l'eau commençait à remplir l'avion, il a lutté jusqu'à l'échelle de secours. Il a rencontré le sergent Wilson et ensemble ils ont quitté l'avion en feu. En sautant de l'aile sur la glace, le sergent Stevens a ressenti une douleur à la cheville et s'est rendu compte qu'il avait déjà été blessé lors de l'accident.

L'avion qui s'écrasait sur le lac a attiré l'attention des Allemands et il ne fallut pas longtemps avant que des coups de feu soient tirés sur l'équipage alors qu'ils couraient sur la glace vers la rive pour chercher un abri. La reddition fut bien évoquée mais rejetée tandis qu'ils se hâtaient vers la couverture de quelques arbres un peu en retrait de la rive du lac.

Après avoir marché ensemble pendant environ trois heures, ils avaient parcouru une distance d'environ treize kilomètres. Ils s'arrêtèrent dans un petit bois pour se reposer et évaluer leur situation. Ils avaient trois boîtes de rationnement d'urgence à partager entre eux six. Les boîtes contenaient de petites quantités de tablettes de chocolat, de la nourriture concentrée, de la monnaie locale et une carte de la zone d'opération. Le contenu des boîtes n'était pas suffisant pour soutenir longtemps les six hommes, d'autant plus qu'ils étaient maintenant confrontés à un périple dangereux et pénible à pied alors qu'ils tentaient de se frayer un chemin jusqu'à la Suède neutre.

L'équipage s'est reposé jusqu'au milieu de l'après-midi quand ils ont été repérés par un jeune garçon qui, en les voyant, s'est enfui. Décidant qu'il valait mieux ne pas rester plus longtemps, les hommes ont choisi de se diviser en deux groupes de trois pour continuer le voyage.

Le pilote, Don MacIntyre, le navigateur, Ian Hewitt et le radio, Dave Perry, se dirigèrent d'abord vers l'est. La route voyait fréquemment des patrouilles allemandes, ce qui rendait le passage trop risqué. Par conséquent, ils ont dû se déplacer en passant par les collines, sous le couvert des arbres et dans les montagnes pour se cacher. Les hommes savaient aussi que leur fuite en Suède dépendrait de l'aide des Norvégiens pour la nourriture et la direction à prendre. Comment sauraient-ils à qui faire confiance? Ils ne le savaient pas, tout dépendait de la chance et de la bonne fortune plutôt que d'un bon jugement.

Le premier endroit où ils se sont arrêtés pour de l'aide était à la ferme Tingstad à Frol, près de Lavanger. Ils y ont reçu des instructions d'un jeune fermier. Plus tard dans la même nuit, ils se sont arrêtés dans une autre ferme, la ferme Moan où ils ont reçu de la nourriture et ils ont ensuite été emmenés dans une autre ferme où ils trouveraient quelqu'un pour les guider dans les montagnes en direction de la Suède.

L'homme qui les guiderait était Jens Jenssen qui avait une ferme à Erståsen. Après avoir passé la journée dans sa ferme, les trois aviateurs partirent avec lui la nuit suivante. Ils ont marché toute la nuit pour arriver à l'aube à Færståsen. À ce moment, Jenssen a dû quitter les aviateurs et retourner à sa ferme car rester plus longtemps loin de sa maison présentait le risque que les Allemands remarquent son absence et posent des questions sur ses allées et venues. Avant de partir, il donna des instructions aux aviateurs sur la route à suivre pour continuer leur voyage.

Après avoir lutté pendant douze heures dans la neige profonde, le sous-lieutenant d'aviation Don MacIntyre, le sous-lieutenant d'aviation Ian Hewitt et le sergent Dave Perry ont finalement franchi la frontière suédoise à Mestuga le 30 avril. En arrivant en Suède, les hommes ont frappé à la porte d'une maison et ont demandé qu'on téléphone à la police locale. La police est venue et les a remis aux autorités de l'armée suédoise et peu de temps après, ils ont voyagé en train jusqu'à Falun où ils ont été internés en tant qu'envahisseurs alliés.

Don MacIntyre et Ian Hewitt ont été rapatriés et sont revenus en Angleterre le 15 juin 1942. Dave Perry a été rapatrié plus tard en 1943.

Après avoir regardé partir MacIntyre, Hewitt et Perry, les trois aviateurs restants, le radio Pierre Blanchett, le mitrailleur de queue Ron Wilson et l'ingénieur de vol Vic Stevens ont commencé à faire des plans pour leur voyage. Pendant qu'ils faisaient ces plans, le jeune garçon qui les avait repérés plus tôt est revenu et leur a parlé. Il leur a dit que ses parents travaillaient à proximité dans un champ mais qu'ils n'étaient pas en mesure de les aider. Cependant, il leur a donné des instructions sur la façon de se rendre en Suède avant de les quitter.

En utilisant la boussole qu'ils avaient, les aviateurs ont pris la décision de se diriger vers l'est. Peu de temps après avoir quitté les bois, ils sont arrivés à une ferme (la ferme Störe). Deux hommes qui travaillaient à la ferme ont accueilli les aviateurs, les ont nourris avant de leur donner d'autres indications pour continuer leur voyage en Suède.

De la ferme Störe, les aviateurs ont voyagé dans le sud-est. La blessure de Vic Stevens à la cheville lui causait une douleur considérable et il éprouvait de grandes difficultés à marcher et à rester avec le sergent Wilson et le sergent Blanchett. Pour aider leur coéquipier blessé, Blanchett et Wilson lui ont façonné une paire de béquilles rudimentaires. Quand ils ont marché pendant la nuit, Stevens a continué à avoir des difficultés. Quelque temps vers minuit, ils ont entendu les bruits d'avions et ont pu voir au loin une autre attaque menée par la RAF contre le Tirpitz.

Ils ont vu deux avions être abattus. À leur connaissance, les deux avions appartenaient également au 35e Escadron, les Halifax W1053 TL-G et W7656 TL-P où trois vies ont été perdues.

Une heure plus tard, Vic Stevens a décidé que sa blessure entravait leur progression à tel point qu'il devrait quitter les deux autres pour leur donner une meilleure chance de s'échapper. Blanchett et Wilson n'étaient pas d'accord, cependant, avec Stevens, ils ont frappé à la porte de la ferme suivante. Les trois hommes se sont retrouvés à la ferme Sundby qui n'était qu'à environ six kilomètres d'où ils s'étaient écrasés. La route qu'ils avaient empruntée depuis qu'ils avaient quitté la ferme Störe plus tôt les avait effectivement vus revenir sur leurs pas. À la ferme Sundby, Vic Stevens a été examiné pour la première fois pour sa blessure à la cheville. On a trouvé qu'il était fort meurtri et enflammé.

L'opinion était qu'il ne serait pas en mesure de marcher vers la Suède dans ces conditions - la frontière suédoise était encore à environ cinquante kilomètres.

Les trois aviateurs ont partagé un repas ensemble à la ferme et Blanchett et Wilson se sont rendu compte qu'ils allaient malheureusement devoir continuer leur voyage sans le sergent Stevens. Vers 2 heures du matin, Pierre Blanchett et Ron Wilson ont quitté la ferme Sundby.

Épuisé, Vic Stevens s'allongea sur un lit qui avait été fait pour lui et s'endormit. Le lendemain matin, le fermier se rendit chez le médecin pour lui demander son avis sur le sergent Stevens. Le médecin estima que toute la famille risquait d'être abattue si les Allemands découvraient que Stevens était avec eux et lui a conseillé de contacter la police locale. Après avoir discuté de la situation avec le sergent Stevens, il a été convenu que la police devrait être appelée. Une fois au commissariat local de Skogn, le policier, Ivor Hoel, a laissé passer suffisamment de temps pour que Blanchett et Wilson soient hors de la zone avant de remettre Stevens aux Allemands. De Skogn, Stevens a été conduit en voiture à l'aérodrome de Værnes où après avoir vu sa cheville examinée par un médecin, il a dormi la nuit. Le lendemain matin, le 30 avril, il a commencé son voyage vers un camp de prisonniers de guerre en Allemagne où il a passé les trois années restantes de la guerre.

Pendant ce temps, Ron Wilson et Pierre Blanchett se dirigeaient toujours vers la Suède. Après avoir dit au revoir à Vic Stevens à la ferme Sundby, ils ont suivi la direction donnée par les agriculteurs. Ils ont voyagé vers l'est, se dirigeant vers les montagnes. À un moment donné, ils ont pu voir de petits avions de repérage et ont pensé qu'ils pourraient être à la recherche de survivants des accidents. Ne souhaitant pas être découverts, les deux aviateurs se sont cachés dans quelques arbres et y sont restés jusqu'à ce que la nuit tombe avant de continuer. Leur route les a emmenés de plus en plus haut dans les montagnes. Il faisait très froid et la neige était très épaisse et difficile à franchir. Le lendemain, en regardant dans la vallée qu'ils avaient traversée, ils pouvaient voir les troupes allemandes qui fouillaient la région à quelques kilomètres seulement derrière eux.

Essayer de se déplacer dans la neige, qui était à ce moment épaisse jusqu'à la poitrine, était douloureusement lent et épuisant. Ce fut un soulagement donc quand plus tard, ce jour-là, ils ont trouvé une cabane de montagne où ils pouvaient s'arrêter et se reposer pour la nuit. Les lits dans la cabane étaient les bienvenus pour les aviateurs épuisés qui sont tombés sur eux et s'endormirent rapidement. Au matin, les aviateurs ont été réveillés par deux hommes. La fortune était bien du côté de Blanchett et Wilson car les hommes se sont révélés être de la résistance norvégienne. Ils ont allumé le poêle et partagé de la nourriture qu'ils avaient apportée, disant aux aviateurs qu'ils reviendraient cette nuit-là.

Aussi fiables que leurs paroles, les Norvégiens revinrent cette nuit-là avec leurs skis, leurs chaussures de ski et leurs sacs à dos contenant de la nourriture pour les aviateurs. Après avoir montré à Wilson et Blanchett comment marcher sur des skis, les Norvégiens les ont accompagnés pendant leur voyage dans la nuit et jusqu'au lendemain. Avant de devoir retourner chez eux, ils ont donné à Wilson et Blanchett une carte et leur ont expliqué de quelle façon continuer pour atteindre la Suède.

Encore une fois seuls, les aviateurs voyagèrent à travers la neige jusqu'à ce qu'un peu plus tard, ils arrivent dans une maison près d'un lac où ils s'arrêtèrent pour demander de l'aide. Ils ont reçu de la nourriture et ont été autorisés à rester pour la nuit avant de repartir le jour suivant dans une

nouvelle direction. Ils voyageaient encore et encore à travers les montagnes et les vallées enneigées, se déplaçant quand ils le pouvaient et se reposant quand ils le devaient.

Assis pour se reposer, ils furent soudainement entourés de soldats à skis portant des fusils. Au début, ils pensaient que les soldats pouvaient être allemands, cependant, c'était en fait l'armée suédoise. Ils ont été emmenés à un poste frontière où ils ont été interrogés et ont réussi à convaincre les Suédois qu'ils étaient des aviateurs anglais et qu'ils avaient marché depuis la Norvège.

Un bain de bienvenue, des vêtements propres et de la nourriture leur ont ensuite été fournis avant que Blanchett et Wilson soient embarqués dans un train et envoyés au camp d'internement de Falun.

Pierre Blanchett et Ron Wilson ont passé environ un an à Falun pendant lequel ils ont trouvé du travail et loué un appartement dans une ville voisine! Finalement, ils ont été envoyés en train à Stockholm et de là, ils ont été rapatriés au Royaume-Uni, atterrissant à la base RAF de Lossiemouth.



Tombé en Norvège, sans doute à proximité de Elverumgaard, le Handley Page Halifax II (W1037 ZA-U) du 10 Sqn avait quitté Lossiemouth (Ecosse) à 20h32.

Runnymede Memorial est un lieu dans le Surrey, en Grande-Bretagne, à l'ouest de Londres, près de Windsor, où sont inscrits les noms des aviateurs du Commonwealth dont les corps n'ont pas été retrouvés.

1. Flight Lieutenant G.E.MILLER (RAAF) pilote, blessé.
2. Sergeant K.H.GREGORY (RNZAF), prisonnier de guerre.
3. Sergeant E.ANNABLE, tué, Runnymede Memorial, panneau 77.
4. Pilot Officer P.J.J.ROBERTS, prisonnier de guerre.
5. Sergeant J.B.RYDER, prisonnier de guerre.
6. Sergeant H.H.STOTT, tué, Runnymede Memorial, panneau 94.
7. Sergeant B.CURRAN, prisonnier de guerre.

L'avion a atteint la zone cible, localisé le Tirpitz et a laissé tomber sa charge. En passant dans le fjord suivant pour entamer le chemin du retour à la maison, il a été frappé par un lourd tir de certains des navires allemands. Au début, l'équipage ignorait que des dommages avaient été causés à l'avion qui continuait de voler. Cependant, le mitrailleur de queue, le sergent Curran, a alerté le pilote sur le fait que l'une des ailes était en feu et qu'ils traînaient environ une flamme d'une centaine de mètres.

Le pilote, le lieutenant d'aviation Miller, savait qu'avec une aile en feu il n'avait pas beaucoup de temps pour poser l'avion et a dit à l'équipage qu'il allait abandonner le Halifax sur l'Åsenfjord, à cinq kilomètres de la rive à Røkke, hameau de Skatval, où c'était heureusement le calme plat à ce moment. On croit qu'il s'est écrasé près d'une ferme dans les environs d'Elverumgaard après avoir tenté d'atterrir sur le lac gelé de Movatnet. Pendant l'atterrissage, l'aile a explosé.

Le Sgt Annable, mécanicien de bord, et le 2e radio, le Sgt Stott, sont morts soit lors de l'atterrissage brutal, soit d'un coup de feu. Ces deux aviateurs n'ont pas de tombes connues.

Trois membres de l'équipage, le lieutenant de vol Miller, le sergent Ryder et Plt Off Roberts ont été sauvés de l'eau glacée par un patrouilleur de la Kriegsmarine (marins allemands) qui gardait les filets sous-marins à l'entrée d'Åsenfjord et ils ont ensuite été embarqués à bord du cuirassé allemand, le prince Eugen, où ils ont passé le reste de la nuit avant d'être débarqués en tant que prisonniers de guerre.

Le mitrailleur de queue, le sergent Curran, et le deuxième pilote, le sergent Gregory, avaient réussi à grimper dans le radeau de sauvetage de l'avion et, pendant le reste de la nuit, ont pagayé et dérivé jusqu'à ce qu'ils arrivent sur le rivage près de Malvik. Ils ont été découverts à la tombée du jour et pris comme des prisonniers de guerre



Tombé en Norvège, à Stjordal, touché par un canon anti-aérien, le Handley Page Halifax II (W1041 ZA-B) du 10 Sqdn avait quitté Lossiemouth (Ecosse) à 20h40.

1. Wing Commander D.C.T. BENNETT, pilote, évadé ; commandant d'escadrille et plus tard commandant des Pathfinders, il s'est échappé de la Suède neutre et retourna en Angleterre cinq semaines plus tard. Il sera nommé Officier de l'Air Commandant du 8e Groupe de la Force de Recherche, un emploi qu'il devait conserver jusqu'à la fin de la guerre en Europe.
2. Sergeant Harry WALMSLEY, évadé.
3. Flight Sergeant J. COLGAN, prisonnier de guerre.
4. Sergeant T.H.A. EYLES, prisonnier de guerre.
5. Sergeant C.R.S. FORBES, évadé.
6. Sergeant J.D. MURRAY (RCAF), prisonnier de guerre.
7. Flight Lieutenant H.G. HOW, prisonnier de guerre.

En atteignant la cible, et sur la zone de bombardement, l'équipage a rencontré l'écran de fumée allemand à 120 mètres, qui a presque obscurci le navire en dessous. Les mines n'ont pas été libérées et Wg Cdr Bennett a quitté le fjord pour repartir pour une deuxième tentative. L'avion était tout le temps visé des deux côtés du fjord ainsi que par le Tirpitz. En sortant du Fættenfjord, il fut attaqué par toutes les batteries antiaériennes situées sur les collines entourant les fjords. L'avion a été touché et un incendie a éclaté sur l'aile derrière le moteur intérieur droit. La tourelle du canon arrière a également subi des dommages et l'artilleur, F/L How, en a reçu des coupures au visage.

Wg Cdr Bennett a commencé à reprendre de l'altitude et a ordonné à l'équipage de se préparer à sauter. Les mines ont été larguées et Wg Cdr Bennett a tourné l'avion vers l'est en direction de la Suède. À ce stade, le feu sur l'aile a semblé diminuer et il a été décidé d'essayer d'aller aux Shetland. Cependant, encore une fois, le feu sur l'aile a augmenté et la Suède a été la direction choisie pour la deuxième fois. Le moteur intérieur droit a ensuite été coupé et la roue droite est tombée en position d'atterrissage, ce qui a rendu l'avion très instable. Il était temps de sauter et le Wg Cdr Bennett donna l'ordre à son équipage de le faire.

Le Sgt Eyles a été le premier à quitter l'avion, suivi du Sgt Walmsley, les deux radios; ensuite les sergents Forbes et Murray. Le Flt Sgt Colgan a aidé le Flt Lt How à sortir de sa tourelle et ils ont également quitté l'avion. Alors que le Capf Bennett se préparait à quitter l'avion, une explosion s'est produite dans l'aile droite et il a rattrapé son parachute par deux fois en tentant d'atteindre la trappe d'évasion. Il a finalement réussi et a sauté à environ soixante mètres.

L'avion a volé pendant un court moment et s'est écrasé dans une grosse explosion à moins d'un kilomètre de là. L'avion était tombé dans les montagnes de Flornesvollen à environ deux kilomètres au sud de Flornes Størdal. La police locale et les Allemands sont arrivés sur le lieu de l'accident et ont été surpris de constater qu'il n'y avait aucune trace de l'équipage.

Le Sgt Eyles a atterri en toute sécurité et a d'abord commencé à gravir une grande colline. Il était un peu inquiet de trouver des empreintes de pattes dans la neige, qu'il prenait pour celles d'un loup. Craignant une rencontre avec ces animaux sauvages, et après avoir découvert encore plus de traces dans la neige, il a suivi un ruisseau en bas de la colline jusqu'à ce qu'il soit parvenu à quelques maisons. Il a frappé à la porte de l'une des maisons et a été emmené à l'intérieur où un couple de personnes âgées lui a donné de la nourriture et a ensuite cherché quelqu'un au dépôt de rondins dans la clairière à proximité pour de l'aide. Après avoir expliqué en utilisant le langage des signes et des dessins qu'il voulait se reposer avant de continuer en Suède, il s'installa pour la nuit. Malheureusement, quelqu'un avait informé les Allemands de sa présence, et avant qu'il ne se réveille pour continuer son voyage, les Allemands étaient arrivés et il a été fait prisonnier de guerre. Après avoir été détenu à Trondheim pendant plusieurs jours, il a été emmené en train à Oslo et de là, par avion, en Allemagne où il a passé le reste de la guerre dans les camps de prisonniers de guerre.

Le Flt Lt How a atterri dans un sapin avec des côtes cassées par ses sangles de parachute qui le tiraient quand il a quitté l'avion. Il avait également perdu ses bottes car elles avaient été aspirées quand il a sauté de l'avion. On pense que le Flt Lt How a atterri à environ six kilomètres au sud d'où l'avion s'est écrasé, à l'ouest du lac Sonvatn. Le seul moyen de descendre de l'arbre était de d'enclencher le déblocage rapide de son parachute et de descendre une dizaine de mètres sur la neige. Ce qu'il a fait, se blessant légèrement au genou et au front. C'était une nuit de clair de lune froide mais très éclairée, et après s'être remis de sa chute de l'arbre, il a caché son parachute de son mieux sous quelques arbres et était prêt à partir à pied. À ce moment, le Sgt Murray, qui a dû atterrir à proximité, l'a rejoint. Ils étaient heureux de se voir et de partir ensemble jusqu'à ce que le soleil se lève. Avec le soleil dans le ciel qui réchauffe la journée, les deux hommes se sont arrêtés et ont examiné le contenu de leurs troussees d'évasion. Ils ont trouvé des tablettes Horlicks, une carte en soie de la région et une boussole. Malheureusement, la boussole n'a pas fonctionné, alors ils se sont dirigés vers ce qu'ils pensaient être la direction générale pour la Suède ne sachant pas s'ils allaient dans la bonne direction ou non.

Bien que le soleil fournisse un peu de chaleur durant la journée, il a également fait fondre la neige, rendant la marche difficile, particulièrement avec les pieds froids (le Flt Lt How était sans bottes). Les deux aviateurs se sont retrouvés pataugeant dans la neige parfois épaisse, une marche lente et épuisante. À la tombée de la nuit, il a fait de nouveau froid et le Flt Lt How et le Sgt Murray étaient épuisés. Ils sont arrivés sur un plateau où ils ont trouvé des quantités de bois mort, qu'ils ont rassemblé et ont fait un feu en utilisant des allumettes de leurs kits d'évasion.

Le jour suivant, ils ont continué leur voyage, marchant toute la journée à travers la neige épaisse jusqu'à la tombée de la nuit quand ils ont eu la chance de rencontrer une petite cabane en rondins. A l'intérieur, ils ont trouvé des couvertures et un lit mais pas de nourriture. Ils avaient très faim et soif maintenant. Tôt le lendemain matin, ils ont été réveillés par quelqu'un qui frappait à la porte. Un Norvégien d'âge moyen est entré dans la cabane. Il avait avec lui une carte et une boussole, et il a indiqué aux deux hommes où ils étaient et où était la frontière suédoise. Quand il est parti, il a repris la carte mais leur a laissé la boussole. Une vieille paire de chaussures de ski en cuir trouvée dans la cabane a fourni au Flt Lt How les chaussures si nécessaires mais pas très confortables.

De nouveau, les deux aviateurs sont partis à pied pour se rendre à la frontière suédoise. La boussole que leur avait laissée le Norvégien ne fonctionnait pas, et après avoir marché dans la neige pendant douze heures, ils ont été désespérés de se retrouver à la cabane en rondins d'où ils étaient partis ce matin-là. Ils avaient marché toute la journée pendant douze heures dans un cercle complet! Il n'y avait plus rien à faire pour eux, trop épuisés pour continuer, ils utilisèrent de nouveau les lits de la cabane et s'endormirent.

Pendant qu'ils dormaient, des Norvégiens qui avaient été envoyés par les Allemands arrivèrent à la cabane avec un cheval tirant une civière pour les ramasser. Le Flt Lt How a été mis sur la civière et, accompagné par le Sgt Murray, ils ont été emmenés au village d'Østkil où ils ont été bien soignés par les Norvégiens. En quelques heures, la police allemande est arrivée et les a emmenés à une gare où ils ont pris un train pour Oslo. À Oslo, ils ont rencontré un autre des aviateurs britanniques capturés lors de l'attaque du Tirpitz, le Sgt Vic Stevens du W1048 TL-S de la 35e Escadrille. Ils ont été transportés en Allemagne où ils ont passé le reste de la guerre dans les camps de prisonniers de guerre allemands.

Le Sgt Walmsley et le Flt Sgt Colgan ont atterri juste à l'ouest de Sonvatn. Le Sgt Colgan avait vu le Sgt Walmsley descendre à une courte distance devant lui et l'avait cherché. Ensemble, ils ont examiné leurs troussees d'évasion et ont décidé de se diriger vers l'est pour tenter d'atteindre la Suède.

Ils rencontrèrent une petite ferme isolée dans la forêt, et comme ils avaient tous les deux très faim, n'ayant pas mangé depuis des heures, ils décidèrent de frapper à la porte. La famille de la ferme les a invités et leur a donné de la nourriture, mais a estimé qu'en restant, ils risquaient de se faire capturer. Ils ont quitté la ferme et ont continué leur route vers le nord, au cas où quelqu'un aurait découvert qu'ils avaient été à la ferme et les chercherait. Leur direction les emmenait vers un petit endroit appelé Sona. Juste après le lever du soleil, ils sont arrivés à une ferme à Brobakk, où un homme était en train de couper du bois. Bien que surpris de voir les aviateurs, l'homme les emmena volontiers chez lui où ils furent nourris et il leur a montré sur leur carte la direction à prendre vers la Suède. A la tombée de la nuit, il a emmené les aviateurs dans une autre maison de Sona, où ils ont reçu plus de détails sur l'itinéraire à suivre et des conseils sur comment éviter les Allemands.

Le Sgt Walmsley et le Flt Sgt Colgan avaient été avertis de ne voyager que la nuit et de suivre la voie ferrée. On leur avait également dit où ils pouvaient s'attendre à trouver des postes de sentinelles allemandes. Après avoir couvert une distance d'environ trente-cinq kilomètres, ils se sont approché d'une autre ferme, Havgen, près de Meråker pour de la nourriture et de l'assistance. Encore une fois, malgré le risque pour eux-mêmes et la pénurie de nourriture, les Norvégiens ont généreusement aidé les aviateurs. On leur a montré la prochaine étape de leur itinéraire sur la carte d'évasion en soie et ils sont partis à travers les bois pour continuer leur voyage vers la Suède.

Les aviateurs ont suivi la route qui avait été dessinée sur leur carte et ils ont pris au nord-est de Meråker dans les collines et passé le lac Fjergen jusqu'à un lac appelé Hallsjøen, la rive orientale de ce qui était la frontière avec la Suède. Pendant cette partie du voyage ils ont dû composer avec une tempête de neige sévère qui a trempé leurs vêtements encore une fois. Après avoir traversé le lac gelé Fjergen, ils ont rencontré un jeune couple à skis qui logeait dans une petite cabane de pêcheur au bord du lac. Ils ont emmené le Sgt Walmsley et le Flt Sgt Colgan dans la hutte, les ont nourris, leur ont permis de dormir longtemps et ont séché les bottes et les vêtements trempés des aviateurs. Après avoir dormi environ douze heures et mis des vêtements secs, les aviateurs étaient prêts pour la suite de leur voyage. Le jeune couple norvégien partit devant eux sur des skis pour faire des pistes qu'ils pourraient suivre, en direction du lac Hallsjøen. Avant de se séparer du couple norvégien, les aviateurs leur ont donné le reste de leur argent de survie. Ayant été assurés par les Norvégiens qu'il n'y avait pas d'Allemands dans la région, le Sgt Walmsley et le Flt Sgt Colgan ont traversé le lac gelé. Avant qu'ils aient atteint l'autre côté, ils ont rencontré une patrouille de l'armée suédoise qui les a emmenés à leur cabane de montagne et leur a donné beaucoup à manger et à boire. Après avoir été emmenés aux autorités militaires suédoises à Storlien pour être interrogés, ils ont été embarqués dans un train les emmenant dans un camp d'internement suédois à Falun. Dans le train, ils se sont retrouvés partageant une voiture avec le Sgt Blanchett et le Sgt Wilson, deux membres de l'équipage du W1048 TL-S de la 35 e Escadrille qui s'était écrasé sur le lac Hoklingen après avoir bombardé le Tirpitz la même nuit où le Sgt. Walmsley et Flt Sgt Colgan ont été abattus.

À leur arrivée au camp d'internement, ils ont été ravis de retrouver leur pilote, le Cg Bennett et le Sgt Forbes, le radio.

Quatre semaines après avoir quitté l'Écosse pour l'attaque contre le Tirpitz, le Sgt Walmsley a été renvoyé au Royaume-Uni. Le Sgt Colgan a été renvoyé au Royaume-Uni plus d'un an après avoir été abattu.

Le Wg Cdr Bennett et le Sgt Forbes ont atterri quelque part à Flornesvollen. Le parachute du Wg Cdr Bennett n'a eu le temps de s'ouvrir que partiellement pendant son saut puisqu'il était à seulement soixante mètres du sol quand il quitta l'avion. Cependant, cela a suffi à ralentir sa descente et, combiné à l'atterrissage dans la neige épaisse, il a survécu à l'épreuve. Il a rapidement rencontré le Sgt Forbes qui avait atterri à proximité et ils sont partis en direction de l'est. Préoccupé par le fait que les Allemands pourraient utiliser des chiens traqueurs pour les trouver, ils ont sauté dans un ruisseau et pataugé pour cacher leur odeur aux chiens pisteurs. Ils sont arrivés à une gare à Guda, et juste à l'est de la gare, ils pouvaient voir un pont sur la rivière mais ils ont également repéré un poste de garde allemand, peut-être deux, ce qui a exclu toute chance de traverser la rivière à cet endroit. En continuant, ils trouvèrent une maison sur une colline pas très loin de la gare, et étant très fatigués, ils entrèrent dans un hangar à côté de la maison pour se reposer. Incapable de dormir à cause du froid, ils décidèrent de continuer leur voyage et partirent vers les montagnes en direction de la Suède.

Le peu de soleil le jour suivant n'a pas réussi à réchauffer beaucoup l'air à cette altitude, et ils ont continué à marcher jusqu'au soir où ils sont tombés sur une ferme, Bjørnås à Torsbjørkdalen. Épuisés et affamés les aviateurs ont frappé à la porte de la ferme. Une fois qu'il a été établi que les aviateurs étaient authentiques, et non les Allemands essayant de tromper les Norvégiens, ils ont été invités à manger et à dormir pour la nuit. Le lendemain matin, ils furent escortés par un Norvégien jusqu'à la plus haute ferme de la vallée, Mannsæterbakken, où ils arrivèrent le soir. La famille de Bjørnås avait

envoyé un message demandant aux gens d'aider les aviateurs pour passer en Suède. Ils ont reçu de la nourriture et des lits pour la nuit. Très tôt le lendemain matin, le fermier norvégien est parti sur ses skis avec les aviateurs à pied, se dirigeant vers la frontière. Ils ont voyagé vers Vattendalen puis vers Litlefjell, Gilsåfjellet, vers Hårrådalen et le côté sud de Storeklukken. De là, on pourrait voir la frontière suédoise et après avoir donné aux Wg Cdr Bennett et Sgt Forbes, un morceau de papier sur lequel il avait tracé la route vers la frontière, il les a quittés et est retourné à sa ferme.

Le Capf Bennett et le Sgt Forbes ont traversé la frontière de la Suède et ont poursuivi leur route sur huit kilomètres jusqu'à ce qu'ils arrivent à Storvallen où ils se sont livrés à l'armée suédoise.

Le jour suivant, ils ont été emmenés au village de Storlien et remis à un officier de la Force aérienne qui les a escortés dans le train jusqu'au camp d'internement de Falun.

Deux semaines plus tard, le Capf Bennett était en route pour le Royaume-Uni. Le Sgt Forbes a été renvoyé au Royaume-Uni plus d'un an plus tard.



Tombé en flammes en Norvège, à Ausetvatnet, Borås Nord-Trøndelag, touché par un canon anti-aérien, le Avro Lancaster I (L7572 OF-L) du 97 Sqn avait quitté Lossiemouth (Ecosse).

1. Flight Lieutenant John Goodsir MACKID - DFC, pilote, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. J. 3. Canadien engagé dans la RAF, diplômé de l'Université de Washington en ingénierie aéronautique. En décembre 1941 (le 18 ?), il avait participé à une attaque réussie de jour sur les croiseurs Gneisenau et Scharnhorst à Brest, ce qui lui a valu sa citation (DFC pour Distinguished Flying Cross ou Croix de distinction des

aviateurs) pour avoir admirablement soutenu son chef d'escadrille Sherwood en difficulté et maintenu l'unité de sa formation malgré une résistance allemande très forte.

2. Pilot Officer Ronald Benjamin UNDERWOOD, ingénieur de vol, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, sépulture commune A IV British. H. 2.

3. Pilot Officer Thomas Neville TREE, navigateur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery,

A IV British. J. 1.

4. Sergeant Eric McDERMOTT, bombardier, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, sépulture commune A IV British. H. 2.



Figure 98. A Brest, le 18 décembre 1941, le Gneisenau et le Scharnhorst sous le rideau de fumée d'acide chlorosulfurique. © ww2today.com

5 Sergeant William Keay Falconer MARSHALL, radio-mitrailleur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. H. 1.

6. Sergeant Frederick BENNETT, mitrailleur supérieur, tué, Trondheim (Stavne) Cemetery, A IV British. H. 3.

7. Sergeant Raymond DAY mitrailleur de queue tué, Trondheim (Stavne) Cemetery A IV British. J. 6

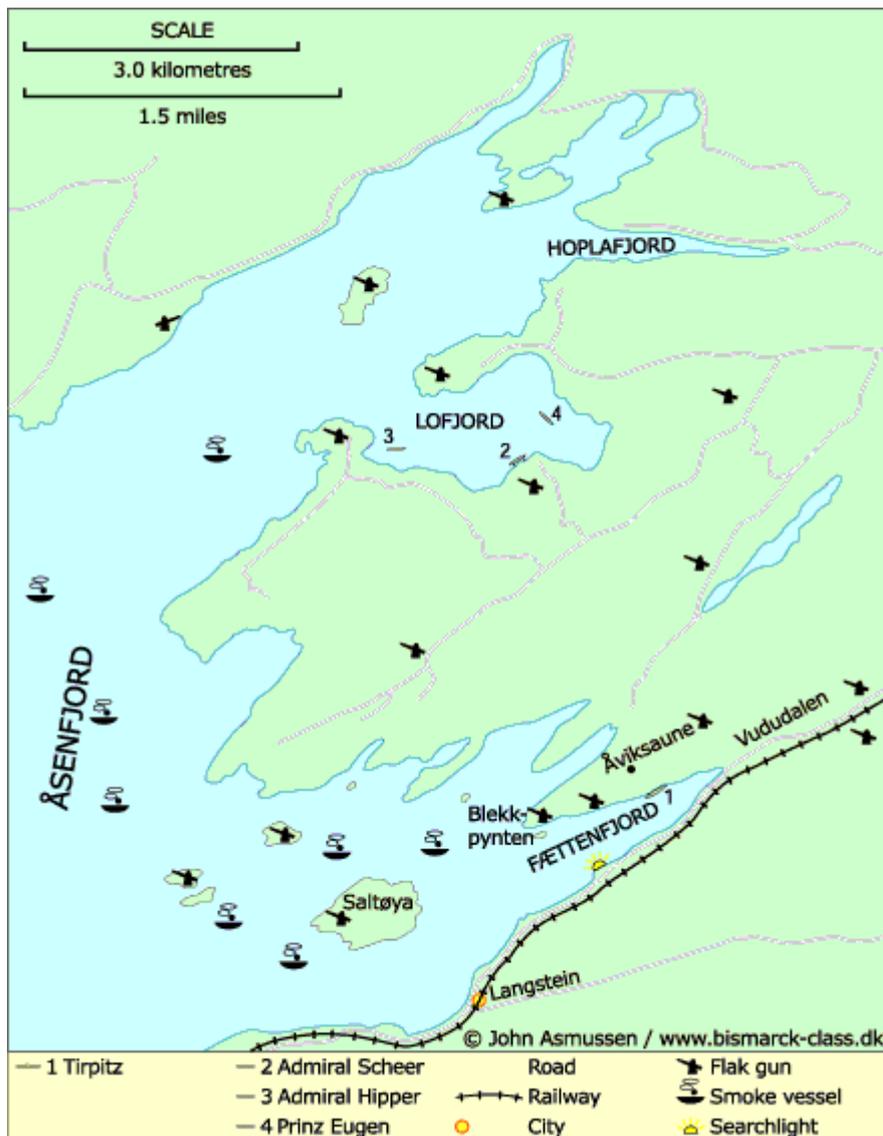


Figure 99. John Goodsir MACKID, Thomas Neville TREE, Frederick BENNETT, Raymond DAY. © Aircrew Remembered.

L'avion a atteint la zone cible au cours de la première phase de l'attaque. Des témoins oculaires ont vu l'avion touché par la Flak, complètement envahi de flammes, qui spiralait vers le sol puis s'écrasait dans les montagnes près de Kaldåsdammen à l'extrémité ouest d'Ausetvatnet, avec la perte de tout l'équipage.

Les attaques aériennes contre le Tirpitz.

La première attaque a été effectuée tôt le 31 mars 1942 par 34 bombardiers Halifax. Le cuirassé était

extrêmement difficile à attaquer. Il était ancré près du rivage dans un étroit fjord avec de hautes montagnes de chaque côté et couvert de filets de camouflage. À la réception de tout avertissement de raid aérien, un système élaboré de pots de fumée était allumé et la zone rapidement obscurcie par un écran de fumée. Ces mesures défensives combinées au mauvais temps ont fait échouer l'attaque. Un seul avion a réussi à localiser la cible et a largué une bombe de 1 800 kg et quatre bombes de 225 kg sans causer de dommages. 5 avions ont été perdus.

Le 28 avril 1942, le Bomber Command frappe à nouveau. Sur les 43 avions qui ont décollé, 32 ont attaqué le Tirpitz en 2 vagues, une première attaque de Lancaster en hauteur suivie d'une attaque par des Halifax plus bas. Vingt-huit bombes de 1 800 kg ont été larguées et trente plus petites, dont aucune n'a touché, et quarante-quatre mines de marque Mark XIX de 450 kg avec des fusées hydrostatiques fixées à 9 mètres. L'intention était que celles-ci soient abandonnées comme des quasi-missiles soit dans le fjord, soit sur le flanc de la montagne pour rouler jusqu'à la place du Tirpitz et exploser sous elle. C'était une idée astucieuse qui n'a malheureusement pas fonctionné et il est douteux que les 45 kg d'explosifs dans les mines aient causé beaucoup de dégâts, mais cela a inquiété les Allemands et les a forcés à prendre encore plus de mesures défensives. 5 bombardiers ont été abattus.

La nuit suivante, il y eut une attaque répétée de 30 bombardiers qui fut de nouveau déjouée par l'écran de fumée allemand. Des bombes et des mines ont été larguées autour du cuirassé dissimulé, mais encore une fois sans succès, pour la perte de 2 bombardiers (dont le W7656 TL-P qui n'avait pas retrouvé le bateau la veille et qui avait participé aux trois opérations contre le Tirpitz).

Figure 100. Le mémorial commémorant les équipages du Bomber Command de la Royal Air Force britannique qui ont été tués lors des attaques aériennes contre le Tirpitz à Fættenfjord en mars et avril 1942. Sur la pierre commémorative l'une des mines utilisées dans les attaques contre le Tirpitz ainsi qu'une partie de la chaîne d'ancre utilisée par le Tirpitz.

Jumeau du Bismarck (vainqueur, en une seule salve de canon, du croiseur de bataille britannique HMS Hood), le Tirpitz menaçait clairement la puissance navale britannique et le danger qu'il représentait immobilisa durant de long mois à Scapa Flow les plus grands navires de la Home Fleet. Le bâtiment effectua quelques raids sur la Baltique dans le but de couler les convois d'armement à destination de l'URSS, mais ces raids ne furent jamais très fructueux. Le Tirpitz ne se risqua jamais sur l'Atlantique Nord qui fut fatal au Bismarck. Il ne chavira que le 12 novembre 1944 aux environs de Tromsø, au nord de la Norvège.

© bismarck-class.dk (1-2)



En un mois, le Bomber Command avait réussi à faire trois attaques, ce qui n'était pas négligeable compte tenu des conditions météorologiques, et avait perdu 12 avions sur les 107 qui étaient partis; ils n'avaient pas réussi à causer le moindre dommage.



Figure 101. Cimetière de Trondheim (Stavne) où ont été enterrés les aviateurs de cette mission dont on a retrouvé le corps, 4^e (H) et 3^e (L) rangées depuis la Croix du Sacrifice.
Pierre commémorative sur le lieu de chute des avions W1020 et L7572 avec les listes des membres de l'équipage.
© Aircrew Remembered.



Figure 102. Runnymede Memorial, près de Londres, où sont accrochées de grandes listes avec les noms des aviateurs du Commonwealth dont on n'a pas retrouvé le corps. © Aircrew Remembered.

Dunkerque (France).



Tombé vers Bergues, touché par la Flak sur la cible, le Handley Page Halifax II (R9528 DY-) du 102 Sqn avait quitté Dalton (North-Yorkshire) à 22h06 pour les installations portuaires de Dunkerque.

1. Sergeant John Wallace BARBER, pilote, tué, 24 ans, Dunkirk Town Cemetery, parcelle 2 rangée 3 tombe commune 19-20.
2. Sergeant Frederick A. BARKER (RAF), mécanicien, évadé, passage en Suisse mai 1942.
3. Sergeant T.E. JOHNSON, observateur, évadé.
4. Sergeant George William BUTTERWORTH, navigateur, tué, 22 ans, Dunkirk Town Cemetery, parcelle 2 rangée 3 tombe 18.
5. Sergeant William NICOLL (RAF VR), radio-mitrailleur, tué, 20 ans, Dunkirk Town Cemetery, parcelle 2 rangée 3 tombe commune 19-20.
6. Sergeant G.V. LONG, mitrailleur, prisonnier de guerre No 249 Camp L6.
7. Sergeant A.R. EVANS (RAF), mitrailleur, évadé, blessé par shrapnel dans l'avion, parachute mitraillé et endommagé pendant sa descente provoquant une chute assez brutale avec fracture de la cheville, se pose à l'ouest de Bergues (59), a tué un Allemand pendant sa fuite en l'assommant, en bourrant ses poches de briques et en le jetant dans le canal, évasion avec réseau PAO par Gibraltar et retour en Grande Bretagne le 8 septembre 1942.



Figure 103. Cimetièrre de la ville de Dunkerque, parcelle 2 : ces aviateurs sont enterrés à la troisième rangée en partant de la Croix du Sacrifice. © cpgw.org.uk



Tombé à Dunkerque sur la cible, en essayant d'échapper à la Flak, suite à une perte de vitesse, un départ en vrille suivi du crash, le Handley Page Halifax II (W1017 MP-T) du 76 Sqn avait quitté Middleton St George (Durham) à 22h05 pour les installations portuaires de Dunkerque.

1. Sergeant Peter Cant MORRIS, pilote, tué, 27 ans, Dunkirk Town Cemetery, parcelle 2 rangée 3 tombe commune 6.
2. Sergeant Gerald Anthony SIMPSON, copilote, tué, 23 ans, Dunkirk Town

Cemetery, parcelle 2 rangée 3 tombe commune 7.

3. Pilot Officer William Alexander TRICKETT (RAAF), navigateur, prisonnier de guerre No 213 Camp L3.

4. Sergeant John POTTS, radio-mitrailleur, tué, 22ans, Dunkirk Town Cemetery parcelle 2 rangée 3 tombe commune 7.

5. Pilot Officer W. A. SHIELLS, radio-mitrailleur, prisonnier de guerre No 210 Camp L3.

6. Sergeant J. W. BROWN, mitrailleur, prisonnier de guerre No 224 Camps L3/L6/357.

7. Flight Sergeant George SANDERSON, mitrailleur, tué, 21 ans, Dunkirk Town Cemetery parcelle 2 rangée 3 tombe commune 6.



Iles de la Frise (Danemark).

Perdu en mer du Nord, près de l'île de Rømø (Danemark), à 1h05, touché par un chasseur de nuit du Stab II./NJG 3 piloté par Hauptman Günther Radosch, le Short Stirling I (N3727 MG-G) du 7 Sqdn a quitté Oakington (Cambridgeshire) à 21h33 pour mouiller des mines (nom de code : « Gardening » c'est-à-dire « jardinage ») vers les îles de la Frise aux Pays-Bas, au large de Heligoland (Rosemary Region) au Danemark.

1. Flight Lieutenant Bernard Moreland DENNY, pilote, tué, Runnymede Memorial, panneau 65.

2. Flight Sergeant Leslie N. HODGINS (RCAF), ingénieur de vol, tué, Runnymede Memorial, panneau 104.

3. Sergeant George W. CRAFT, navigateur, tué, Runnymede Memorial, panneau 80.

4. Sergeant Lloyd F. EVANS, bombardier, tué, Runnymede Memorial, panneau 82.

5. Pilot Officer George W. WILKINSON  radio-mitrailleur, tué, rejeté par la mer à Havsande près de l'île de Rømø le 5 octobre 1942 et enterré le 7 au cimetière de Kirkeby Churchyard (Rømø Island - Havneby, Tønder Kommune, Syddanmark, Denmark) sous la présidence de l'aumônier de la Marine Bukin, tombe 274.

6. Sergeant Allan PENMAN, mitrailleur, tué, Runnymede Memorial 91.

7. Sergeant Terence J. SAVAGE, mitrailleur, tué, Runnymede Memorial, panneau 93



Figure 104. Kirkeby Churchyard Cemetery dans l'île de Romo au Danemark et ses tombes dont celle de Wilkinson.
© Find a grave (1), Traces of War (2-3).

UN AVION ALLEMAND ETAIT TOMBE UN MOIS PLUS TOT A PURNODE.

Le 25 mars 1942 à 23h02, un Messerschmitt Bf 110 D-0 numéro 3193 immatriculé G9+IM s'est écrasé à Purnode, suite au tir d'un avion allié (moteur tribord touché, un seul moteur ne suffisant pas, et de la fumée remplissant la cabine), à 800 m au nord-ouest de Purnode (soit à 500 m dans les prairies en face du Prétéry), tuant ses deux membres d'équipage (fracture du crâne et crâne fracassé) qui ont été enterrés au cimetière communal de Saint-Trond (tombes 26 et 27) puis au cimetière de la base de Saint-Trond créé dans le jardin du château de Pitteurs d'Hiegaerts à Brustem. Cet appareil de la chasse de nuit de la Luftwaffe, du Nachtjagdgeschwader 1 – 4^e Staffel dépendant du 2^e Gruppe, (ou 4./NJG1, II./NJG 1) était parti de Saint-Trond contre le raid de la RAF sur Essen en Allemagne. Les



bombardiers n'étaient donc pas toujours perdants...

Pour améliorer l'autonomie, on ajoute un énorme réservoir en contreplaqué de 1.200 litres, appelé Dackelbauch (ventre de teckel), monté sous le fuselage. Les performances de l'appareil,

dans ses premières variantes Bf 110 D-0 s'en trouvent naturellement grandement altérées, et pire, une fois vide mais encore empli de vapeurs hautement inflammables, ledit réservoir a une fâcheuse tendance à exploser, d'où certaines disparitions longtemps restées incomprises.

A la désaffectation du cimetière de Brustem, le lieutenant Johannes CENKIER (né à Berlin le 22 février 1911) a été transféré le 14 mai 1948 au cimetière militaire allemand de Lommel (parcelle 21 tombe 67) avec une plaque commémorative au Waldfriedhof München, Grosshadern, Stadtkreis München, Bavaria (Munich, Bavière, Allemagne) où on retrouve Hans Baur, pilote personnel d'Hitler, Leni Riefenstahl, danseuse, actrice, photographe, réalisatrice entre autres du film sur les jeux olympiques de Berlin en 1936, Kurt Huber, professeur d'université et membre du mouvement de Résistance La Rose Blanche, Michael Ende, auteur du roman L'Histoire sans fin, Carl Krone, fondateur du cirque Krone, Carl von Linde, ingénieur et inventeur, Max Reger, compositeur, chef d'orchestre, pianiste, organiste et professeur de musique, Alfred von Tirpitz, grand-amiral à l'origine de la marine impériale allemande, Paul Heyse, écrivain et prix Nobel de littérature en 1910, Werner Heisenberg, scientifique et lauréat du prix Nobel de physique en 1932...soit 59 000 tombes prévues sur une superficie de 170 hectares dans une forêt existante (Wald = bois et Friedhof = cimetière).

Le gefreiter (= caporal) Hugo BERNASKO, (né à Saarbrücken le 11 septembre 1918) est, depuis le 18 mai 1948, au cimetière militaire allemand de Lommel (parcelle 21 tombe 203).



Figure 105. Messerschmitt Bf 110 D-0 « Dachelbauch » © Weapons and Warfare, Jean Marie Guillou.

ANNEXES ET DIGRESSIONS.

Partie III.

23 MARS 1944.

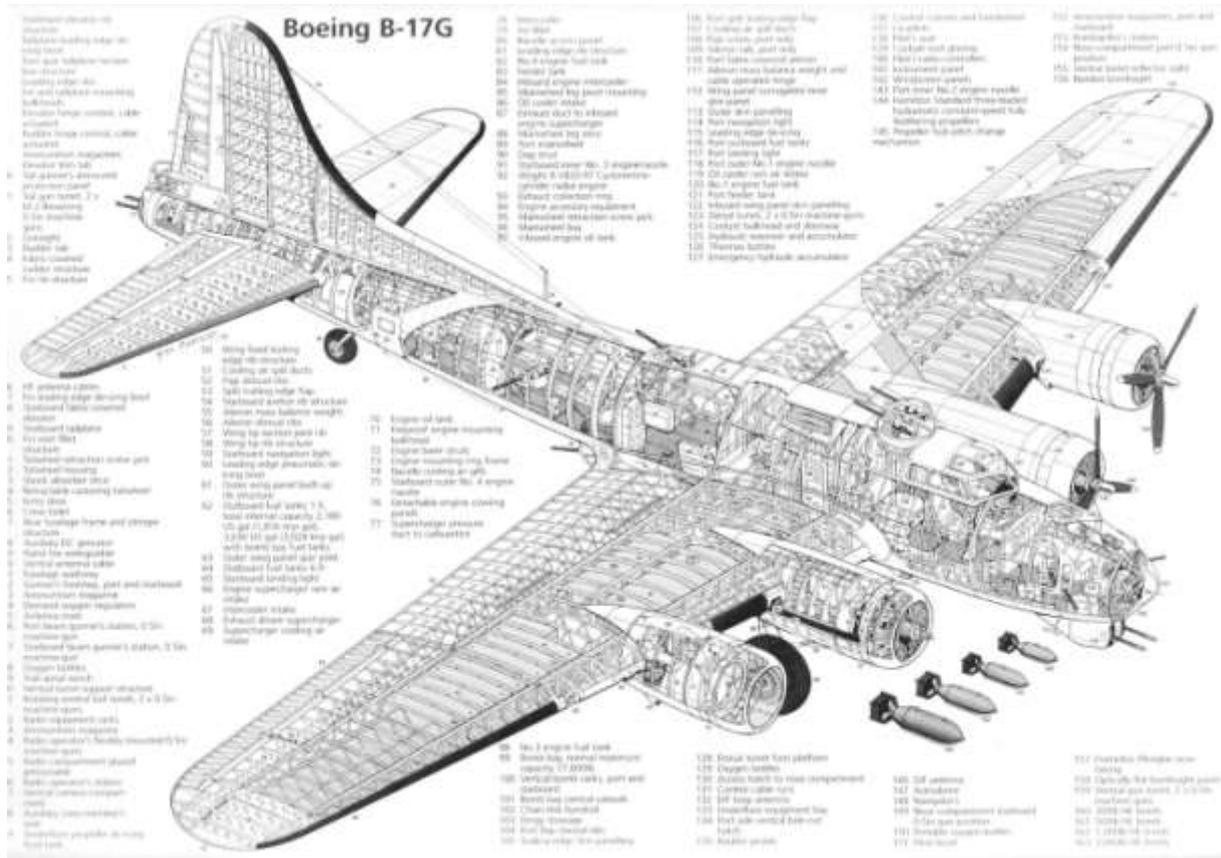


Figure 106. Boeing B-17 G. ©2.bp.blogspot.com



Figure 107. Trois jours plus tard, au détour d'une promenade, le dimanche 26 mars 1944. © JLW.

JEUDI 23 MARS 1944 UN AVION AMERICAIN (VIDE) S'EST ECRASE A DURNAL.



Figure 108. Boeing B-17G-30-DL « Flying Fortress » (42-38104 NV-I) 325BS/92BG (U.S.A.)
© Eighth Air Force Historical Society et JLW

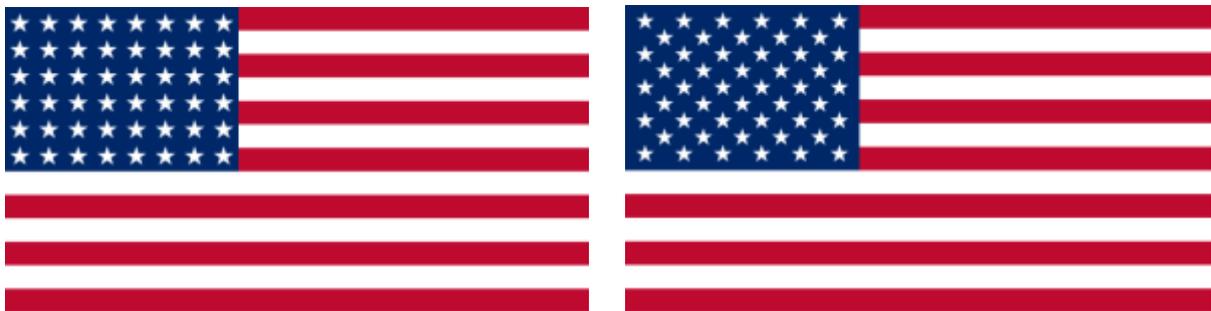


Figure 109. Le drapeau américain de l'époque aux 48 étoiles (pour 48 états contre 50, quant à l'actuel). © Wikipedia.



Figure 110. Insignes de la 8th Air Force, du 92 BG (Bomb Group) et du 325 BS (Bomb Squadron).
© Wikipedia, 8th AF PATCHES, 92nd USAAF-USAF Memorial Association (2)

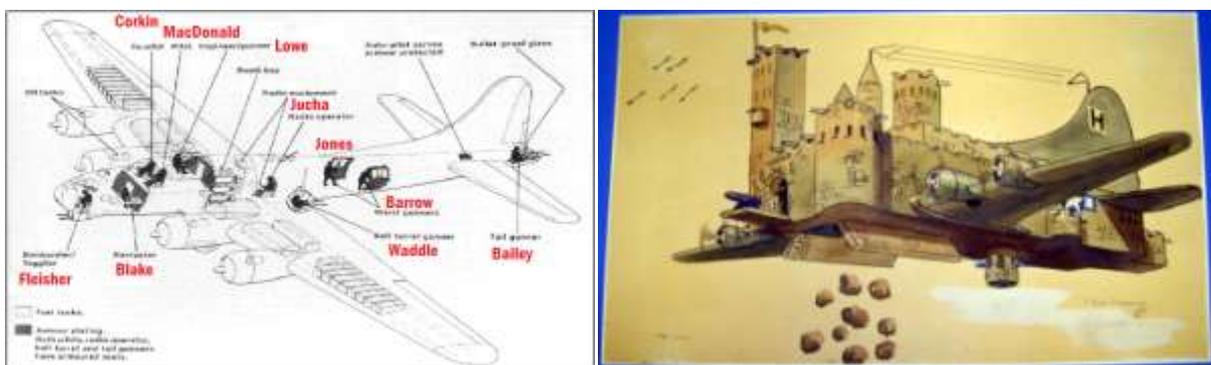


Figure 111. Positions des membres de l'équipage, Caricature de la Super Forteresse (nom donné au B-17 en raison de sa majestueuse allure par un journaliste américain qui travaillait au Seattle Times et qui a eu le grand privilège de voir l'engin voltiger dans les airs en 1935). © NCPedia (North Carolina, USA) + JLW, Wikipedia



Figure 112. Tombe de Thomas Joshua (dit Tom) CORKIN au Memorial Park Cemetery à Oroville, Butte County (Californie), Roger John BLAKE en 1944. © Find A Grave, Réseau Comète.



Figure 113. Tombe de Charles Max LOWE et de son épouse en recto-verso au cimetière national d'Arlington (Virginie), Robert T. WADDLE Sr et sa tombe au Little Rock National Cemetery à Little Rock (Arkansas) © Find A Grave, A. Rosseels.



Figure 114. Tombe d'Ernest Hughes JONES et de son épouse au à Fayetteville National Cemetery à Fayetteville (Arkansas)
Tombe de James Nathaniel BARROW et de son épouse au Raleigh Memorial Park à Raleigh, Wake County (Caroline du Nord) © Billion Graves.

Les dix membres d'équipage.

1 Lt. **Douglas Leo Mac DONALD** (Nebraska (USA) 26 septembre 1920-27 septembre 2009) - (Pilote) 17084198 et 0-804473. Résidant dans le comté de Pembina (Dakota), 4 ans de collège, employé non qualifié dans la construction d'avion, enrôlé le 12 mai 1942 à Grand Forks (North Dakota). Tombé à sa 18^{ème} mission environ. Prisonnier (Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang - Prusse 54-12). Sa mère habitait à Drayton (North Dakota, USA). Dernière résidence à Novato (Californie).

2 Lt. **Thomas Joshua « Tom » CORKIN** (Nevada (USA) 20 juillet 1919-Roseville (comté de Placer, Californie, USA) 4 mars 2009) 🇺🇸 (Copilote) 20907801 et O-751269. Résidant dans le comté de Butte

(Californie), 3 ans de collège, vendeur immobilier, enrôlé le 3 mars 1941 dans l'infanterie à Sacramento (California). Prisonnier (Stalag Luft 17B de Braunau-Gneichendorf, bloc 32B. Stalag 7A Moosburg (Bavière) 48-12. Camp de travail 46-3324. Krumbachstrasse 48-11. Camp de travail 3368 (Munich) 48-11). Il a été prisonnier jusqu'au 23 juin 1945, soit 457 jours, soit environ un an et quatre mois (la moyenne américaine est de 363 jours). Père Harry à Creville (Californie, USA). Capt. US Army Air Forces pendant la seconde guerre mondiale. Tom a servi dans la Seconde Guerre mondiale en tant que pilote de chasse de l'armée de l'air et plus tard en tant que pilote de bombardier. Lorsqu'il était pilote de bombardiers, il a été abattu et a passé 13 mois dans un camp de prisonniers avant d'être secouru par le général George C. Patton. Après avoir servi son pays, Tom est devenu avocat, ouvrant le cabinet d'avocats de Corkin & Corkin où il a travaillé de nombreuses heures pour aider à améliorer sa ville et son pays. Les dernières années de Tom consistaient à compiler ses souvenirs de la guerre pour aider à répondre aux nombreuses questions posées par ses enfants. Le plus grand plaisir de Tom dans la vie était le temps passé avec sa famille et le golf. Dernière résidence à Granite Bay (Californie). Enterré au Memorial Park Cemetery (5646, Lincoln Boulevard, Oroville, comté de Butte, Californie, USA).

2 Lt. **Roger John BLAKE** (Cicero (Chicago, Illinois, USA) 21 mars 1918-Phoenix (Arizona, USA) 17 septembre 2003) 🗿 (Navigateur) 16082292 et 0-809512. Résidant dans le comté de Washtebaw (Michigan), 4 ans de collège, acteur, marié à Lorry S. résidant à Cicero (Illinois), enrôlé le 14 avril 1942 à Detroit (Michigan). Sauvé par le réseau Comète, il n'a pas été fait prisonnier mais n'a pas réussi à quitter Bruxelles avant d'être délivré par les libérateurs anglais. Il a également servi (au sol) en Corée dans l'US Air Force et a terminé sa carrière militaire comme Lt Colonel. Dernière résidence à Phoenix (Arizona). Enterré au Fort Rosecrans National Cemetery à San Diego (comté de San Diego, Californie, USA) section : CBBB, rangée : 3, site : 133.

2 Lt. **Abner Edward FLEISHER** (Clifton (New Jersey, USA) 10 octobre 1918-Seminole (Floride) 3 juillet 2005) - (Bombardier + mitrailleur avant) 12054039 et 0-746950. Père autrichien, mère new-yorkaise. Résidant à East Orange dans le comté d'Essex (New Jersey), 4 ans d'études secondaires, machiniste, enrôlé le 12 mars 1942 à Newark (New Jersey), muté le 29 mai 1943. Tombé à sa 18^{ème} mission environ. Prisonnier (Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang - Prusse 54-12). Epoux après guerre de Margaret E. (New Jersey 1924 ?) résidant à Clifton. Dernière résidence à Longwood (Okaloosa County, Floride).

T/Sgt **Charles Max LOWE** (Jamesport (Missouri, USA) 2 mai 1922-18 mai 2005) 🗿 (Mécanicien + mitrailleur supérieur) 17000517. Résidant dans le comté de Daviess (Missouri), 4 ans d'études secondaires, marié, chaudronnier-tôlier, fils de Carl W. à Jamesport (Missouri). Prisonnier, s'est réengagé en 1945 à St Joseph (Missouri) pour Hawaï. Lieutenant Colonel de l'US Air Force ayant fait la deuxième guerre mondiale, la Corée, le Vietnam. Ayant résidé au Kansas. Dernière résidence à Colonial Heights (Virginie). Enterré au Arlington National Cemetery Section 66 site 1389 (Fort Myer, Arlington, comté de Arlington, Virginie, USA), époux de Evelyn Frances VERDEYEN (09 mars 1925-14 juillet 2012) enterrée avec son mari avec l'épithaphe au verso.

T/sgt **Walter Daniel JUCHA** (Chicago (Illinois, USA) 9 novembre 1923-8 février 1990) - (Radio) 16145537. Résidant dans le comté de Cook (Illinois), études primaires, seul avec des personnes à charge, fils d'Antienette à Chicago (Illinois). Prisonnier (Stalag Luft 17B de Braunau-Gneichendorf (Autriche) près de Krems 48-15, bloc 32B), s'est réengagé en 1946 à Ft Sheridan (Illinois) pour le Canal de Panama.

S/Sgt **Robert Theodore WADDLE** Sr (Dodge City (Kansas, USA) 26 février 1922-27 novembre 1995) 🇺🇸 (Mitrailleur inférieur) 20733366. Résidant dans le comté de Reno (Kansas), mécanicien automobile semi-qualifié, enrôlé le 13 mai 1941. Anciennement dans l'artillerie de campagne. Était soldat, batterie B, lorsque le bataillon a été mobilisé à Hutchinson en décembre 1940. Au camp Robinson, Arkansas, en janvier 1941 avec la 35^e division. Transféré au corps aérien de l'armée à Blythe, Californie, en mai 1941 ; devenu caporal dans l'escadron de bombardiers à Everett, Washington, blessé dans un accident d'avion à North Bond, Oregon. A servi en Alaska et aux îles Aléoutiennes avec l'armée de l'air pendant un an ; puis en Angleterre, en novembre 1943. Sergent-chef de l'armée de l'air, mitrailleur sur une forteresse volante basée en Angleterre. A accompli 20 missions dans l'ETO (European Theater of Operations). Abattu lors d'un raid de bombardement au-dessus de l'Allemagne le 23 mars 1944. Blessé et fait prisonnier. Prisonnier (Stalag Luft 17B de Braunau-Gneichendorf (Autriche) près de Krems 48-15, bloc 32B). Détenu prisonnier pendant un an, libéré au printemps 1945 par les troupes américaines. Mère Agnes M. à Arlington (Kansas). Dernière résidence à Malvern (Arkansas). Enterré le 30 novembre 1995 au Little Rock National Cemetery, Little Rock (comté de Pulaski, Arkansas, USA) avec la mention CMSGT (Chief Master Sergeant) de l'US Air Force pendant la seconde guerre mondiale et la Corée et prisonnier de guerre, section : 5, site : 7043A.

S/Sgt **Ernest Hugues JONES** (Aberdeen (comté de Brown, South Dakota, USA) 15 novembre 1916-Rogers (Comté de Benton, Arkansas, USA) 26 octobre 2001) 🇺🇸 (Mitrailleur droit) 17155496. Résidant dans le comté de Mower (Minnesota), 4 ans d'études secondaires, emballeur, enrôlé le 5 novembre 1942 à Ft Snelling (Minnesota). Prisonnier (Stalag Luft 17B de Braunau-Gneichendorf (Autriche) près de Krems 48-15, bloc 32B). Epouse à Mitchel (South Dakota, USA) où elle réside, Hazel Mae (06 septembre 1915-9 décembre 2007). Vétéran. Enterré à Fayetteville National Cemetery (700 Government avenue, Fayetteville, comté de Washington, Arkansas, USA), section 20 rangée C site 5, avec son épouse.

S/Sgt **James Nathaniel BARROW** (Raleigh (comté de Franklin, North Carolina, USA) 12 décembre 1907-Durham (comté de Durham, North Carolina, USA) 24 mars 1997) 🇺🇸 (Mitrailleur gauche) 34664111. Résidant dans le comté de Wake (Caroline du Nord), 4 ans d'études secondaires, typographe, marié à Flora C. résidant à Raleigh (North Carolina), engagé 25 janvier 1943 à Ft Bragg (North Carolina). Prisonnier (Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang - Prusse 54-12). Il était prisonnier de guerre détenu par les Allemands pendant la Seconde Guerre mondiale. Selon sa version, il était le tireur de queue d'un B-17 quand il a été abattu au-dessus des lignes ennemies. Lui et deux autres hommes s'en sont sortis vivants mais ont été presque affamés à mort par les Allemands. Ils ont été libérés à la fin de la guerre. Il aimait montrer ses photos et ses médailles à ses petits-neveux. Dernière résidence à Raleigh (North Carolina). Enterré au Raleigh Memorial Park (Raleigh, Comté de Wake, North Carolina) époux de Flora Catherine GREEN (Raleigh (comté de Wake, North Carolina, USA) 29 octobre 1911-Raleigh (comté de Wake, North Carolina, USA) 16 décembre 1997) enterrée avec lui.

S/Sgt **William Parker BAILEY** (Texas (USA) 19 juin 1922- ?) (Mitrailleur arrière) 19106068. Résidant dans le comté de Pima (Arizona), 2 ans d'études secondaires, employé de commerce, engagé le 9 juin 1942 à Phoenix (Arizona). Prisonnier (Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang - Prusse 54-12). Mère Clarence R. HOWARD à Tucson (Arizona, USA) et épouse à Sweetwater (Texas). *Pas de William BAILEY avec cette date de naissance... mais un William Parker BAILEY (Bell (Texas) 19 juin 1924-29 mars 2005) ayant*

vécu en Arizona et dont la dernière résidence était à Glendale (Los Angeles, Californie) : *il se serait donc vieilli de deux ans pour s'engager...*



Figure 115. Poste de pilote, du bombardier, des mitrailleurs, du passage. © Adobe Stock.

Opérations stratégiques de la Huitième Force aérienne U.S. du jeudi 23 mars 1944 - Mission 275

524 B-17 et 244 B-24 sont envoyés pour attaquer des aérodromes dans l'ouest de l'Allemagne et des usines d'aéronefs dans la région de Brunswick; en raison de conditions météorologiques défavorables, seuls 68 B-24 ont touché une cible principale et 639 bombardiers ont touché une cible secondaire ou une cible d'opportunité; les bombardiers revendiquent 33, 8 et 11 avions de la Luftwaffe; 22 B-17, 6 B-24 et 4 P-51 sont perdus; les détails sont:

1. 205 B-17 ont frappé Brunswick et 3 cibles d'opportunité; 16 B-17 sont perdus, 1 endommagé de façon irréparable et 221 endommagés; les victimes sont 3 tués, 6 blessés et 158 disparus.
2. 47 B-17 ont atteint la cible secondaire à Münster, 83 à Hamm, 67 à Ahlen et 19 à Neubeckum; 6 B-17 sont perdus et 56 endommagés; les victimes sont 1 tué, 3 blessés et 61 disparus.
3. 68 B-24 ont touché la cible principale, l'aérodrome de Handorf; 36 ont atteint la ville de Achmer, 21 l'aéroport de Achmer, 12 Münster, 52 Osnabruck et 14 autres cibles d'opportunité; 6 B-24 sont perdus et 45 endommagés; les victimes sont 1 blessé et 59 disparus.

L'escorte est fournie par 119 P-38, 539 P-47 des huitième et neuvième forces aériennes et 183 P-51 des huitième et neuvième forces aériennes; les détails sont:

1. P-38: pas de réclamations ni de pertes.

2. P-47 réclament 4, 0 et 10 avions de la Luftwaffe; 1 P-47 est endommagé de façon irréparable et 1 endommagé.

3. P-51 réclament 18, 1 et 6 avions de la Luftwaffe; 4 P-51 sont perdus et 1 endommagé; 4 pilotes sont disparus.

Les avions de chasse revendiquent également 2, 0 et 10 avions de la Luftwaffe au sol.



Figure 116. Le trajet du B-17 d'après les documents officiels (illustrant aussi la boucle faite par les bombardiers américains et anglais pour atteindre et revenir de leur objectif, partant par le sud et revenant par le nord ou inversement - l'aller où il a survolé les environs de Durnal ; le retour prévu initialement mais de plus en plus problématique et le changement de cap en rouge) et les lieux de passage des différents aviateurs qui n'arriveront pas au sud d'Anvers avant leur départ pour les camps allemands, sauf pour Blake qui tournait dans Bruxelles avant d'être libéré par les soldats anglais. La cible (« TARGET ») étant plus au sud que Münster (Westphalie) indiquerait qu'ils étaient de la deuxième mission, celle sur Hamm. L'heure anglaise et l'heure allemande sont identiques, heure d'hiver, GMT + 1. © Fold3.com, Google Maps et JLW.



Figure 117. Consolidated B-24 Liberator, Boeing B-17 Flying Fortress, Lockheed P-38 Lightning (double queue), North American P-51 Mustang (fin nez), Republic P-47 Thunderbolt (gros nez)
© The Aviation History Online Museum(1), Bill Lindsay (2-3)

Durant la deuxième guerre mondiale, la gare de Hamm, important nœud ferroviaire pour les industries, fut un but important des attaques aériennes : 1.131 personnes furent tuées et la ville sera détruite à 80 %.

A cause du train d'escargot des B-17 (220 km/h) et de la portée limitée de l'escorte de chasseurs, ceux-ci devaient se relayer. Les P-47 les rejoignaient aux alentours de la côte française et les accompagnaient environ un tiers du chemin puis faisaient demi-tour. Les P-38 prenaient alors la relève et les escortaient pour le second tiers du chemin. Ils étaient alors remplacés par des P-51 qui les accompagnaient jusqu'à la zone de largage et une partie du chemin de retour. Ces « petits amis » les escortaient enfin en ordre inverse de l'aller. Pendant leur retour vers l'Angleterre, tous les chasseurs volaient à basse altitude à la recherche d'une cible : train, convoi de camions (un chasseur frappait le camion de tête puis celui de queue, ce qui rendait tout mouvement impossible pour le convoi ; ensuite, tous les chasseurs s'approchaient et détruisaient les camions l'un après l'autre) : tout était bon pour retarder la machine de guerre ennemie.

L'autre opération du jour de la 8th Air Force : Mission 276 : 5 des 5 B-17 lancent 262 liasses de tracts sur Grenoble, Vichy, Lyon, Toulouse et Limoges, en France, de 22h27 à 23h04 sans perte.

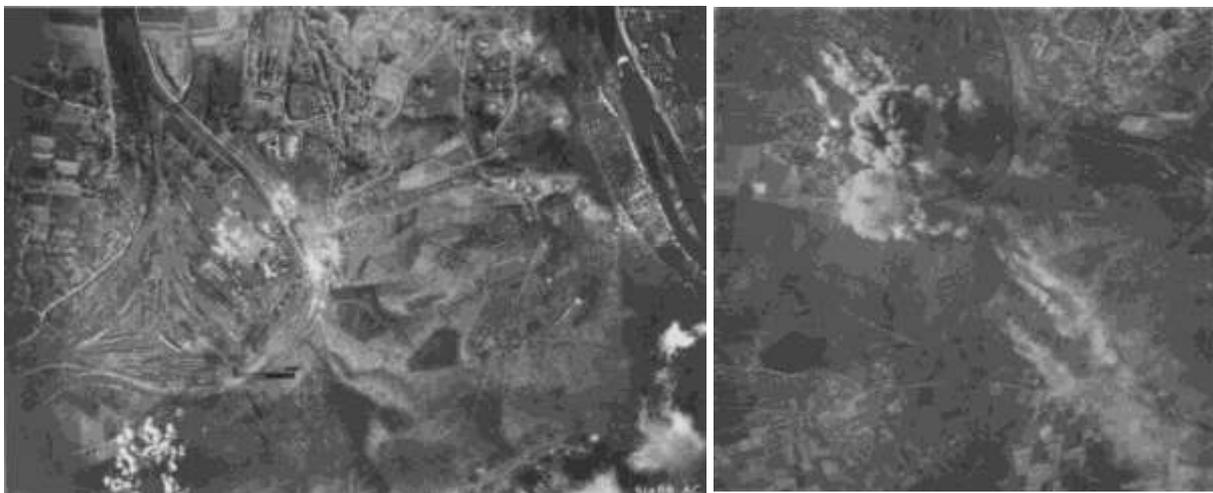


Figure 118. Un exemple de bombardement de gare près de chez nous, à Namur (photos publiées le 9 juin 1944, peut-être prises lors de la mission du 31 mai 1944 qui a touché aussi Hamm). Photo de gauche, on reconnaît : à gauche, Ronet sous les bombes incendiaires avec la Sambre et, à droite, La Plante avec l'île Vas-t'y-Frotte sur la Meuse. Photo de droite, le hangar principal de Ronet caché par la fumée de l'incendie. © Fold3.com

Le bombardier « du fond ». raconté par Roger Cochart dans son livre sur Durnal.

Par une belle journée de mars 1944, le 23, un avion allié est mis à mal par les Allemands au-dessus de Lustin. La formation vient de Hollande et a déjà essuyé de gros coups du côté d'Anvers. L'équipage pressent la catastrophe et saute en parachute. La carlingue vient s'enfoncer dans le sol, à cinquante mètres de la maison du **petit bwè**, occupée (en 1992) par la famille Renaville-Septon. Les restes de l'avion parsèment le pré, côté sud de la route de Spontin.

Tous les villages des environs avaient été alertés. Les femmes de Crupet se disaient que l'avion était tombé **au bwè dzeu l'vye** et, telles les rois mages, elles avaient suivi le météore. La déconvenue des Allemands fut sans mesure : ils s'étaient munis de cercueils qui, heureusement cette fois, n'étaient pas nécessaires.

Et voici ce que les aviateurs ont vécu.

La Forteresse volante B-17, Boeing B-17G-DL Flying Fortress de numéro de série 42-38104 et immatriculé NV-I, de l'USAAF 92 Bomber Group, 325 Bomber Squadron, construit chez Douglas à Long Beach (Californie, USA, dans la banlieue de Los Angeles), livré à Cheyenne le 14 décembre 43, Gr Island le 27 décembre 1943, Presque Is le 26 janvier 1944, assigné au 457BG à Glatton le 17 février 1944, transféré au 325BS/92BG [NV-I] à Podington le 11 mars 44, décolle le 23 mars 1944 à 07h50 de Podington. Après le largage des bombes sur Münster, à 10h45 (ou 11h50 ou 11h55 par erreur à l'heure d'été ?) d'une altitude de 7.200-7.500 mètres, il est touché par la Flak puis pris sous le feu de chasseurs allemands. La queue est fortement endommagée et peu après, alors qu'ils atteignent la frontière néerlandaise-allemande, le feu se déclare dans l'aile gauche. L'appareil continue sa route en direction de Rotterdam et de la Mer du Nord. Alors que l'équipage se rend compte qu'il ne pourra plus atteindre l'Angleterre, l'avion est dérouté vers le sud en direction d'Anvers via Rosendaal.

Le pilote, Lt Douglas L. Mac DONALD donne l'ordre d'évacuer et tous les membres de l'équipage seront sains et saufs.

Quatre hommes sautent au sud de Breda :

Le mitrailleur dorsal T/Sgt Charles M. LOWE atterrit près de Etten (Pays-Bas) et s'évade en Belgique via Breda, vraisemblablement grâce à Christ VAN DEN BUYS, mais est arrêté à Anvers.

Le mitrailleur gauche S/Sgt James N. BARROW, le bombardier 2nd Lt Abner E. FLEISHER et le mitrailleur arrière S/Sgt William P. BAILEY atterrissent entre Breda et Tilburg (Pays-Bas) et sont faits prisonniers et dans un camp de prisonnier aux Pays-Bas le 24. FLEISHER, capturé le 23 entre 12 et 13 heures près de Zundert, est interrogé à 17h00 à la base de Gilse-Rijen où il refuse de donner des indications sur le type d'avion mais, blessé, il passera par un hôpital jusqu'au 6 avril.

Le restant de l'équipage saute peu après.

L'avion continuera seul vers le sud, avant son coup de grâce par un chasseur allemand au dessus de Lustin, pour s'écraser à Durnal à 12h35 (et non 12h15 rectifié). La garde de l'épave sera assurée par la police belge puis par la base de Florennes.

On peut se demander comment un avion abandonné par son équipage peut encore parcourir une telle distance avant que de toucher le sol! Un avion « sans pilote », mais sur pilotage automatique, peut parcourir une très longue distance pour autant qu'il ait une assiette suffisante et une vitesse supérieure à la limite de décrochage. Cette vitesse est maintenue par les moteurs (s'ils fonctionnent encore et s'il y a du carburant) ou par un léger piqué.

Le pilote, Douglas L. Mac DONALD atterrit dans les environs du camp de travail de Tereik (Belgique) et est immédiatement arrêté, ce 23.

Le copilote 2nd Lt Thomas J. CORKIN atterrit dans la région frontalière et est pris en charge par Jozef-Maarten VISSERS « De Witte » de Tereik.

Le mitrailleur droit S/Sgt Ernest H. JONES atterrit aux Pays-Bas et est aidé par GOETSTOUWERS et VAN ERCK.

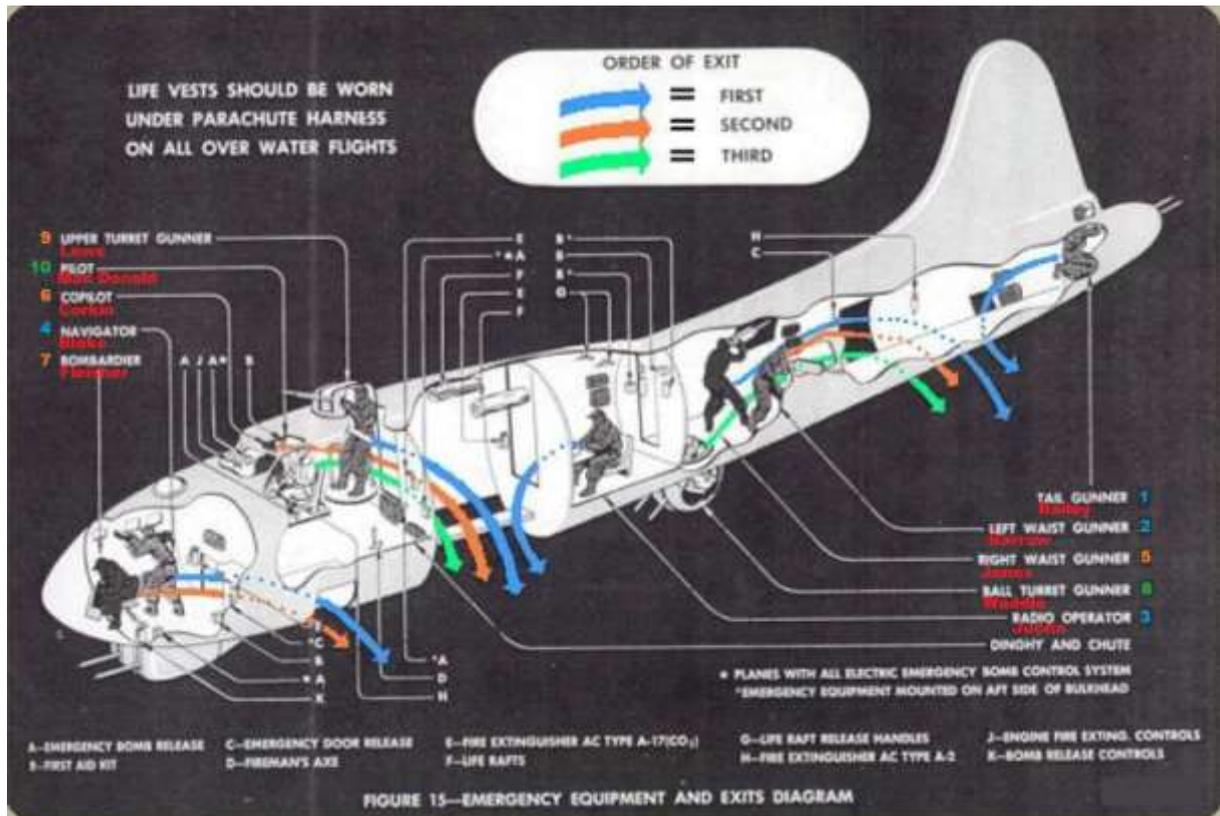


Figure 119. L'ordre théorique d'évacuation. © Des avions, des villages et des hommes, de Philippe Save + JLW.



Figure 120. Les neuf aviateurs faits prisonniers recevront la « Prisoner of War Medal ». © The Hall of Valor Project.

CORKIN et JONES sont conduits à Loenhout (Belgique) auprès de la famille JOCHEMS.

Le mitrailleur ventral S/Sgt Robert T. WADDLE atterrit à Brecht (Belgique) et est caché par C. DE CLERCK.

On ne sait pas exactement où ont atterri le navigateur 2 Lt Roger BLAKE et l'opérateur radio T/Sgt Walter D. JUCHA.

CORKIN, JUCHA, JONES et WADDLE arrivent finalement chez Corneel NOUWS à Gooreind (Belgique). Ils sont ensuite aidés par Adolf HEEREN de Brasschaat (Anvers) mais ils seront finalement arrêtés, certains d'entre eux à Brasschaat, d'autres à Anvers.

JUCHA a été capturé entre le 24 et le 28, WADDLE entre le 25 le 28 et JONES le 26, tous en civil par la Geheime Feldpolizei (GFP) 712 d'Anvers, dans la zone d'Anvers et arriveront au point de rassemblement des prisonniers le 11 avril. CORKIN sera admis (à l'hôpital ?), blessé, le 28 à 17h25.

Roger BLAKE sera le seul à pouvoir réussir son évasion. Il saute à 6.000 m, ouvre son parachute à 2.300 m, atterrit à 15 km au Nord-Ouest de Breda (Noord-Brabant, Pays-Bas) et marche pendant deux jours et deux nuits avant d'approcher un fermier qui lui donne des vêtements civils. Ce fermier, aidé d'un policier, le fait traverser la frontière hollando-belge pour le

confier à un troisième homme. Celui-ci remet 20 francs belges à l'aviateur et le met sur la route d'Anvers. Arrivé dans la ville, il déambule avant de prendre un tram dont il descend pour ensuite marcher vers Boom. Là, il aborde un homme manchot qui lui donne à manger avant de le mettre dans un tram. Comme il y a erreur de direction, Blake en descend et fait à pied le trajet inverse pour retrouver le manchot. Celui-ci le fait se cacher dans une étable où il tentera de dormir, transi et trempé.

Au matin, un autre homme arrive et répare ses chaussures avant que Blake ne se mette en route à pied vers Londerzeel-West (Brabant flamand). Là, dans un champ, il approche un jeune garçon, fils d'un tenancier de café, qui le guidera jusqu'à sa maison où il pourra manger et dormir. Par la suite, un « Johnnie WILLIAMS » apparaît qui, en compagnie d'une jeune fille, emmène Blake à la maison de sa mère au 57 Geerdegemvaart à Malines où Blake loge pendant deux mois. La mère de Johnnie avait été mariée à un soldat anglais ayant combattu durant la guerre précédente; ses sœurs, qui tenaient une confiserie en ville, s'occupaient d'assurer l'alimentation de l'évadé. Durant le séjour de Blake à cette adresse, y furent également hébergés deux prisonniers de guerre russes évadés ainsi qu'un belge réfractaire.

Le rapport de Blake mentionne que le 8 ou 9 mai, le mari de la fille d'un précédent mariage de Mme WILLIAMS, ingénieur dans une centrale télégraphique à Bruxelles, guide Blake vers Bruxelles pour le confier à un homme (Jacques DELHAYE du groupe « Insoumis » ?) qui, lui, le mène chez Albert STEIN, 30-40 ans, tenancier de la Brasserie ALBERT au 1 Rue de la Conciliation à Anderlecht, au coin avec le 17 Rue de la Justice. Blake a été logé là pendant deux mois, avant d'être guidé vers la maison d'un citoyen suisse marié à une belge et vivant avec elle à la Rue Vondel à Schaerbeek.

C'est probablement chez ce couple qu'il vit l'épisode qu'il relate dans le livre de l'AFEES (Air Forces Escape and Evasion Society, Turner Publishing Cy, 1992): Evadé depuis environ six semaines et en mauvaise condition physique, il se trouve dans le Nord de Bruxelles près d'une grande gare de triage [la Rue Vondel se trouve effectivement près de la Gare du Nord) où il est caché dans une maison en compagnie d'un marchand de moyens contraceptifs et de sa jolie épouse. Avant de quitter pour un temps la maison, le couple lui dit de ne pas faire de bruit et de ne pas aller ouvrir si quelqu'un frappe à la porte. Une nuit vers la mi-mai, Blake, seul dans le logement, entend le parquet craquer à l'extérieur de sa cachette et voit la poignée de porte actionnée à plusieurs reprises, sans succès. Le manège dure plus d'une heure jusqu'à ce qu'il entende des pas s'éloigner puis la porte de rue claquer. Il rassemble ses maigres effets (un rasoir et des lames, quelques barres de chocolat, une carte...) et s'enfuit par une porte arrière. Il se poste à l'arrêt de tram près d'un parc voisin, où il attend le retour de l'épouse de son hébergeur. Il lui raconte sa mésaventure et elle lui dit de rester dans le parc en attendant qu'elle vérifie la situation. Elle apprend que c'était effectivement la Gestapo qui le recherchait et on dit alors à Blake de retourner chez le cafetier Albert STEIN et arrivé là, le réseau est à nouveau contacté.

Jacques DELHAYE amène alors Blake chez Louise KNOPS, épouse Miguel NAVARRO, au 199 Rue de Flandre, Bruxelles-Ville (résistante aux Insoumis) et l'aviateur loge chez elle pendant deux semaines. Il y a probablement rencontré Glenn Brenneke. Vraisemblablement suite à une dénonciation de la présence de Blake dans l'immeuble par l'occupant du rez-de-chaussée des NAVARRO-KNOPS (mais il y a d'autres raisons, dont des filatures à Paris quand Louise KNOPS travaillait pour Aline DUMONT et sa mère), la Gestapo fait une descente sur place au matin du 30 juin. Blake déclare avoir échappé

« de justesse » à une arrestation, ce qui ne sera pas le cas de Louise KNOPS. Embarquée à bord d'un train en partance pour l'Allemagne le 3 septembre 1944 (le « Train Fantôme »), elle pourra éviter la déportation grâce à l'action de cheminots résistants.



Figure 121. Les fameuses traînées blanches des bombardiers en route pour l'Allemagne. © Fold3.com

Retourné à nouveau chez Albert STEIN à Anderlecht, il y séjourne pendant une quinzaine, après quoi on le transfère à la maison d'un Lt GODEFROID, aviateur durant le dernier conflit, et sa femme GABRIELLE, au 93 Avenue de l'Opale à Schaerbeek où il rencontre le Lt David O'Boyle. Le rapport d'évasion de Blake indique que ce dernier avait été aidé par M. STOCKER, un cousin de GODEFROID, et habitant au 93 Rue « Emile Marx » (?) ainsi que par la famille DE WALS, pâtisseries au 170 Chaussée de Mons à Anderlecht.

Le rapport de Blake renseigne que, pendant qu'il se trouvait à Bruxelles, l'homme en charge de ses déplacements d'une cachette à l'autre était « Joe PARKS », directeur de parc, du 102 Avenue Edouard Speeckaert à Woluwe-Saint-Lambert, dont le chef était « Madame ANNE » (= Anne BRUSSELMANS). Blake déclare avoir ouï-dire que l'organisation avait été mise en danger par un mitrailleur Américain qui, pendant son hébergement par le réseau, avait apparemment rencontré une Allemande dont il serait tombé amoureux et sous l'influence de laquelle il aurait dévoilé les noms et adresses de personnes aidant des évadés américains. Une des personnes arrêtées suite à cela est citée dans le rapport comme étant Mme KNOPS (= Louise KNOPS). Il conclut en indiquant que lorsque l'appartement de Mme KNOPS fut envahi par les hommes de la Gestapo, le chef de ces derniers fut abattu par un Américain blessé qui se trouvait hébergé là. Blake dit ignorer ce qu'il est advenu de cet Américain par la suite. [Ces événements se sont déroulés à l'aube du 30 juin 1944.] Une autre raison

est que Blake et O'Boyle étaient cachés dans un groupe pénétré par le VMann René Van Muylem, et il est difficile de discerner les rumeurs de ce qui s'est réellement passé.

Roger Blake et David O'Boyle sortent de leur cachette le 4 septembre 1944 lors de la Libération de la ville pour aller à la rencontre de soldats des Irish Guards. On les fait se regrouper avec de nombreux autres évadés à l'Hôtel Métropole et de là, Blake déclare s'être rendu directement à l'aéroport pour rencontrer un Air Commodore. Ce dernier l'emmène alors sans tarder le 6 septembre par avion à Northolt en Angleterre d'où Blake rejoindra Londres pour y être interrogé le lendemain par l'I.S.9.

L'aérodrome de Podington.



Figure 122. La tour (avec un bureau de surveillance) devenue maison d'habitation. © controltowers.co.uk

L'aérodrome situé dans le comté du Bedfordshire à 10 km au SE de Wellingborough, fut construit à l'origine comme poste de commandement pour deux escadrilles de bombardiers de la RAF en 1941/42 puis fut transféré à la 8e USAAF le 19 avril 1942 qui le reconstruisit avec des pistes allongées et le rouvrit en août 1942. Il comportait trois pistes en béton ou en tarmac avec deux hangars T2. Cependant, les travaux d'allongement des pistes n'ont pas été couronnés de succès en raison des problèmes de terrain: l'une des pistes est restée longue de un kilomètre, la plus courte de tous les aérodromes de la huitième force aérienne.

Son code d'identification était PM et était la station 109 de l'USAAF.

Du 27 avril au 28 octobre 1942, ce fut le 28e escadron de transport de troupes du 60e groupe de transport de troupes (Troop Carrier), avec des C-47.

D'août 1942 à mai 1943, il reçut aussi la 8e BC, CCRU, (Combat Crew Replacement Unit) Unité de remplacement de l'équipage de combat.

D'août 1942 également à septembre 1942, le personnel du 301^e Bomb Group comme satellite à Chelveston.

De septembre 1942 à novembre 1942, le 15ème Escadron de Bombes, ici avec des Bostons, avant de partir en Afrique du Nord.

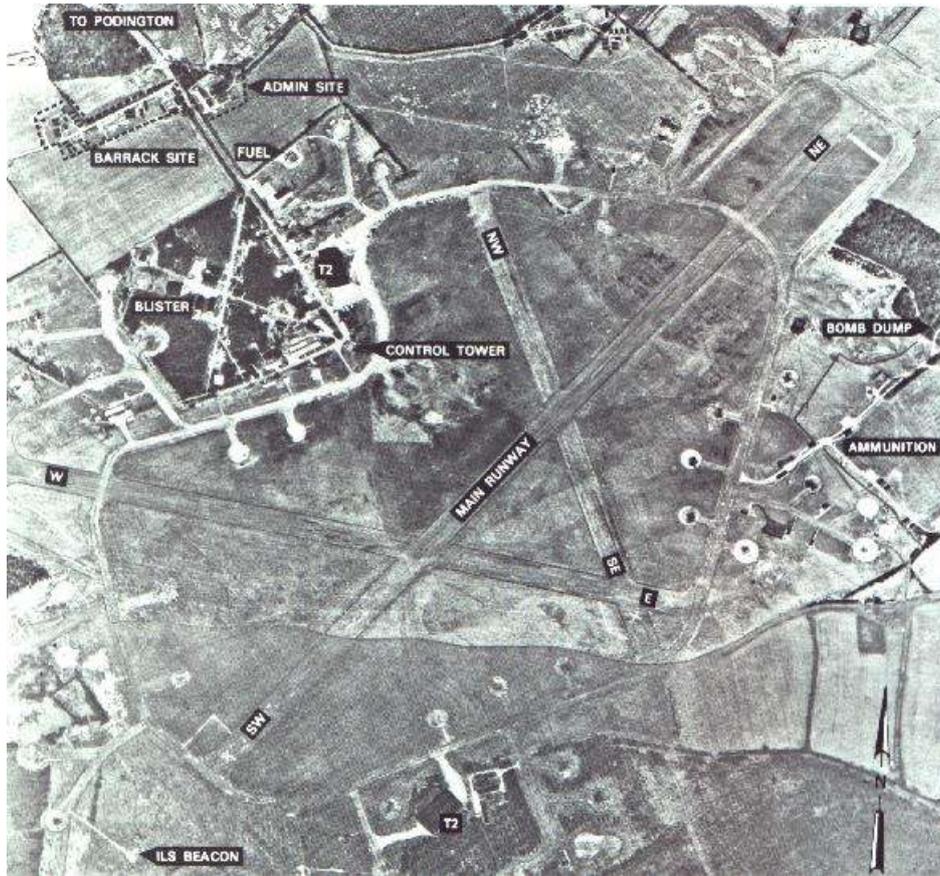


Figure 123. Aérodrome de Podington à l'époque et actuellement. © Trakbytes, Controltowers, Google Maps.

De mai 1943 à juin 1943, le 100^e BG (Groupe de bombardement) (H) « The Bloody Centième » ici, déplacé à Thorpe Abbots.

De septembre 1943 à juillet 1945, les escadrilles de bombardement des 325e, 326e, 327e et 407e escadrons de bombardement du 92nd Bombardment Group (Heavy = lourd), « Fames Favourite Few » (= Les Préférés de la Gloire), ont déménagé ici d'Alconbury avec des B-17, pour un total de 308 missions dont celle qui se termina à Durnal.

Actuellement, cet espace est dédié à l'agriculture, à l'industrie et à une bande d'accélération pour les courses de dragsters sous le nom de « Santa Pod ». Il comprend de nombreux bâtiments.

Aux déracinés de leurs maisons et de leurs familles, que pourrait offrir le Bedfordshire rural ? Une grande amitié a grandi avec les habitants, dont beaucoup ont invité les GI et les officiers chez eux, pendant que les Américains les accueillaient dans le camp, notamment en organisant des fêtes de Noël pour les enfants. Une partie de la population locale travaillait dans le camp et était transportée par camion vers et depuis leur domicile. L'Aéro Club de la Croix-Rouge américaine avait particulièrement besoin d'aide. Beaucoup de gens ont dû être très désolés de voir le départ des GI et de nombreux liens étroits ont été brisés,

Fermé en 1946, l'aérodrome fut alors utilisé par le ministère de l'Air pour le stockage de sacs de sable jusqu'à sa vente en 1961.

La piste principale de cet aérodrome apparaîtrait dans le générique de la légendaire série de télévision « Le Prisonnier » (datant de 1967).

Récrivons l'histoire.

Le pilote a eu peur de s'élancer au dessus de la mer pour rejoindre l'Angleterre et pourtant son avion vide traversera la Belgique.

Voici l'histoire d'une Forteresse B-17 fantôme qui a atterri sur un aérodrome, sans équipage à bord !!

Une forteresse volante B-17 est arrivée sur une base aérienne de la RAF avec le train d'atterrissage baissé et a fait un atterrissage presque parfait. Au cours de l'atterrissage, une pointe d'aile a piqué dans le sol, ce qui a amené l'avion à un rebond à environ 90 pieds (27 m) de l'une des positions de l'artillerie.

Une des hélices a été froissée et s'est arrêtée, tandis que les trois autres tournaient.

Le bombardier s'arrête complètement; les équipes de la base aérienne attendent ... mais on ne voit personne sortir de l'avion.

20 minutes après l'atterrissage du B-17, John V. Crisp est arrivé sur le site. Les hélices continuaient à tourner, mais même après ce temps, personne n'avait débarqué de l'avion. Crisp entra dans l'avion et regarda avec appréhension.

Il n'y avait absolument personne à l'intérieur. Cependant, il y avait des signes d'occupation récente. Après quelques manipulations d'essai et d'erreur, Crisp réussit à arrêter les moteurs restants.

La seule chose qui s'y trouve est la copie des communications radio et le journal du pilote.

Dans ce journal, le pilote a écrit que le bombardier était gravement endommagé et que l'équipage était gravement blessé. Mais la forteresse volante n'a pas été endommagée du tout et, comme cela peut sembler impossible, on a vu l'avion voler et atterrir et cela sans pilote!

Crisp a écrit: « Je suis ensuite allé au poste du navigateur. Le journal du bombardier était ouvert sur le bureau du navigateur et on lisait ces derniers mots: « Mauvaise Flak ».

Aussi sur le bureau du navigateur était le livre de code quotidien. Ce livre de code a permis à l'équipage d'identifier les couleurs et les lettres de la journée à des fins de communication. Dans le fuselage, il y avait plusieurs vestes de vol avec leurs cols de fourrure distinctifs, regroupés avec quelques barres de chocolat, partiellement mangées dans certains cas.

« Au cours de notre recherche dans le fuselage, nous avons trouvé des parachutes soigneusement rangés, environ douze, et prêts à être clipsés. Cela a seulement ajouté au mystère et a rendu la disparition de l'équipage encore plus inexplicable. Au nez de plexiglas du B-17, le viseur de bombardement était totalement intact, son couvercle soigneusement à côté.

Le commandement du service de la 8^e armée de l'air des États-Unis, dont le siège est en Belgique, a envoyé une équipe du personnel de service pour enquêter. Quand ils ont vérifié le numéro de série du bombardier, ils découvrirent que le B-17 appartient au 91^{ème} groupe de bombardiers des États-Unis et qu'étonnamment, l'équipage était déjà à sa base en Angleterre.

La Forteresse volante B-17 était en mission sur les cibles pétrolières de Merseburg, y compris la raffinerie de pétrole de Leuna. Le bombardier a eu des problèmes juste avant d'atteindre la zone cible.

Le B-17 n'a pas pu rester à la même altitude que les autres bombardiers du groupe et, en outre, les crémaillères fonctionnaient mal. Le B-17 a eu un coup direct qui a mis le moteur n ° 3 hors service et un autre coup au centre de l'avion a causé un tremblement de lumière.

« Nous avons pris un coup direct dans la baie de la bombe », a déclaré le pilote Harold R. DeBolt, « et, pour ma vie, je ne sais pas pourquoi les bombes n'ont pas explosé ».

Avec le mauvais temps et une hélice faussée, DeBolt s'est dirigé vers l'Angleterre. Mais le B-17 ne sachant évidemment pas revenir vers l'Eastern anglais, la zone d'atterrissage d'East Anglia, il a changé d'avis et établi les coordonnées pour Bruxelles.

Le pilote a d'abord ordonné à l'équipage de jeter tout l'équipement et les accessoires pour alléger l'avion. C'était à ce moment-là que deux moteurs se sont arrêtés. DeBolt a donc ordonné à l'équipage de sauter alors qu'il mettait le B-17 en pilote automatique et il fut le dernier à quitter l'avion.

L'équipage du bombardier B-17 a atterri en toute sécurité et, croyez-le ou non, leur B17 en détresse a fait de même. L'équipage supposait qu'après avoir sauté, d'une manière ou d'une autre, les problèmes du moteur ont disparu et le B-17 s'est stabilisé puisque conçu de manière fiable pour voler de lui-même.

Les moteurs défaillants, cependant, ne pouvaient pas conserver l'altitude et la forteresse volante est descendue comme décrit par les artilleurs de la base aérienne. Pour un œil non averti, le B-17 avait

l'air d'être en bon état et ce qui était censé être les parachutes de l'équipage de conduite étaient probablement des réserves.



Figure 124. Le pilote 1st Lt Harold Raymond DeBolt (13 octobre 1915-12 mars 2000) du 91st Bomb Group, 401st Bomb Squadron, sa tombe au Restlawn Memorial Gardens à Pocatello (Bannock County, Idaho, USA), concession 3W, 48, 19 et son B-17G 43-38545 LL-J (tout neuf, à sa troisième mission et pas encore baptisé) peu après son atterrissage le 21 novembre 1944 à Kortenberg (à l'est de Zaventem, au nord-est de Bruxelles) sur une base anti-aérienne et non pas un aérodrome... et la curiosité des militaires américains témoins de l'atterrissage du « bombardier fantôme ». © Find a Grave (1-4), airforce.togetherweserved.com (2-3), michelduchaine.com (5-6)

Tout au long de la guerre, il y a eu plusieurs autres récits de B-17 qui ont volé sans pilote, mais cette Forteresse volante fantôme a été la seule à atterrir avec succès, plus ou moins intacte - par elle-même!

Pour toute personne intéressée par la lecture et la compréhension complète du pourquoi et du comment de la 8ème FA, du B17, de l'ETO ou du PTO, des tactiques, etc, il faut lire : « Flying Fortress » d'Edward Jablonski.



Figure 125. Dans le cœur de la bataille... © Adobe Stock.

ANNEXES ET DIGRESSIONS.

Partie IV.

**OFFICIER ET SOLDATS DURNALIENS INSCRITS SUR LE MONUMENT AUX MORTS
(ET QUELQUES AUTRES ACTEURS DURANT LES GUERRES).**



Figure 126. Après la Grande Guerre, la Der des Ders... © Bel-Memorial.



LE MONUMENT AUX MORTS DE DURNAL.



Figure 127. Etat actuel. © Bel-Memorial.

LES SOLDATS DE DURNAL DE 1940-1945 CITES SUR LE MONUMENT AUX MORTS.

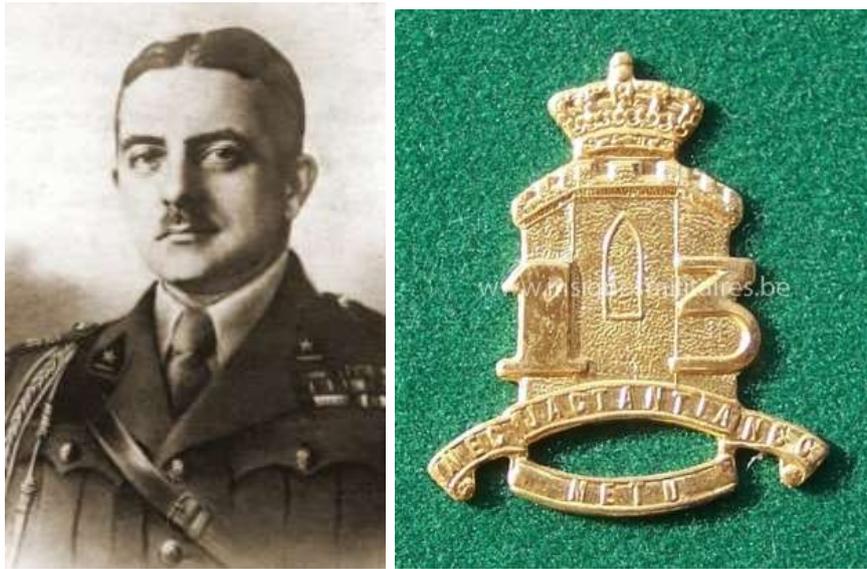


Figure 128. Thomas LAMY. © 18daagseveldtocht.be (1), insignesmilitaires.be (2), JLW (3-4).

Thomas (Martin Marie Gislain) **LAMY** né à Durnal le 30 avril 1891 et tué au combat à Wielsbeke le 26 mai 1940, enterré à Durnal (au coin entre l'allée de gauche du cimetière et le chœur de l'église) le 13 (ou le 10 ?) septembre 1940 ; ancien combattant de 1914-1918 au 19^e régiment de ligne (*voir plus bas*), major de réserve ; major du 13^{ème} régiment de ligne, commandant du 3^{ème} bataillon, faisant partie de la 8^{ème} division d'infanterie, stationné initialement à la position fortifiée de Namur. Le 10 mai 1940, vers 7h30, au fort d'Andoy, le major Lamy vient annoncer la terrible nouvelle : « Les Allemands ont franchi la frontière belge, c'est la guerre. Les Chasseurs Ardennais se battent avec l'énergie du désespoir. Il y a déjà des morts et des blessés. Je compte sur vous. Vous ferez votre devoir jusqu'au bout comme vos aînés de 14-18. Nous sommes ici en couverture pour défendre éventuellement le fort. Bon courage mes amis ». Par après, ce bataillon s'est replié à pied et par étapes en direction de Courtrai pour prendre position sur les bords de la Lys à Wielsbeke (province de Flandre-Occidentale, à la limite avec la Flandre-Orientale, sur la rive gauche de la Lys) et en assurer la défense du 22 au 26 mai 1940. La commune de Wielsbeke a donné le nom de ce régiment à une des rues les plus proches de la Lys, où se produisirent les combats les plus violents entre les

soldats de l'armée belge et le régiment d'infanterie allemand : 60 soldats furent tués à la fin de l'avant-midi du 25 mai et le 26 mai 1940, le bataillon pliait suite aux assauts des troupes allemandes, laissant (en tout) 72 hommes sur le sol, dont le Major Lamy et le Lieutenant Guilmin de l'Etat-major. La perte de la bataille de la Lys entraînera la capitulation belge qui aura lieu le 28 mai 1940.

Fils d'Alexandre LAMY (1866-1950) et de Marie DELVOSAL (1852-1942), frère de Théophile LAMY (1893-1965) prêtre professeur de religion à Bellevue à Dinant (*voir plus bas*), époux de Henriette SPIERS (1885-1967) et père de Marguerite et de Régina LAMY.



Figure 129. 13e Liniestraat à Wielsbeke où il y avait déjà un pont à défendre (état actuel). © Google Maps.

• • •



Figure 130. Léon SCAILLET. © JLW (1-3), insignesmilitaires.be (2).

Léon (Pierre Emmanuel) **SCAILLET** (né à Durnal 10 octobre 1918, blessé mortellement le premier jour de guerre, le 10 mai 1940 à Menufontaine par une balle alors qu'il effectuait des travaux de démolition et mort à Winville le 13 (ou le lendemain 11 ?) mai 1940, enterré à Witry le 15 mai puis à Durnal (en face de l'allée de gauche de l'église) le 4 novembre 1940 ; soldat du 1^{er} Régiment de Chasseurs Ardennais 4/II (ou « 2 Bn., 4^e Cie »), matricule: 110/89924.

Menufontaine, sur la Sûre, est un hameau de Fauvillers (qui est restée commune) non loin et au nord-ouest de Martelange (où cette même compagnie a détruit des ponts sur la Sûre et a ainsi réussi à freiner l'avance allemande) à la frontière belgo-luxembourgeoise, le Grand-Duché de Luxembourg étant envahi vers 4 h. du matin. Il y eu quatre morts sur place (les soldats Jean CHARPENTIER et Elie COBRAVILLE, les caporaux Michel FOLMAN et Albert MATHAY) et un deuxième blessé grave (le soldat Léon DRAUX) qui a été prisonnier en Allemagne et y est mort l'année suivante ; tous pour ce travail de démolition et tous étaient du 1^{er} Chasseurs Ardennais sauf Elie Cobraiville du 5^e.



Figure 131. Le pont sur la Sûre au nord de Menufontaine (état actuel). Mais était-ce là ? Autre version (ou autre épisode ?) : depuis Martelange menacé d'encerclement, la 4^e compagnie se replie à 10 h 30, en bon ordre, en maintenant un peloton à Bodange mais les chasseurs à vélo tombent dans une embuscade tendue dans le village de Menufontaine investi par des éléments aéroportés de la division Großdeutschland et, pris sous le feu des armes automatiques, beaucoup de chasseurs sont tués, blessés ou faits prisonniers. © Google Maps.

Winville était un hameau de la commune de Witry qui fait maintenant partie de la commune de Léglise. Il est à deux kilomètres à travers champs à l'ouest de Menufontaine en amont sur la Sûre.



Figure 132. A Bodange (Fauvillers), monument aux soldats du 1^{er} Régiment de Chasseurs Ardennais morts sur le territoire de la commune (par Elie Noiro, de Thynes)... sans le nom de Léon Scaillet. © BEL-MEMORIAL.

N'étant pas mort sur place, son nom n'est pas cité sur la stèle élevée à Fauvillers pour les autres 17 victimes de la commune.

Fils de Raymond (Ernest Jules) SCAILLET (1887-1982) ouvrier carrier et (Marie Gislane Pélagie) Bertha LALOUX (1887-1974), neveu d'Emmanuel LALOUX, soldat de Durnal mort en 1914, aussi au début de la guerre, aussi blessé grièvement (*voir plus bas*).



L'opération « Niwi » (ou le résultat inverse de l'effet recherché).

Les Allemands vont déposer quelques centaines d'aéroportés (du III^e bataillon du régiment motorisé « Großdeutschland » du lieutenant-colonel Garski) derrière les positions belges des Ardennes, entre les villages de Nives et de Witry. Leur mission consiste à couper les communications des chasseurs ardennais et à semer le trouble sur les arrières afin d'écourter leur résistance. L'objectif est de permettre aux blindés du « coin blindé » von Kleist d'atteindre la Meuse au plus vite. Les excellentes qualités de l'avion Fieseler Fi-156 Storch à l'atterrissage permettaient son utilisation dans des conditions spéciales. Cent de ces appareils furent utilisés à raison de deux combattants par avion. La manœuvre commence plutôt mal puisque plusieurs petits avions s'égarèrent, d'autres sont facilement tirés du sol comme de vulgaires faisans, d'autres sont détruits à la suite d'atterrissages dans des zones mal choisies et beaucoup d'aéroportés sont lâchés un peu n'importe où. Certains sont faits prisonniers, les autres, à défaut d'exécuter les ordres à la lettre, tentent d'en respecter l'esprit. Ils organisent donc des bouchons de résistance çà et là, tout en coupant les communications téléphoniques. Nonobstant des débuts difficiles, l'opération est en train de rebondir, mais malgré



Figure 133. Le capitaine-commandant Maurice BRICART (1894 – 1940) © fraternellechasseursardennais.be

cela les aéroportés vont finalement obtenir un résultat radicalement opposé à leurs espérances. Du côté belge, une compagnie de chasseurs ardennais défend le petit village de Bodange. Suite à la rupture des communications opérée par les hommes de Garski, le commandant Bricart (*dont on fait aussi mémoire sur le monument de Bodange*) ne reçoit pas l'ordre du repli. Appliquant alors scrupuleusement le règlement, il ordonne la défense sur place et va être obéi au-delà de toute espérance. Sa 5^e compagnie, pourtant amputée d'un peloton et privée de tout armement antichar (déduction faite des permissionnaires et des absents, cela représente entre 90 et 120 soldats belges), va bloquer la 1^{ère} Panzerdivision du général Kirchner pendant plus de sept heures, provoquant des embouteillages « monstres » sur une cinquantaine de kilomètres. Tout cela au prix de onze tués, de dix-huit blessés et d'une trentaine de prisonniers ...

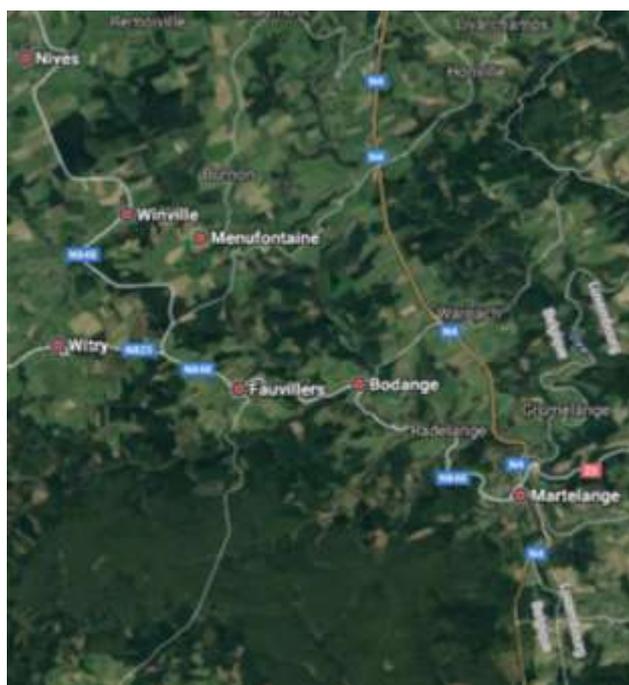


Figure 134. Fieseler Fi-156 Storch et la zone frontière. © ajbs.fr, Google Maps.



Figure 135. Ses compagnons d'infortune : Jean CHARPENTIER, Elie COBRAVILLE, Michel FOLMAN (photo manquante), Albert MATHAY (tués) et Léon DRAUX (blessé).

© fraternellechasseursardennais.be (Frans Gorissen) (1-2-5), MyHeritage (3), 18daagseveldtocht.be (4).

• • •



Figure 136. Paul HENIN. © JLW (1-3), insignesmilitaires.be (2).

Paul HENIN, né à Hamois le 29 juin 1918, soldat au Génie, prisonnier de guerre le 28 mai 1940, rapatrié d'Allemagne trois semaines avant sa mort à 24 ans à la clinique Sainte-Elisabeth à Salzennes (Namur) le 9 août 1942, victime des mauvais traitements subis dans les camps nazis, enterré à Durnal le 13 août 1942 puis à Hamois dans le caveau de la famille HENIN-PIROT au fond à droite du cimetière.

Fils de Henri (Joseph) HENIN (Hamois 15sep1871-1953) carrier puis cultivateur et Domitilde (Félicité) Joseph PIROT (Ciney 03avr1874-1957)

• • •

Prisonnier de guerre originaire de Durnal, mort en captivité et enterré à Foy-Notre-Dame.

Joseph (Marie Ghislain) **HEBETTE** né à Durnal le 6 (et non le 12) décembre 1907 à 19h00, fils d'Alexis Joseph HEBETTE et de Marie Joséphine THIBAUT, est parti s'installer à Foy-Notre-Dame, Village, 11. Soldat au 44^e régiment de ligne (avec le 13 sur sa photo à son instruction - il est de la classe 1927), numéro de matricule 113/44507, célibataire, il était prisonnier au stalag IA (N° 18001 IA)... qui est plus à l'est, en Prusse Orientale, que la ville où il est décédé qui abritait le XC. Il est décédé à Nienburg an der Weser (Basse-Saxe, Allemagne) (et non Niemburg) le 6 (et non le 3) avril 1944 à 15h20 (rhumatisme articulaire aigu, crise cardiaque) et y a été enterré au Leintorfriedhof (Quellhorststraße, 30), tombe 1, rang 4, carré des prisonniers de guerre, puis transféré en Belgique par le 5^{ème} convoi pour être enterré à Foy-Notre-Dame, devant la tombe de ses parents, au tout début du cimetière en face de l'église.

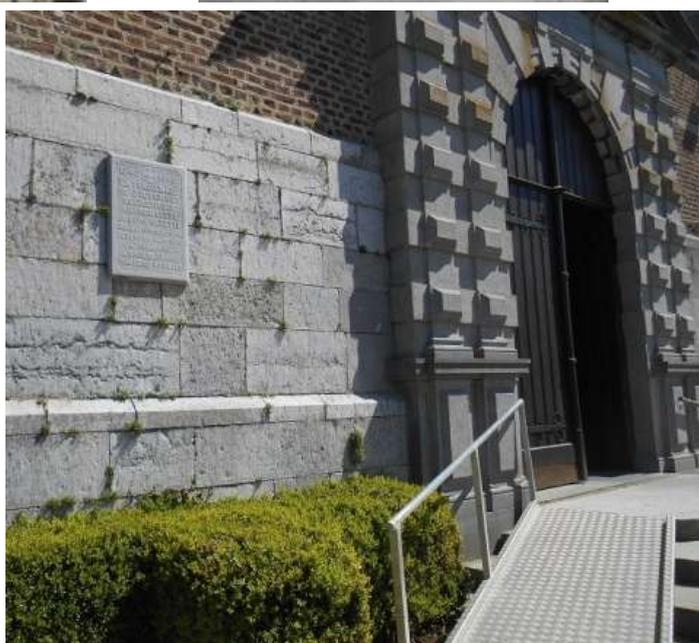


Figure 137. Joseph HEBETTE. Foy-Notre-Dame, à gauche de l'église et à l'entrée du cimetière en face. © bel-memorial.org

D'AUTRES ACTEURS en 1940-1945



Figure 138. Joseph CRASSET, Abbé Désiré GODEFROID, Abbé Théophile LAMY, Charles CARTON, Octave MATERNE, Albert WOUEZ, Alexandre WOUEZ, Victor WOUEZ, Adèle BAURAIN, Rose VALARD, Hippolyte BERNARD, Paul HENIN, Joseph MARION, Alfred WOUEZ.
© Durnal au fil du temps (1-3-4 6-7-8-9-10-11-13-14), Souvenir mortuaire (2), Eric Lens (5), JLW (12)

Victimes de l'exode

- Marie Joséphine **Flore THIRIFAYS** (Dorinne 23 juillet 1863-Dinant 28 mai 1940) épouse à Durnal le 27 juillet 1888 Théophile (Joseph) CUSTINNE (Durnal 18 juillet 1857-Durnal 3 octobre 1936) blessée lors d'un bombardement et décédée à Dinant.
- **Julia FOCANT** blessée lors du bombardement de Silenrieux et décédée à Béziers (France).
- **Marie Alexandrine CUSTINNE** (1900-1965), épouse de Donat LALOUX (Durnal 16 mai 1889-Durnal 1976), blessée lors du bombardement de Sautour, amputée de la jambe droite, avait une jambe de bois. Sœur de Gustave dit le Kwèpî et mère de Robert Laloux (de Spontin) et de Yvette épouse du Cazan.
- **Elise QUEVRAIN** morte de maladie à Paris *est-ce Elise Marie, Ghislaine QUEVRIN fille de Charles Joseph Guillaume QUEVRIN (1869-1943) et Marie Jeanne Ghislaine HALLOY (1883-1971).*

Prisonnier politique, déportés, otages, résistantes...

- **Adolphe COCHART** du service de renseignement, otage du 05septembre 1943, prisonnier politique *est-ce Adolphe COCHART (Crupet 18 octobre 1902- ?) époux de Elise REMY (Flostoy 16 avril 1908-)?*
- **Henri BERTHOLET** déporté. *Est-ce Pierre BERTHELET (Durnal 25 avril 1924) travailleur civil jusque avril 1945 chez F.W. Heider & Co à Weidenau (Siegen) Lamkreis Siegen / Westfalen Amt Netphen (Sieg)...*

- **Alfred BRISBOIS** (Durnal 27 juin 1923) déporté, travailleur civil du 6 avril 1943 à fin mars 1945 chez Martin Wekler, Schrotzkerkleinerung Dortmund, Schäfarstr. 35, *est-ce celui qui épouse Simone LURKIN ?*
- **Joseph CRASSET** 🗿, instituteur, enseignait des chants patriotiques aux enfants, otage du 5 septembre 1943, libéré puis arrêté en février 1944 et déporté en Allemagne jusqu'en mai.
- **Eloi JAVAUX** déporté.
- **Alfred JOYEUX** déporté. *Est-ce Albert JOYEUX (Durnal 31 janvier 1923) travailleur ? à Durnal à partir du 17 avril 1943...*
- abbé **Désiré GODEFROID** (1889--3 août 1948) 🗿 curé, otage du 5 septembre 1943 (*voir plus bas*)
- abbé **Théophile LAMY** (Durnal 12 janvier 1893--Dinant 2 novembre 1965) 🗿 frère de Thomas LAMY, ordonné prêtre en 1919, otage du 5 septembre 1943.
- **Charles CARTON** 🗿, otage du 5 septembre 1943 *est-ce Charles Victor Ghislain CARTON (Maillen 12 avril 1902-Durnal 28 janvier 1998) époux de Elise Marie Henriette CUSTINNE (Durnal 9 janvier 1906- ?) ?*
- **Henri FASTREZ** otage du 5 septembre 1943 hébergé chez Victor Wouez, libéré puis repris par les S.S., mort dans un camp de concentration en Allemagne.
- **Frédéric FOCANT** otage du 5 septembre 1943.
- **Lucien FRANÇOIS** otage du 5 septembre 1943.
- **Jean HAQUENNE** otage du 5 septembre 1943 *est-ce Jean Joseph Gislain HAQUENNE (Durnal 29 octobre 1894-1979) ?*
- Nicolas **Octave Ghislain MATERNE** (Durnal 9 avril 1905-Durnal 19 septembre 1972) 🗿 garde-chasse particulier, correspondant du journal La Meuse, secrétaire communal, courtier en assurances, délégué du Crédit Communal, épouse à Durnal le 12 avril 1930 Renée Marie Alice CAMPANA (Ostende 01 décembre 1904-Bouge 9 mars 1985), otage du 5 septembre 1943 puis de février à juillet 1944.
- **Albert Marie Joseph Ghislain WOUEZ** (Durnal 6 octobre 1917-Durnal 25 juillet 1974) 🗿 boucher, épouse en 1945 Catherine WOUEZ, otage du 5 septembre 1943.
- **Alexandre (dit Alex) Joseph G. WOUEZ** (Durnal 4 mai 1913-Wavre 17 août 1970) 🗿 militaire, bibliothécaire, épouse en 1949 Rose CRASSET, otage du 5 septembre 1943, captivité de 18 jours.
- **Victor Joseph Gislain WOUEZ** (Durnal 20 août 1884-Durnal 1949) 🗿 marchand de bestiaux, épouse à Sovet le 30 septembre 1910 Marie Joseph Ghislaine DERNELLE (Sovet 23 avril 1890-Durnal 1959), otage du 5 septembre 1943.
Adolphe Cochart, Octave Materne, Joseph Crasset, le curé Godefroid et Jean Haquenne sont arrêtés le 5 septembre 1943. D'autres viendront les rejoindre : l'abbé Théo Lamy, Charles Carton, Henri Fastrez, Frédéric Focant, Lucien François, Jean Haquenne, Albert Wouez, Alexandre Wouez et Victor Wouez. (Oui, dans cette source, Jean Haquenne est cité dans les deux groupes... ???) Ils seront emmenés à Mont où ils sont restés les mains liées dans le dos face au mur du cimetière, (l'abbé Godefroid, croyant la dernière heure arrivée, leur donna l'absolution générale en leur recommandant de réciter l'acte de contrition) puis à la prison de Namur, pour de quelques jours à une année, certains internés dans un camp de concentration.
- **Adèle BAURAIN** 🗿 portait des cartes d'identité à Dinant *est-ce Adèle Joséphine Dieudonnée Marie Gh. BEAURAIN (ou BAURIN) (Durnal 16 octobre 1908-?) ?*

- **Rose VALARD** 🗿 épouse de Maurice THIRIFAYS (Durnal 25 juin 1911-1977), prisonnière pendant 9 mois à Charleroi, dénoncée par une voisine qui sortait avec un Allemand, pour le dessin d'un cochon avec la moustache et la mèche d'Hitler.

Prisonniers de guerre

- **Hippolyte BERNARD** 🗿 fils de Jules BERNARD et Ida Marie Ghislaine CAVILLOT, époux de Louisa HALLOY.
- **Henri CHARLOT.**
- **Adolphe COPPOLA.**
- **Camille FONTINOY** *est-ce Camille Henri Firmin Ghislain FONTINOY fils de Félicien François Joseph FONTINOY (1897-1957) et Augusta Marie SCAILLET (1892-?) ?*
- **Edmond FRAND** *est-ce Edmond François Ghislain FRAND (Durnal 21 janvier 1913-10 décembre 2005) qui épouse à Durnal le 21 janvier 1939 Félicie Marie Louise Ghislaine LAMAND (Durnal 16 août 1918-Bastogne 10 décembre 2003) ?*
- **Eugène FRAND** *est-ce Eugène FRAND (Namur 7 mai 1911-Durnal 12 juin 1985) qui épouse à Durnal le 10 avril 1939 Simone Justine Marie Joseph DAUBOIS (Barvaux-sur-Ourthe 30 décembre 1914-?) ?*
- **Eugène GODFRAIN.**
- **Paul HENIN** (1918?- Salzinnes (Namur) 9 août 1942) 🗿 *(voir plus haut).*
- **Théophile JACQUET** *est-ce Théophile Jean Baptiste Ghislain JACQUET (Crupet 22 septembre 1915-Namur 11 juillet 1971) époux de Laure Eudolie Jeanne HARDENNE ?*
- **Ernest KAISER** *est-ce Ernest KAISER (Spontin 12 septembre 1909-Namur 12 juin 1979) qui épouse à Durnal le 14 avril 1934 Mariette DIEUDONNE (Durnal 20 janvier 1911-Durnal 6 août 1995) ?*
- **Jules LALOUX.**
- **Jacques LEROUX** *est-ce Jacques Joseph Gilles LEROUX (Durnal 15 septembre 1908-?) machiniste ?*
- **Léon LEROUX** *est-ce Léon Joseph Ghislain LEROUX (Durnal 21 septembre 1913-?) ouvrier carrier, qui épouse à Durnal le 14 décembre 1935 Emilie Félicie Esther Ghislaine CHABOTIER (Ciney 3 janvier 1915-Dinant 16 mars 2001) ?*
- **Pol MARCHAL** *est-ce Pol Joseph Antoine Ghislain MARCHAL (Durnal 6 juin 1911-Durnal 4 août 1963) époux de Adeline Victorine Ghislaine FONTINOIS (Durnal 19 juin 1913-19 août 2004) ?*
- **Joseph Marie Ghislain MARION** (Durnal 27 juillet 1919-Durnal 10 novembre 2009) 🗿, époux de Gabrielle Marcelline Françoise Ghislaine MATHIEU, le plus jeune des prisonniers de guerre, garde-champêtre de 1949 à 1979.
- **Georges OGER.**
- **Joseph OGER.**
- **Edmond RADU.**
- **Léon REMY** *est-ce le fils de Amand REMY ?*
- **Maurice STRUVAY** *est-ce Maurice Struvay (Durnal 6 août 1910-?) époux de Rosa Quinet ?*
- **Maurice THIRIFAYS** (Durnal 25 juin 1911-1977) époux de Rose VALARD, soldat au 33^e génie, prisonnier de guerre 18847 au stalag IV A (à Hohnstein près de Dresde), hospitalisé pour diabète du 24 au 27 août 1943 avant son retour au Arbeit Kommando de Bockwen, il sera le tout dernier des prisonniers de guerre à rentrer mais il était aussi un des plus éloignés.
- **Marcel VALARD** *est-ce Marcel VALARD (1899-?) époux de Renée Marie Cyprienne BELOT (25 juin 1897-Malonne 1987) ?*

- **Alexis VINCENT** est-ce Alexis Joseph Ghislain VINCENT (Durnal 11 janvier 1906-? qui épouse à Durnal le 4 novembre 1933 Berthe Marie Léopoldine Ghislaine DEMEURE (Durnal 27 septembre 1912-?) ?
- **Maurice VOLETTE.**
- **Alexandre WOUEZ** est-ce Alexandre (dit Alex) Joseph WOUEZ (Durnal 4 mai 1913-Wavre 17 août 1970) militaire, bibliothécaire, épouse en 1949 Rose CRASSET., déjà cité dans les otages ?
- **Alfred WOUEZ** 🧑.

S.T.O. (Service du Travail Obligatoire ou Wèrbèstèle prononcé à la wallonne)

- **Henri DARTOIS** (Durnal 26 mai 1923) travailleur ? au Bergisch-Märkische Stein-Industrie Gummersbach du 12 mai 1941 au 24 mai 1941... *Volontaire au STO ?*
- **Alexandre MARTIN** (Durnal 20 août 1922) travailleur civil étranger de la société Bochumer Verein, usine d'acier moulé à Bochum, Alleestrasse, 64/70, du 24 mars 1943 au 21 février 1944 où il est licencié car il ne s'est pas présenté. *Au STO ?*
- **Khan MEHER** (Inde) né à Durnal en 1919, reconversion 26 février 1945... *Plutôt bizarre... Qui est-ce ?*



Figure 139. Le sort des hommes belges.

En Allemagne, les prisonniers de guerre dans des Stalags, travaillant dans les usines ou dans les fermes.
 En Allemagne aussi, les civils, travailleurs plus ou moins volontaires du S.T.O. (Service du Travail Obligatoire), institué en avril 1941 avec des promesses fallacieuses mais sans beaucoup de succès malgré le chômage ambiant, devenu obligatoire en 1942 avec un travail d'esclave, le risque des bombardements des usines par les avions alliés et son corollaire, les réfractaires qui se cachent et rejoignent le maquis.
 Sur le front de l'est, des volontaires pour combattre les Bolcheviques (la Russie communiste) sous l'uniforme allemand.
 © Maurice-J. Georges, aiolfi.com, passionmilitaria.com

ET LES ALLEMANDS ?

(Aucun soldat allemand dont la mort ait été signalée).

LES SOLDATS DE DURNAL DE 1914-1918 CITES SUR LE MONUMENT AUX MORTS.



Figure 140. Emmanuel LALOUX : tombe à Champion (Namur), insigne régiment.



Chevalier de l'ordre de Léopold II, Croix de Guerre, Médaille de la Victoire (commune à tous les pays alliés), Médaille commémorative de la guerre 1914-1918 (comme sur la tombe, dessins et abréviations) © JLW (1-2), Insignes militaires (3), arquebusiers.be (4), bel-memorial.org (5-6-7)

Emmanuel (Joseph) **LALOUX**, né à Durnal le 13 août 1885, mort de ses blessures à l'ambulance du couvent de Champion (Namur) le 25 août 1914. Célibataire, domicilié à Namur.

Milicien de deuxième classe, 1905, matricule 108/51810, au 8ème Ligne 4/3 (15ème Cie). A Laeken à la déclaration de guerre, ce régiment est envoyé sur Namur par train et participera à la défense de Namur dans un secteur compris entre la Meuse au sud et Cognelée au nord. Le siège allemand commencera le 21 août vers 10 h du matin et la retraite du régiment se fera dans la nuit du 23 août vers Givet.

Enterré au cimetière communal de Champion puis au Cimetière militaire belge (dit de Boninne) à Champion, rue de Fernelmont tombe n° I-11 (à gauche du monument).

Fils de Ferdinand Joseph LALOUX (1852-?) journalier et de Joséphine ELOY (1855-?) ; oncle de Léon SCAILLET mort en 1940 (voir plus haut).



Figure 141. Un Lignard défend la frontière belge. Carte postale française. Editeur R. Dalvy (Paris) © Nicolas Mignon et RTBF.



Figure 142. Henri QUEVRIN, sa tombe à Durnal, son insigne régimentaire, médaille de la Victoire, médaille du souvenir © Léonie QUEVRIN et JLW, JLW, Insignes militaires, Les Arquebusiers de Visé, ebay.

Henri (Jean Joseph Ghislain) **QUEVRIN**, né à Durnal le 1 juillet 1893 et tué à Rumst (Anvers) le 6 octobre 1914.

Agriculteur à Durnal, taille 1m81, cheveux châtons, célibataire.

Soldat de 2 classe, du 9^e Régiment de Ligne (chargé initialement de la défense de Liège), matricule 109/58688 ; milicien 1913 inscrit à Namur (province de Namur, canton de la 20^e milice, commune de Durnal) le 23 juin 1913, entré en

service le 15 septembre 1913. En 1914, alors qu'il terminait son service militaire, la guerre éclate. Il ne fut donc pas libéré et a été enrôlé au 9^e régiment de ligne, caserné à Lierre. Il a été plus particulièrement affecté au fort de Waelhem, près de Malines. Des dernières nouvelles qu'avait la famille, en octobre 1914, il se trouvait à Nèthe, près de l'Escaut. Alors qu'il venait de bénéficier d'une semaine de congé, il est reparti rejoindre son régiment, mais ne devait plus revenir. C'est le 6 octobre 1914 qu'il a été officiellement porté disparu au combat de la Nèthe.



Figure 143. Illustration d'Eugène Burnand, reproduite sur une carte postale éditée par la marque d'alcool VINO DI PEPTONA (Paris). © Nicolas Mignon et RTBF.

Enterré le 6 octobre 1914 au Pont de la Nèthe à Waelhem « à 150 m sur la gauche ». Décoré de la médaille de la victoire le 8 septembre 1919 et de la médaille du souvenir le 9 septembre 1919

Fils de Auguste Alexis Joseph QUEVRIN et de Marie Thérèse Caroline MATAGNE.

Camille (Théodore Joseph) **FONTINOY**, né à Durnal le 11 septembre 1891 (blessé à Somergen ? – lire Zomergem ?) et mort de ses blessures à l'hôpital militaire de Charité « Beveren » à Bruges le 2 novembre 1918 (donc durant l'offensive finale ; Bruges libérée le 19 octobre, entrée des souverains le 25 et bataille de la Lys du 31 octobre au 3 novembre).



Caporal 1er Génie 5 Cie ; milicien 1911 entré en service le 2 octobre 1911 ; Numéro de matricule: 1385, célibataire, tailleur de pierre à Durnal, taille: 1 m 720, cheveux châtons.

Enterré à Steenbrugge le 3 novembre 1918, tombe n° 231 puis à Durnal le 19 novembre 1921 (à droite de l'église et à droite de l'allée).



Fils de Julien (Joseph) FONTINOY (1857?-?) journalier et de Marie (Louise) HAQUENNE (1865?-?).

Décoré de la Croix de Guerre belge.



Figure 146. Camille FONTINOY, son insigne régimentaire, Croix de Guerre, sa tenue de campagne et sa tombe à Durnal. © Belgian War Dead Register (1), Insignes militaires (2), Les Arquebusiers de Visé (3-4), JLW (5-6).

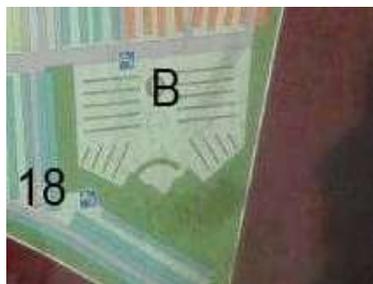


Figure 147. Hippolyte MARTIN : insigne régimentaire, tenue de campagne et tombe à Harderwijk (plan des rangées (voir B) et vue générale). © Insignes militaires, Les Arquebusiers de Visé, johvisser.nl, tracesofwar.nl.

Hippolyte (Joseph) **MARTIN** (Hippolyte sur l'acte de naissance, Hippolite sur sa fiche de sépulture, Hippolythe sur le monument de Durnal) né à Rance (Hainaut) 7 janvier 1881 à 07h00 et interné au camp de-Den Helder (Noord-Holland, Pays-Bas), interné en Hollande comme tous les soldats qui s'étaient réfugiés dans ce pays neutre, selon la rumeur, il fut tué sur la frontière et selon les rapports officiels, il est décédé d'une pneumonie à l'hôpital maritime de Nieuw Diep le 8 décembre 1918.

Terrassier domicilié à Durnal.

Soldat de 2ème classe 2^{ème} bataillon 3ème Chasseurs à pied 2/2 (6ème Cie) (régiment caserné à Tournai) ; milicien 1901, matricule 127/47599, entré en service le 01 janvier 1901 ; enterré à Huisduinen (Noord-Holland, Pays-Bas) le 12 décembre 1918 à 10h00 puis en 1962 au cimetière Oostergaarde, Oosteinde, 12 à Harderwijk (Gelderland Pays-Bas), le cimetière communal, pelouse d'honneur belge, parcelle D, rangée 4, tombe n° 3.

Fils de Remacle MARTIN surveillant de travaux à Rance puis à Durnal et de Rosalie (Henriette) COLIN (1850?-Durnal 14fev1902) sans profession à Durnal.

Il avait épousé, à Durnal le 20 juillet 1904 à 20h00, Dieudonnée Marie Gislaine BERNARD (Durnal 13mar1886) fille de Antoine Joseph BERNARD journalier à Durnal et de Marie-Thérèse BRISBOIS (?-Durnal 03dec1895) sans profession à Durnal avec une autorisation du mariage donnée par le commandant du 3ème régiment de Chasseurs à pied.

Remarque générale sur les soldats retenus dans les camps aux Pays-Bas.

mais s'applique-t-elle à Hippolyte Martin ?

(aussi bien pour le passage de la frontière que pour le non-retour du corps après la guerre)

En octobre 1914, l'armée Belge utilisait un ponton pour traverser l'Escaut et s'évader d'Anvers. 40.000 soldats Belges recevaient l'ordre de rester à la rive droite et de défendre la ville à tout prix, afin de retarder l'avance allemande.

Mais le commandement chargé de cette mission suicide se rendait vite compte qu'il était inutile de se battre à mort, avec comme résultat la destruction totale de la ville, comme cela s'était passé à Louvain et à Termonde et en plus, la captivité des survivants. Leurs officiers croyaient qu'une évacuation vers les Pays-Bas pourrait leur donner la chance de rejoindre le corps principal de notre armée en passant par l'Angleterre.

Le 9 octobre 1914 une délégation civile avec le maire d'Anvers, monsieur Devos, le sénateur Ryckmans, le député Franck et le consul espagnol à Anvers, Sebra Y Saiz, se rendait à Kontich, afin de discuter les conditions générales de la reddition de la ville aux Allemands. Dans la nuit du 9 au 10 octobre 1914, les militaires belges ont quitté la ville sous le commandement du général Deguise, accompagnés de quatre autres généraux et 400 officiers. Ils étaient pourtant chargés de défendre la ville jusqu'au dernier homme.

Le 10 octobre, dans la région anversoise, les Allemands avaient déjà détruit ou endommagé 2.400 bâtiments.

Le Lieutenant Général Werbrouck, le chef d'état-major du général Deguise, resté à Anvers en qualité de fondé de pouvoirs du général Deguise, approuvait le 10 octobre à 7h30 du matin l'accord conclu par la délégation civile avec les Allemands, concernant la reddition de la ville.

Tout de suite après lui aussi se rendait à la frontière néerlandaise ce qui portait le total des généraux en fuite à 6. Mais les Néerlandais, neutre dans cette guerre, se voyaient obligés d'appliquer la Convention de La Haye et de désarmer toutes les troupes Belges et de les placer sous internement jusqu'à la fin du conflit.

Pendant longtemps, il a été maintenu obstinément la thèse selon laquelle en fait cette fuite vers les Pays-Bas ne fût autre qu'une désertion en masse. Cette thèse s'est révélée intenable parce que tous les officiers s'étaient enfuit aussi. Aucun de ces militaires ou leur famille, cependant, n'a jamais reçu la moindre compensation pour leur séjour en internement, ni pour la période de deux mois de combat précédente.

On estime que quelques 7.000 militaires ont réussi à échapper à l'internement et ont pu rejoindre notre armée derrière l'Yser en passant par l'Angleterre. Un recensement du 1er septembre 1918 montrait qu'il n'y avait plus que 31.256 militaires belges en internement aux Pays-Bas. Nos soldats ont été logés dans des baraquements, des casernes et d'autres campements dans une douzaine de villes, réparties sur tout le pays, mais avec une concentration importante à Harderwijk à environ 50 kilomètres au nord-est d'Utrecht. Là, ils sont restés jusqu'à la fin de la guerre.

Pendant les années d'internement et de sujétion au moins 377 soldats sont morts de diverses maladies et accidents, mais surtout en raison de l'épidémie de grippe espagnole pendant l'été 1918. En raison de l'infectiosité de la grippe espagnole, les restes des soldats décédés n'ont jamais été rapatriés. Ils furent d'abord enterrés dans les cimetières municipaux des villes d'internement. Entre les gouvernements belge et néerlandais fût convenu en 1960 de réunir autant que possible au cimetière d'Harderwijk, les restes des soldats belges décédés et de leur y donner un carré militaire. 224 tombes individuelles et un monument avec 124 noms de militaires qui n'ont pu y être inhumés.



Figure 148. L'hommage de Léonie QUEVRIN à son oncle Henri pour les cent ans de sa mort. © JLW.



Natif de Durnal mais à Assesse.

Il faut aussi noter **Emile** (Joseph Jules) **CASSART** né à Durnal le 18 décembre 1896, célibataire, fils de Adelin Joseph CASSART et de Marie Philippine SANDRON, mais domicilié à Assesse et honoré sur leur monument aux morts (avec une erreur pour le régiment ainsi que le lieu et la date de disparition au lieu de décès repris d'une fiche militaire incomplète pour cause d'homonymie).



Ce soldat de deuxième classe, volontaire de guerre, matricule 114/598 (55767), du 1^{er} Bataillon du 14^e Régiment de Ligne (1^{er} Compagnie) fut blessé à Beselare (Flandre Occidentale) le 10 octobre 1914, porté manquant le 24 octobre 1914 à Sint Joris (Nieupoort, Saint-Georges, en français) et est décédé au Feldlazaret 64 (« hôpital de campagne » en allemand) de Zevekote (Flandre Occidentale) suite à ses blessures le 28 octobre 1914. Il fut d'abord enterré au cimetière militaire allemand de Zevekote (Gistel), tombe no 24, F.R. 110, transféré le 12 ou 13 août 1920 au cimetière communal de Zevekote et depuis le 30 août 1921 au cimetière communal d'Assesse.

Le 24 octobre 1914, à 16 heures, le 14^e régiment de ligne, soumis à de violents tirs d'artillerie, doit se replier derrière le Noordvaart et les Allemands occupent Saint-Georges. Emile Cassart, à nouveau blessé, est capturé par les Allemands. C'étaient les premiers jours de repli derrière l'Yser, avant même l'inondation.



Figure 149.

Monument aux morts d'Assesse (soldat avec l'uniforme à partir de 1915 qu'il n'a donc jamais porté)

insigne du 14^e Régiment de Ligne.

© bel-memorial.org, Insignes militaires

D'AUTRES ACTEURS en 1914-1918



Figure 150. Emile BERNARD (8 chevrons de front sur la manche gauche - or pour les officiers, argent pour les sous-officiers et rouge écarlate pour les caporaux et les soldats - le chevron de blessure étant sur la manche droite - en rouge (sang) -, Croix de Guerre avec palme, Croix de l'Yser, Médaille de la Victoire, Médaille commémorative de la guerre 1914-1918, Croix du Feu), Jules BERNARD, Jean DE LEU (9e Ligne, (+ 7)), Thomas LAMY (19e Ligne, Croix de Guerre belge avec trois palmes, (+ 5-6-7), Croix de Guerre française, Croix du Mérite de la Guerre italienne – Italie qui fera partie des ennemis en 1940), Louis MARTIN (+ 3-5-6-7), Gustave CUSTINNE, Joseph Gilles MATERNE, Edmond CAPELLE © Croix du feu (1-16), Généalogie De Cocker-Loens (2), Wikipedia (3-14-15), Bel-Memorial (5-11), Arquebusiers + JLW (6), Médailles 1914-1918 (4-7), Famille Bernard (8), MRA (9), Insignes militaires (10-12), Wikipedia + JLW (13), Famille Custinne (17), Eric Lens (18), Durnal au fil du temps (19)

Anciens combattants

- **Emile Joseph BERNARD** (Crupet 2 mai 1888-Durnal 29 mai 1976) 🗿 Sergent, 6e régiment de chasseurs à pied (Le régiment a reçu son drapeau le 6 août 1914 sur la route d'Éghezée à Namur), dédoublement du 3e régiment caserné à Tournai à la veille de la Guerre (5 DA), 8 chevrons de front (= a participé à toute la campagne de 1914-1918), 1 chevron de blessure, Croix de Guerre avec palme (une palme de bronze pour une citation à l'Ordre du Jour de l'Armée), Croix de l'Yser (= entre le 17 et le 31 octobre 1914, faisait partie de l'armée belge combattant le long de l'Yser qui arrêta l'avance allemande, au coût de plus de 60.000 soldats morts ou blessés soit plus du tiers de l'effectif total de l'armée belge à l'époque, avant de stopper définitivement les assaillants avec l'inondation), Médaille de la Victoire, Médaille commémorative de la Guerre 1914-1918 (sur le ruban, des barrettes de front en argent représentaient la durée de la présence au front, la première barrette pour une année de service au front, les barrettes subséquentes pour chaque période de 6 mois supplémentaires, la huitième pour toute la campagne 1914-1918 et une barrette de front vermeille remplaçant cinq barrettes en argent, une croix émaillée rouge identifiait une blessure reçue au combat), Croix du Feu. Epouse à Durnal le 8 mai 1920 Marie Thérèse Gislaine LURKIN (Durnal 27 septembre 1888-Durnal 8 octobre 1943) et père de Edouard, Louisa et Nelly, puis il épouse Marie Léonie GILLET. Surnommé li P'tit Dou. En concurrence avec Jules Bernard et Joseph Dozot mais en reconnaissance de sa bravoure, c'est lui qui devient garde forestier mais il fut ensuite démis pour faux serment (pour protéger un de ses supérieurs qui

pêchait illégalement sur le Bocq). Très bon ardoisier, il montait encore sur les toits quelques mois avant son décès. Il était le dernier survivant des combattants 14/18.

- **Jules Florent BERNARD** (Durnal 21 sep1882-1975) 🗿 bûcheron, épouse à Durnal le 14 août 1909 Ida (Marie Ghislaine) CAVILLOT (Évrehailles 3 avril 1891-Durnal 6 février 1961).
- **Jean L. DE LEU** (Capelle-Saint-Ulric 11 octobre 1879-Vilvorde 8 décembre 1959) 🗿 Soldat, 9e régiment de ligne, caserné à Bruxelles à la veille de la Guerre (3 DA). Son unité qui se repliait d'Anvers vers l'Yser avait dû franchir la frontière hollandaise sous la menace allemande et il avait été interné aux Pays-Bas du 10 octobre 1914 au 16 décembre 1918. Croix du Feu. Ouvrier agricole à Durnal en 1934, il a ensuite fondé une famille à Vilvorde. Mais avait-il habité Durnal avant 1914 ?
- **Fréd. HALLOY** *est-ce Frédéric Joseph HALLOY (Durnal 11 mars 1879-Durnal 29 avril 1936) tailleur de pierres, qui épouse à Durnal le 9 mai 1908 Marie Barbe Alexandrine LURKIN (Durnal 01 janvier 1884-Durnal 25 janvier 1924) ?*
- **Thomas LAMY** (Durnal 30 avril 1891-Wielsbeke 26 mai 1940) 🗿 19^e régiment de ligne (dédoublé au 20 décembre 1916 du 13^e régiment de ligne de Namur 4^e DA), huit chevrons de front (= a participé à toute la campagne de 1914-1918), 1 chevron pour blessure, Croix de Guerre (en 1933) avec trois palmes (en 1937 - une ajoutée à tous et une pour chacune des croix de guerre étrangères), Médaille de la Victoire, Médaille commémorative de la Guerre 1914-1918, Croix du Feu, Croix de Guerre française et Croix de Guerre italienne. Il a fait carrière à l'armée, capitaine à Berchem (Anvers) en 1933, capitaine-commandant à Woluwe-Saint-Lambert en 1937, et major de réserve tué en 1940 (*voir plus haut*).
- **Louis G. MARTIN** (1884-1947) 🗿 Soldat, 20e régiment de ligne, dédoublement le 20 décembre 1916 du 10e régiment de ligne caserné à Arlon à la veille de la Guerre (4 DA) qui deviendra les Chasseurs ardennais), 7 chevrons de front, 1 chevron de blessure, Croix de guerre avec palme, Médaille de la Victoire, Médaille commémorative de la Guerre 1914-1918, Croix du Feu. A Herbefays (Durnal) en 1937 mais y avait-il habité avant 1914 ?
- **Jules J. Gh. PIERRET** (1883-1947), Soldat, 13e régiment de ligne, caserné à Namur à la veille de la Guerre (4 DA), 8 chevrons de front (= a participé à toute la campagne de 1914-1918), Croix de guerre avec palme, Médaille de la Victoire, Médaille commémorative de la Guerre 1914-1918, Croix du Feu. Enterré à Durnal mais y avait-il habité avant 1914 ? La famille a quitté Durnal au début des années 60.

Prisonniers de guerre

- **Joseph DELOGE**, fait prisonnier à Liège *est-ce Jean Joseph DELOGE (Durnal 28 avril 1880-?) ouvrier-carrier qui épouse à Durnal le 31 mai 1919 Valentine Marie Gislaine BEURAIN (ou BAURIN) (Durnal 4 octobre 1887-?) ménagère ?*
- **Antoine DESCY** fait prisonnier à Liège *est-ce Antoine Joseph DESSY (Durnal 9 décembre 1884-Durnal 5 juillet 1955) ouvrier du Chemin de fer à Bauche, époux de Ida GILLES 1884-Purnode 23 janvier 1971) enterré au cimetière Al Vozale) ?*

Déportés

- **Jean BAILY** *est-ce Jean Joseph Lambert BAILY (Durnal 19 février 1892-Durnal 24 janvier 1962) ?*
- **Ferdinand CHARLOT** *est-ce Ferdinand Joseph René CHARLOT (Durnal 25 janvier 1888-?) ?*

- **Gustave** Victor Gilles **CUSTINNE** (Durnal 29 mars 1898-Godinne 13 octobre 1980) (dit Kwèpî car cordonnier) époux de Rosalie KOG (Durnal 8 novembre 1906-Durnal 26 juin 1973).
- **Armand FRAND** est-ce Armand Gislain FRAND (Durnal 25 janvier 1899-Durnal 7 mai 1966) qui épouse à Durnal le 30 avril 1930 Adèle Louise VAN HOOFF (1905-?) ?
- **Jules HALLOY** est-ce Jules Alexis HALLOY (Durnal 17 août 1888-?) ?
- **Joseph MATERNE** est-ce Joseph Gilles MATERNE (Durnal 8 mars 1896-1979) gendarme qui épouse à Durnal le 29 avril 1921 Irma Lambertine Ghislaine DENEFFE (Durnal 19 juillet 1896-1983) ?
- **Alexis SCAILLET** est-ce Alexis Alexandre SCAILLET (Durnal 8 mars 1897-Dave 30 décembre 1983) qui épouse à Durnal le 10 septembre 1921 Euphrasie Eugénie BAILY (Durnal 23 juin 1898-Dave 01 juillet 1949) ?

Résistant

- **Edmond** (Charles Marie) **CAPELLE** (Durnal 18 février 1850-Louvain 16 mai 1925) épouse à Courtrai le 28 novembre 1874 Azélie VERHOOST (Courtrai 18 octobre 1851-Courtrai 01 novembre 1878), bourgmestre de Durnal de 1888 à 1921, docteur en droit, parlant couramment l'allemand, le sauveur de Durnal lors de l'invasion allemande en 1914, à la base de la création des sources de Spontin, de l'ouverture de la carrière des Nutons et surtout, de la construction de la ligne de chemin de fer du Bocq..



Figure 151. Comment se forge l'inconscient collectif...
© visitbruges.be



Figure 152. - Alors, les gosses !... on joue à la guerre ? - On peut pas, personne veut faire le boche.
© Francisque Poulbot 1915.

ET LES ALLEMANDS ?

Pendant la guerre 1914-1918, il y a eu une tombe allemande dans le cimetière de Durnal où on pouvait lire « Hier ruht der (ci-gît le) JEFR. PAUL WAGNER 3/2 Gard Drag Reg Gef 19-8-1914 » tué par les Français près du pont de Bauche et réclamé par la Kommandantur de Ciney le 29 juillet 1917.

Sans doute est-il enterré aujourd'hui à Vladslø (Dixmude, Flandre Occidentale) au Soldatenfriedhof Vladslø au Block 7 Grab 2109 puisqu'on y trouve :

Paul Wagner

Service militaire : Service actif

Forces : Deutsches Kaiserliches Heer

Grade : Gefreiter (= caporal)

Unité militaire : 3. Brigade 2. Garde-
Dragoner-Regiment (3. Eskadron)

Décès : Date : 20/ 8/1914.



Figure 153. Ce uhlan (plutôt mort le 21 août d'après d'autres sources) faisait partie de la 3e Armée dont dépendait la 3. Garde-Kavallerie-Brigade (Potsdam) (= GKB 3) dont dépendait le 2. Garde-Drägoner-Regiment „Kaiserin Alexandra von Rußland“ (Berlin) (= G DR 2) dont dépendait le 3 Eskadron.

Le cimetière de Vladslø est connu pour sa sculpture « Les parents en deuil » de Kathe Kollwitz, qui est la mère, avec son époux Karl qui fixe la tombe de leur fils Peter au neuvième rang. Chaque pierre porte les noms de vingt soldats, avec seulement leur grade et les dates de leur mort.

© Veikkos-archiv (1-2), Vladslø German War Cemetery (3)



Figure 154. Cette carte a été envoyée en France depuis Bruxelles le 14 août 1914. Cette caricature date donc des tous premiers jours du conflit, juste avant l'occupation de la capitale. Editeur A.V. et M.F. (Bruxelles). © Nicolas Mignon et RTBF.

LA DANSE MACABRE ou LA VALSE DES CERCUEILS...



Figure 155. Aucun corps n'est resté dans sa sépulture initiale sauf à Charleroi. Ceux qui sont morts à Durnal ont tous été transférés. Des soldats du village sont revenus à Durnal et d'autres ont été transférés plus ou moins loin. En bleu les Français de 1940, en rouge les soldats de Durnal de 1940-1945, en gris les soldats de Durnal de 1914-1918, en vert les Allemands de 1914-1918 et 1940-1945 et en mauve les aviateurs alliés de la nuit du 27 au 28 avril 1942 avec un point mauve où leurs avions sont tombés : ceux de Cologne, les six Wellingtons (trois autour de Cologne X3639 Z3288 X3700, Villers-la-Ville Z1088, Givet Z1276 et Châtel-Censoir W5627) et le Halifax (Hamois W7653) ainsi que les deux Wellingtons du 27 OTU (Durnal X9635 et Sautour Z8901) Pour les avions tombés en France, les équipages étaient saufs. © Google Maps et JLW.

ANNEXES ET DIGRESSIONS.

Partie V.

LE CURE DESIRE GODEFROID, SON EGLISE, LES ALENTOURS...

DURNAL PENDANT LA GUERRE.

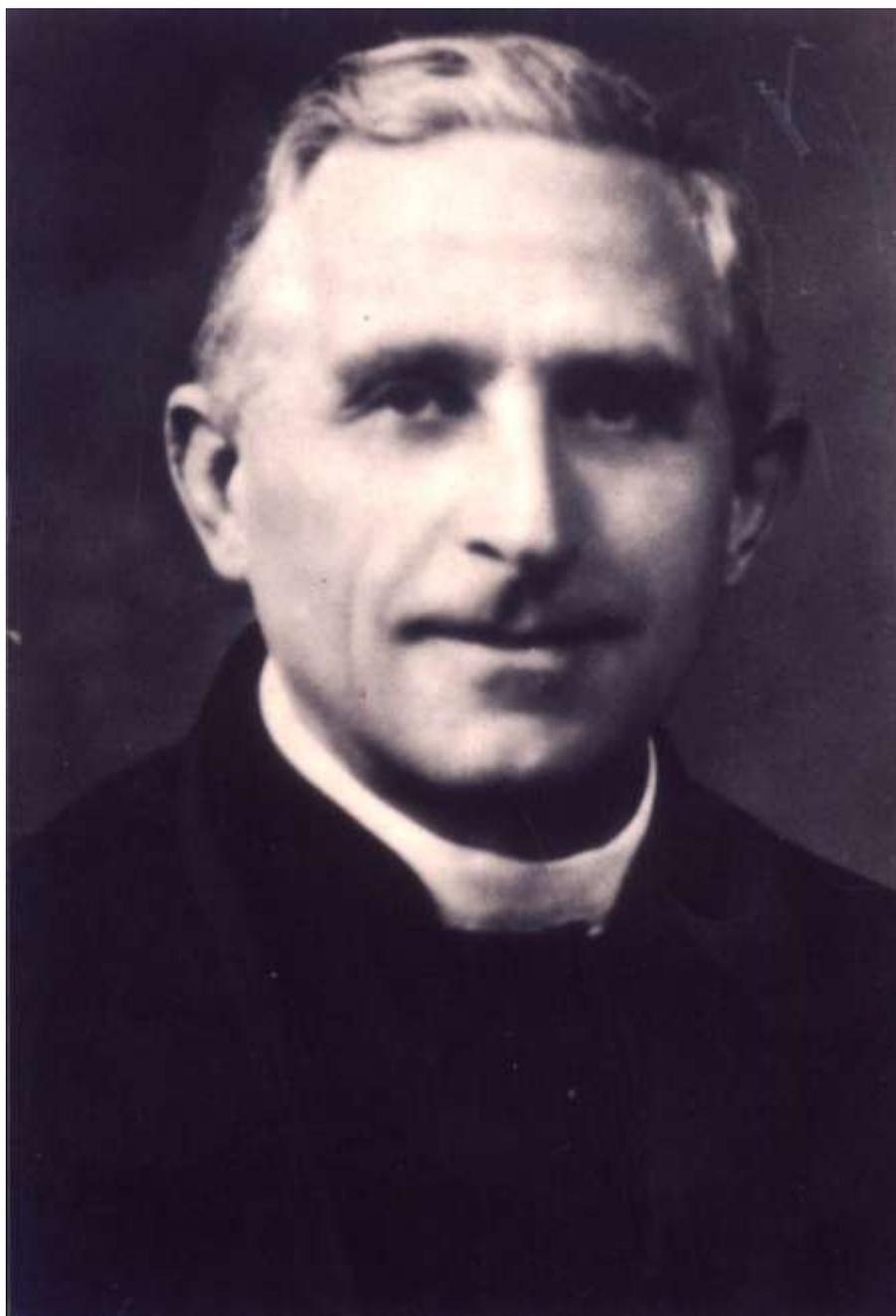


Figure 156. © Yad Vashem.

SOUVENIR D'AVANT-GUERRE.



Figure 157. Le slogan des Rexistes de Degrelle « REX VAINCRA », depuis effacé, au bas de la rue du Grand Doyer. © JLW.

SOUVENIR DE L'OCCUPATION.

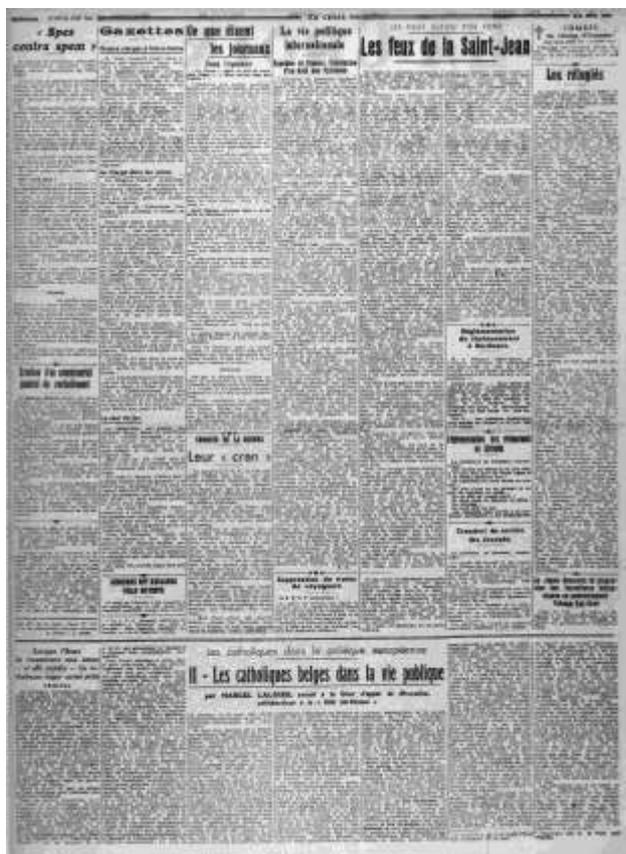


Figure 158. L'inscription (à gauche de la chapelle en face de l'église) avait été restaurée par Jules Wiart, la photo a aussi été prise en 2009 et depuis, le pan de mur a disparu. © JLW.



DES REFUGIES DE DURNAL.

Dans le journal La Croix (avec un Christ en croix dans le titre, image que la servante de la grand-mère d'Hervé Bazin découpait pour la préserver du sacrilège avant de recycler le reste à la dimension voulue pour le papier toilette, pour ceux qui ont lu « Vipère au poing ») du 24 juin 1940 (un journal de deux pages, avec pour gros titre « L'armistice est signé entre la France et l'Allemagne », moins d'un mois après que Léopold III et, avec lui, tous les réfugiés belges en France, se soit fait appelé « Traître »... pour avoir fait la même chose...), on trouve, en seconde page, des renseignements sur « *M. Narcisse Haquenne-Bertholet, de Durnal (Namur) (Belgique)* » comme quoi ils « sont en bonne santé et à l'abri », en même temps qu'une « demande des nouvelles » pour eux et pour « *le curé de Durnal (prov. de Namur) (Belgique)* »...



Les réfugiés

La censure nous a invités à différer la publication d'adresses que nous communiquaient un certain nombre de réfugiés. Cependant nous pouvons indiquer que sont en bonne santé et à l'abri :

Mme Andréa Massin, de Bellevaux (prov. du Luxembourg) (Belgique) ; M. le curé d'Yvoir ; M. Desselle, de Pessoux ; M. A. Gaspard, d'Yvoir ; Mlle Gaspard.

M. d'Yvoir ; M. Desselle, de Pessoux ; M. A. Gaspard, d'Yvoir ; Mlle Gaspard.

Par ailleurs, on nous demande des nouvelles de :

Les abbés Coucke et Walkens, de Nivelles (Belgique) ; MM. Paul Bertrand et Jean Schmitz de Nivelles ; M. Dubost.

dru-Landret, de Longueil-Sainte-Marie (Oise) ; famille de M. Narcisse Haquenne-Bertholet, de Durnal (Namur) (Belgique) ; le curé de Durnal (prov. de Namur) (Belgique) ; M. Welly-Claessens, réfugié belge. Sœur Marie-France, Couvent des Sœurs de la Charité, de Namur (Salsignes) ; M. et Mme Cyrille Lemoigne et leur fils.

Figure 159. La Croix du 24 juin 1940, pages 1 et 2. © Gallica.

ÉPISODES DE GUERRE DE L'ABBÉ DÉSIÉ GODEFROID.

5 septembre 1943. Rafle nazie à Durnal et dans les environs.

Beaucoup d'hommes sont faits prisonniers politiques et emmenés à la prison de Namur.

Dont le curé, l'abbé Godefroid, un des 1.731 « Justes parmi les nations » en Belgique (plaque commémorative à la façade du presbytère) car il a caché avec sa maman des enfants juifs.

Noël 1943... Messe de minuit à la prison de Namur.

Il sera libéré après juste un an, le 5 septembre 1944 par les soldats américains après être passé par Charleroi, Saint-Gilles (Bruxelles), Vught Hertogenbosch (Hollande), Liège et Huy.

Curé de Durnal depuis mai 1932, l'abbé Godefroid décédera le 3 août 1948 à 58 ans.

Sous le titre « Pour Dieu et pour le Drapeau » M. l'abbé Godefroid de glorieuse mémoire, ancien curé de Durnal, petit village condruzien à la consonance d'un coup de clairon, a composé septante-cinq poèmes relatant les faits saillants de sa vie dans les prisons et au camp de Vught.

Trop modeste et peut-être aussi estimant ces choses trop belles pour être commercialisées, il n'a jamais voulu les publier ; tel un trésor précieux, jalousement gardé, il les réservait à ses petits-neveux et nièces.

Cependant avec l'autorisation de sa vieille maman, nous donnons un de ces chefs-d'œuvre.

Compagnon de captivité du regretté Camarade et connaissant son immense charité et son grand amour des prisonniers, en son nom et certain d'être approuvé Là-Haut, nous le dédions en hommage ému et fraternel à ceux qui, loin des futilités d'un monde qui nous semblait si petit, après avoir

donné le meilleur d'eux-mêmes pour le triomphe d'une cause chère entre toutes, dans les prisons et les bagnes nazis, ont souffert stoïquement et versé leur sang loyal et généreux pour qu'une Jeunesse libre puisse s'épanouir librement au sein d'une Belgique libre ! (J.C.)

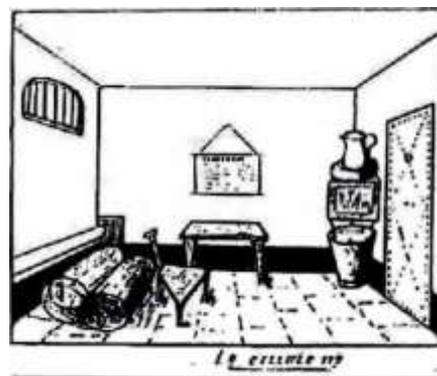


Figure 160. De cause à effet, de la messe de Requiem pour les aviateurs le 23 septembre 1942 à la cellule 117 à Namur.
© Micheline Bernard, Vers l'Avenir via la famille Jaumotte-Vilain et Michel Kaiser.

NOËL 1943 - PRISON DE NAMUR - Messe de minuit dans la cellule 117.

La fête de Noël si charmante naguère
Approchait tristement de notre terre en guerre
Où les larmes, le sang, les ruines et les deuils
Bordaient la sainte joie de funèbres écueils.
La Porteuse de paix, la Fête merveilleuse
Avait laissé au ciel la Messe de minuit;
La Messe où l'univers, dans la plus sainte nuit,
Tressaille d'émotion, impuissant à comprendre
Le mystère d'amour relevant notre cendre:
La Messe de la joie, où les clochers chanteurs
Réveillent l'espérance au fond de tous les cœurs;
La Messe glorieuse où, rejetant ses voiles,
La nuit allume au ciel ses plus belles étoiles;
La Messe de la paix où de saintes clartés
Brillent sur tous les fronts, de grâce illuminés;
La Messe de l'amour quand, après la veillée,
Par les sentiers tracés dans la neige foulée,
Les fidèles chrétiens réchauffés par leur foi
Se hâtent vers l'Enfant bien plus frère que roi.

* * *

La Belle aux « Gloria » des phalanges ailées
Pénétrait dans Namur aux lumières voilées,
Quand s'arrêtant soudain, en pensant aux captifs
Tapis dans la prison, attristés et pensifs :
« Serais-je pour eux, dit-elle, une fête fanée
Sur béquilles traînant ma percluse veillée
Pétrie de soupirs, de sanglots étouffés
Au souvenir poignant de mes Noëls passés ?
Non ! »
Chut! Quelques appels sur le tuyau d'éclaire;⁽¹⁾
Je colle le tympan à l'échine sonore :
Une nerveuse voix : « Allo! Le cent dix-sept! »
- « Le cent dix-sept écoute. » — « Est-ce bien au cornet
Le curé de Durnal ? » - « En chair et en os, lui-même. »
- « Ici, le Dinantais. Je ronge mon système
En pensant à Noël venant en croque-mort
Jeter son voile noir sur notre pauvre sort;
Au moins, si un tel jour on nous donnait la messe.
Le Teuton ne connaît pas de délicatesse;
Nulle étoile pour nous au front du firmament,
Nul message de paix berçant notre tourment;
J'enrage de songer qu'au fond de nos pioles,

Privés de réconfort et de saintes paroles
 Nous passeront Noël, pour beaucoup le dernier,
 Comme des bœufs marqués au vide râtelier. »
 Pendant qu'il me versait son âme désolée,
 L'Esprit-Saint me soufflait une adorable idée :
 Celle de célébrer, en mon pauvre réduit,
 Pour tous mes compagnons la Messe de minuit
 Je prierai surtout pour ceux qu'une rafale
 Devait coucher bientôt sur la sanglante dalle.
 Je lui dis mon dessein qui, en gai papillon,
 Voltigea aussitôt par toute la prison.
 Et chaque prisonnier, apprenant la nouvelle,
 Sentit battre son cœur de joie surnaturelle;
 Chaque morne cellule, tout imbibée de fiel
 Vit paraître soudain un rayon de soleil;
 On fixa le programme en tous points magnifique
 Inédit, jusque là, en terre de Belgique.
 On sifflota, des airs, on fredonna des chants
 Revenant à l'esprit par bribes et fragments.
 Les vieux mêlaient aussi leur voix tout éraillée
 Aux cantiques aimés de la sainte veillée;
 Puis, le souper happé sans lourdeur d'estomac.
 Chaque homme, pour la nuit, dispose son grabat.
 La paillasse est collée à l'antenne sonore.
 Oreiller assez haut pour tromper le pandore
 S'il ouvrait le judas pour la ronde de nuit.
 Et cessa peu à peu. tout écho et tout bruit.
 Déjà l'autel est prêt en ma pauvre tanière.
 Par l'ombre transformée en véritable bière;
 Mes deux enfants de chœur, plongés dans le sommeil.
 Ronflent à qui mieux mieux, attendant le réveil.
 Couché sur mon grabat, je crée une homélie
 Sans consulter ni Paul ni Prophète Isaïe,
 Car le lieu et l'état où nous étions tombés
 Parlaient éloquemment en docteurs inspirés.
 Ma montre déposée au fond d'une pantoufle
 Tictaquait ses instants s'envolant comme un souffle,
 Si bien que tout-à-coup, à mon étonnement,
 Je lus onze heures dix à son loyal cadran.
 « Debout ! les bons amis, car la fêle indomptée
 Va célébrer chez nous l'Enfant de la Judée. »
 De cellule en cellule, on sonne le réveil
 Rappelant aux esprits l'insigne don du Ciel :
 C'est le temps où dans l'ombre et dans le grand silence
 Regrettant les péchés dont ils ont souvenance.

Beaucoup de pénitents laissant la confession
Reçoivent au signal leur absolution. ⁽²⁾
Mes deux enfants de chœur sans rouge soutanelle,
S'apprêtent pour la messe solennelle.

* * *

Noël en la prison ! Les instants sont comptés.
Allo ! les malheureux ! L'instant est arrivé !
Eclairé faiblement par un bout de bougie,
Je revêts mes habits pour la cérémonie.
Ecoutez dans la nuit, écoutez résonner
Les douze coups de l'heure au bizarre clocher.
Soudain : « Minuit chrétiens », entonne au téléphone
Un Blanc qui tombera au morne polygone,
« C'est l'heure solennelle où l'homme-Dieu si bon
Va descendre chez nous au fond de la prison
Pour consoler ses fils touchés par la souffrance
Et ranimer en eux la céleste espérance.
Courage! prisonniers! nous aurons un Sauveur
Noël ! Noël ! chez nous; chantons le Rédempteur !
La belle voix se tait. Porte bien verrouillée,
Je commence la messe au sein de l'assemblée
Des invisibles pieux tous présents à mon cœur;
Ils vont suivre l'office à la voix du speaker.
Angoisse, crève-cœur, noir souci, peine amère,
Tout s'est évanoui dans l'ardente prière
Et, pareils aux bergers des champs illuminés,
Répondant à l'appel des divins messagers,
Sur l'heure, abandonnant leur troupe vagabonde
Pour courir à la crèche, axe d'un nouveau monde,
Et réjouir l'Enfant au son des chalumeaux,
Les hommes, en priant, oublièrent tous leurs maux.
L'Evangile fini, ma paillasse pour chaire,
Bouche sur le tuyau, prosterné ventre à terre.
Je donne mon sermon en termes contenus :
« Heureux Noël a tous, mes frères détenus.
Le plus grand Patriote a la croix pour épée.
Les vainqueurs des César, le Lion de Judée,
Le Chef des opprimés, le Vengeur des Martyrs
Toujours victorieux, comblera nos désirs.
Qu'il sera bien chez nous ! Pour crèche, notre étable
Avec sa pauvreté, son air irrespirable.
Sa paille, ses poux gras et son obscurité:
Nos douleurs en ont fait un temple consacré.
Ballottés; secoués sur une mer sauvage
Il nous protégera au milieu de l'orage.

La mort plane sur nous. Il a vaincu la mort !
 Jésus an gouvernail, nous reviendrons au port ! »
 Ce thème terminé, ramassant ma stature,
 Je remonte à l'autel sans risque de foulure.
 Quelle offrande, Seigneur ! que celle unie au pain
 De cent cœurs résignes sous Ta pesante main;
 Quel breuvage versé au fond de mon calice
 Que tant d'amers tourments subis à Ton service!
 Trois fois saint: oui, TU l'es, Ô Dieu des durs combats !
 — Hosanna aux prisons! Garde à vous, fiers soldats!
 Le tuyau a sonné; le Christ des catacombes ⁽³⁾
 Est parmi Ses enfants pourrissant dans les tombes
 Les hommes à genoux, tous tournés vers l'autel,
 Le chapelet en main adorent l'Eternel.
 Rayon d'or dans la nuit, salut dans la détresse,
 Moments délicieux. Visite enchanteresse !
 Que d'effusion de cœur ! Que d'entretiens brûlants
 Dans tous les antres noirs entre Père et enfants !
 Les vieux murs tout pétris de plaintes éternelles
 Ne pouvaient rien comprendre à ces notes nouvelles.
 Vite passe le temps sur l'aile du bonheur;
 Déjà s'en est allé le paternel Pasteur.
 Laissant à tous Sa grâce et Sa force sereine
 Pour lever des héros de la faiblesse humaine;
 Car c'était pour beaucoup de mes pauvres amis
 Qui devaient succomber dans les camps ennemis.
 Le dernier rite saint sur ce globe de boue
 Où, pour tous les mortels, l'éternité se joue.
 La messe des adieux et le suprême appui,
 Le baiser de l'Amour, la Messe de minuit.

Abbé GODEFROID.

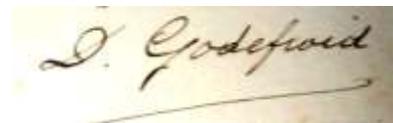


Figure 161. Dernière signature de l'abbé Godefroid dans le registre des décès avant le sien... © Paroisse de Durnal.

⁽¹⁾ Les prisonniers étaient parvenus à correspondre par le tuyau du calorifère.

⁽²⁾ A différentes reprises, Monsieur l'Abbé Godefroid a transmis, de cellule en cellule et par le tuyau du calorifère, l'absolution aux Compagnons condamnés au poteau. Quelques instants après, on entendait partir ces héros en toussant pour nous crier leur adieu suprême.

⁽³⁾ Des coups frappés sur le tuyau annoncent l'Elévation.

JUSTE PARMIS LES NATIONS

Rajca Krywin (née en 1929) a émigré avec sa famille avant la guerre de Varsovie en Belgique, où sa sœur Madeleine (Mady) est née (en 1938). En 1942, les parents de Krywin, Itka et Israël, ont décidé de quitter leur maison et de déménager dans un endroit où personne ne les connaissait. Ils ont loué un appartement à Lustin et n'ont pas osé quitter la maison. Une de leurs voisines, Maria Roquet, faisait leurs courses. Lorsque la famille a estimé qu'ils n'étaient plus en sécurité, madame Roquet les a mis en contact avec Désiré Godefroid, le prêtre du village de Durnal.

Le Père Godefroid (1889-1948), qui vivait avec sa mère Madeleine et sa sœur Yvonne (1899-1980), a accepté de cacher Itka et Israël chez lui, où ils sont restés jusqu'à la libération. En attendant, il a envoyé les enfants de Krywin à son frère, Joseph Godefroid, qui vivait à Wavreille. Joseph (1902-1982) était enseignant à l'école du village de Tellin. Lui et sa femme, Madeleine (1904-1973) née Leclere, ont eu trois jeunes enfants, et ils ont chaleureusement accueilli Rajca et Mady. Rajca (qui a été nommée Marguerite pendant la guerre) allait à l'école, où l'enseignante était la sœur de Madeleine Godefroid, Marguerite. Mady est allée au jardin d'enfants. Quand la famille allait à l'église, les deux filles juives les accompagnaient. Elles ont été présentées aux voisins comme les deux nièces des Godefroid, venues de la ville pour profiter d'une vie saine dans le pays. Anne Marie Godefroid se souvient avoir demandé à sa mère si les filles étaient vraiment ses cousines, ce à quoi Madeleine a répondu qu'en ce qui les concernait, elles seraient toujours de la famille, sinon une grande catastrophe leur arriverait.

De temps en temps, Itka et Israël venaient rendre visite à leurs filles. Les enfants Godefroid les appelaient « Oncle Philippe » et « Tante Irène ». Elles ont aussi parfois vu leur oncle, Davio Kriwin, dit Daniel Crevin (né à Łódz (Pologne) le 15 avril 1915, fils de Mendl Krivin et Marthae Goldfinger), qui se cachait dans la maison du Père Jean Legrain et de sa sœur, Marie-Louise, à Mirwart.

Quitter les Godefroid après la guerre fut très difficile pour la petite Mady, qui était devenue très attachée à la famille. Dans un effort pour l'aider à se réadapter à sa nouvelle vie, ses parents ne lui ont jamais parlé de ce chapitre formatif de sa vie. Le contact avec les sauveteurs a été interrompu.

Décédé le 3 août 1948, l'abbé Désiré Godefroid, âgé de 59 ans, aura le 07, sa messe de funérailles à Durnal suivie de l'inhumation à Wavreille.

En mai 2007, Jacques Godefroid a publié une annonce dans le mensuel juif belge « Regards », à la recherche de la famille juive que ses parents, sa tante et son oncle avaient sauvés : « *Recherchons membres de la famille Krivine (Rita, Mady...) cachés pendant la guerre en Belgique, dans les villages de Wavreille, Durnal... par les familles Leclere et Godefroid. Merci de contacter Jacques et Ewa Godefroid Blyskowska au 0032/2/660.58.74 ou ewg@belgacom.net* ». Quelques jours plus tard, ils ont été contactés par Rajca-Rita Krivine-Mittelman de Bruxelles, qui l'a informé alors que sa sœur Madi Krivine-Kaspi vivait à Paris. En conséquence, une demande a été faite à Yad Vashem pour honorer les sauveteurs. Rajca-Rita Krivine-Mittleman a parlé à Yad Vashem des visites de son oncle, et a soumis une photo le montrant avec son sauveteur, le Père Legrain. Krivine avait été baptisé par le Père Legrain le 9 août 1944 (avec l'autorisation de Mgr Charue évêque de Namur, avec pour parrain Louis Culot de Mirwart et pour marraine Marie Louise Legrain de Mirwart, avec les prénoms Daniel Maria Ludovicus Josephus), mais après la guerre il est revenu dans le giron juif. La fille du secrétaire communal a confirmé qu'elle se souvenait que Krivine avait été caché dans le grenier du presbytère.

Le 26 mars 2008, Yad Vashem a reconnu Joseph et Madeleine Godefroid, Désiré Godefroid et sa sœur Yvonne comme Justes parmi les Nations.

Le 27 octobre 2008, Yad Vashem a reconnu le Père Jean Joseph Legrain et sa sœur Marie-Louise comme Justes parmi les Nations.



Figure 162. Marguerite Krywin avec Yvonne Godefroid après la guerre. © Yad Vashem.

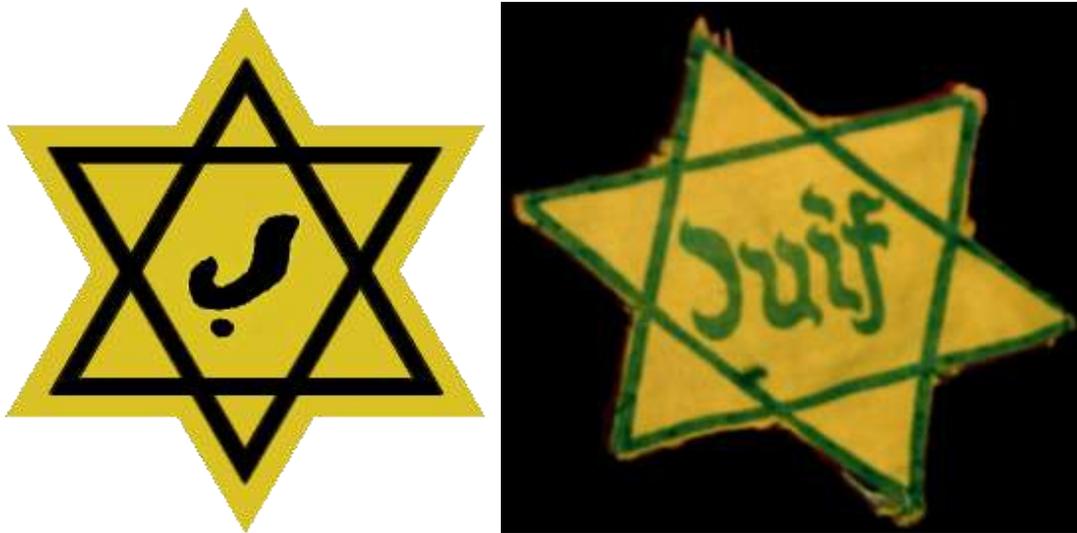


Figure 163. L'étoile jaune imposée aux juifs n'était pas la même en Belgique (pour une question de bilinguisme, J pour Jood et Juif) et en France (Juif). Serge Gainsbourg l'appelle son « étoile de shérif » dans sa chanson « Yellow Star ». Le refus d'arborer cet insigne qui rendait les Juifs identifiables en tant que tels a permis la sauvegarde de quelques-uns mais il entraînait la déportation immédiate. © Wikipédia.



Figure 164. La plaque apposée à la façade de l'ancien presbytère (Crèche Les Petits Pahauts). © Yad Vashem.

LES CLOCHES DE DURNAL ENLEVÉES PAR LES ALLEMANDS
LES MERCREDI 8 ET JEUDI 9 DECEMBRE 1943.



Figure 165. Grosse cloche – immatriculation allemande A VII 455 – hauteur 98 cm, diamètre inférieur extérieur 118 cm – 940 kg – coulée à Louvain en 1862, avec six figurines en relief : Sainte Barbe, Saint Nicolas... Saint Pierre, Saint Paul, la Sainte Vierge. © IRPA.

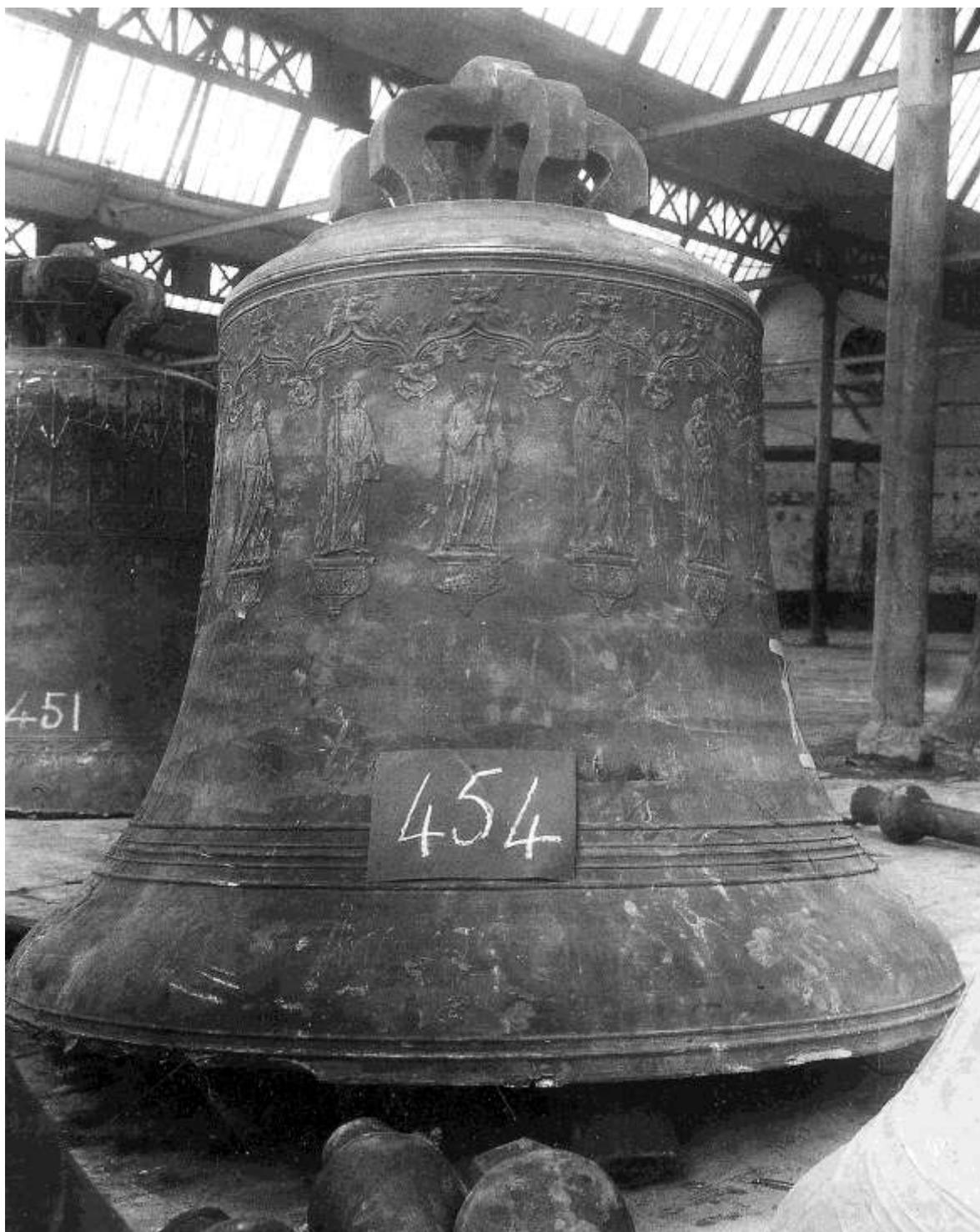


Figure 166. Cloche moyenne – immatriculation allemande A VII 454 – hauteur 90 cm, diamètre inférieur extérieur 102 cm – 745 kg – coulée à Louvain en 1856, cloche communale dédiée à Saint-Hubert avec en relief les douze apôtres. VII signifie « Province de Namur » (La numérotation en chiffres romains indiquait la province, et celle en chiffres arabes, la référence propre à la cloche : I Flandre Occidentale - II Flandre Orientale - III Anvers - IV Brabant - V Limbourg - VI Hainaut - VII Namur - VIII Liège - IX Luxembourg). © IRPA.



Figure 167. Petite cloche – immatriculation allemande Lauteglocke X (= cloche d'appel)
(série sans numéro ou « Lauteglocke » parfois « LX » suivi d'un numéro) – hauteur 80 cm,
diamètre inférieur extérieur 95 cm – 490 kg – coulée à Louvain en 1867, avec six figures : Saint Paul, Saint André....
Non prévue initialement mais échangée contre une plus petite pour punir le curé prisonnier à Namur. © IRPA.

Photographiées dans un hangar avant leur départ pour l'Allemagne, par Norbert Laflotte pour le Commissariat général à la Restauration du Pays (clichés de l'Institut Royal du Patrimoine Artistique).

Tous ces renseignements sur les cloches sont extraits du livre de Roger Cochart,
« Durnal - Archives et mémoire collective ».

En mars 1943, l'occupant allemand décide de réquisitionner les cloches des églises pour en récupérer le cuivre et l'étain nécessaires à la fabrication d'armement. Après avoir rassemblé et fondu les cloches allemandes, on prit celles des pays voisins.

En Belgique, les curés lurent en chaire la lettre des évêques : « ... Notre devoir épiscopal nous oblige à déclarer que toute collaboration à l'enlèvement des cloches de nos églises est gravement illicite en conscience. Nous demandons que tous, prêtres et laïcs, observent une attitude calme et purement passive ».

Leur bronze représente un moyen simple de satisfaire la machine de guerre du Troisième Reich. Mais en s'emparant des cloches, l'occupant dérobe le cœur des villages. Ces cloches qui traversent les époques, qui rythment la vie, rassemblent les communautés ou avertissent d'un événement... Pour de nombreuses personnes, cette réquisition est une profanation !

Un Belge, M. Joseph Debeir, crée une commission nationale pour la sauvegarde des cloches. En accord avec l'officier Roseman, chargé de la réquisition des cloches en Belgique, M. Debeir met au point un recensement et l'établissement d'un fichier contenant la photo et la description de chaque cloche d'église belge. Ils décident aussi, pour conserver le patrimoine artistique, que les cloches antérieures à 1750 et celles des carillons devraient rester en place. Il fut admis également qu'une cloche au moins devrait rester dans chaque église.

Ce fut la firme belge Van Campenhout, de Haren, qui fut chargée de dépendre, descendre et transporter les cloches vers leur destination transitoire pour triage, entre autres l'île Monsin, à Liège.

Un total de 4.600 cloches belges ont été prises par les Allemands, dont 561 contrôlées par la Commission après dépendage. Il a été peint sur chaque cloche « BELG » suivi d'un numéro.

Après triage, les cloches partaient à Hambourg pour la fonte. Certaines ont disparu en cours de route.

Le 1er septembre 1945, à Hambourg, les Alliés trouvèrent des cloches déjà concassées et d'autres intactes, dont 800 belges. Celles-ci furent rapatriées à Anvers le 8 octobre 1945 par le navire belge Lys, retrouvé lui-même dans les eaux territoriales allemandes.

Un total de 170.000 cloches européennes ont été réquisitionnées entre 1943 et 1944, dont 150.000 ont été détruites, ce qui correspond à plus de 45.000 tonnes de bronze.



(Renseignements tirés de l'émission TV Sauveurs de cloches, de Didier Hill-Derive. JFB production, 1996 - RTBF département documentation. Centre de l'audiovisuel à Bruxelles (C.B.A.) et recueillis par Thynes-en-Condroz)

Figure 168. Une chance que n'eut pas Durnal : Liège, retour des cloches, 20 mars 1945. © CegeSoma-Archives de l'Etat.

LES DERNIERS JOURS D'OCCUPATION.



Figure 169. Devant la maison de M. Alexandre Lamy (père du Major Thomas Lamy et de l'abbé Théophile Lamy), dans laquelle il s'était installé, se trouvait une plaque en bois portant cette inscription : « Meyer, Ortskommandant » (chef de place, ou, autrement dit, de la localité, ce n'est donc pas un grade). © Google.



Figure 170. Kurt (Adolf Wilhelm) MEYER (Jerxheim (duché de Brunswick, Empire allemand) 23 décembre 1910-Hagen (Rhénanie-du-Nord-Westphalie, République fédérale d'Allemagne) 23 décembre 1961) dit avoir traversé la Meuse à Yvoir le 4 septembre et leur massacre à Sovet a eu lieu le même jour. Il a été fait prisonnier à Spontin le 6 septembre. Préférez-vous l'original dans toute sa gloire ou la figurine que l'on peut se procurer ? © SS Honour Ring, machinegun.fr

Fils d'un ouvrier et d'une mère sans emploi, Kurt Meyer est contraint d'abandonner ses études dans le domaine commercial, après la mort de son père, pour subvenir aux besoins de sa famille. Il entre alors dans une compagnie minière en 1929. Peu après, il s'engage dans la police du Mecklembourg puis adhère au Parti nazi le 1er septembre 1930. Un an après, il est admis à la 22^e SS-Standarte de Schwerin, et transféré le 15 mai 1934 comme SS-Untersturmführer (équivalent de sous-lieutenant) à la Leibstandarte SS Adolf Hitler où il commande ultérieurement la 14^e Panzerabwehr Kompanie lors de l'invasion de la Pologne. La nuit du 7 septembre, il reçoit une balle polonaise dans l'épaule : c'est sa première blessure au combat. Peu après, il est nommé à la tête de la 15^e Kradschützen Kompanie. Il participe à la campagne des Pays-Bas et de France. Lors de l'attaque contre la Grèce, il alla jusqu'à

lancer des grenades vers ses hommes sur une route montagneuse sous le feu de l'ennemi pour les faire avancer. Lors de l'invasion de l'Union soviétique, il s'empare de Rostov-sur-le-Don en novembre 1941 et participe à la reconquête de Kharkov en 1943, puis est transféré à la 12^e Panzerdivision SS Hitlerjugend (en écolage à Beverloo puis Hasselt) composée de jeunes soldats, principalement issus des Jeunesses hitlériennes, qui pourraient ensuite devenir cadres dans d'autres divisions. Il obtient alors le commandement du Régiment 25, et se voit promu au grade de Standartenführer, l'équivalent de colonel. Bien avant le débarquement allié, il reçoit l'ordre de rejoindre la région de Caen. C'est lors de son déplacement par train, qu'à la suite d'un modeste attentat contre son convoi aux abords de la gare d'Ascq (près de Lille) dans la nuit du 1er au 2 avril 1944, la population est violentée et 86 hommes de 15 à 75 ans sont fusillés par des éléments d'un bataillon blindé de reconnaissance de cette 12^e Panzerdivision SS Hitlerjugend (Meyer n'en fait pas partie). Les permissions étant supprimées, sa femme, qui attendait leur dernier enfant, un fils après quatre filles, l'avait rejoint au château de la Guillerie au sud-est de Caen. Le 16 juin, Meyer est nommé à la tête de sa division. Caen ne sera conquise par les Alliés que le 21 juillet. Meyer s'échappera de justesse de la poche de Falaise.



Figure 171. Ce futur SS-Brigadeführer avait pris le commandement de troupes fraîches qui venaient d'être débarquées à Ciney. D'après le baron de Pierpont, bourgmestre de Spontin, ces troupes provenaient des divisions « S.S. Adolf Hitler », « Hitlerjugend », « Gross Deutschland » et « Prinz Eugen » et étaient groupées en une seule unité de combat. Cette division d'environ 600 fantassins divisés en deux Kampfgruppen assumait le secteur Godinne-Houx. Pas de chars car en réparation à Liège. Pas de munitions pour la batterie d'obusiers lourds. Une batterie Flak de 88 mm a été déployée au carrefour nord-ouest de Durnal (donc route de Crupet) dans un rôle de soutien au sol (mode antichar). © Wikipedia.



Figure 172. Le canon Flak 88mm, en mode antichar, comme à Durnal, en mode antiaérien, comme sans doute pour la Superforteresse américaine, et en mode transport.

A Durnal, il s'agirait du modèle 88-mm Flak 41

© lesffi.vraiforum.com, Pinterest, The National Interest

Meyer faisait 1m78, les yeux pénétrants bleu acier, la silhouette athlétique, un soldat passionné, un exemple classique d'officier SS agressif et impitoyable. Il était un motard audacieux qui privilégiait les motos pour communiquer avec les troupes qu'il commandait. En France, en Russie, en Normandie, il se rend régulièrement sur les lignes de front en moto. Il subit dix-huit fractures et quatre commotions au cours de sa carrière, ce qui témoigne de sa hardiesse.



Figure 173. Son dernier grade qu'il n'a jamais porté. Après SS-Sturmführer (10 juillet 1932), SS-Obersturmführer (10 mars 1935), SS-Hauptsturmführer (12 septembre, 1937), SS-Sturmbannführer (1^{er} septembre 1940), SS-Obersturmbannführer (9 novembre 1942), - tous ces grades avec SS à une patte de collet, les grades supérieurs les ayant identiques - SS-Standartenführer (21 juin 1943) puis SS-Oberführer (1 août 1944) et enfin SS-Brigadeführer ainsi que Generalmajor der Waffen-SS (avec effet rétroactif au 1^{er} septembre 1944 et à titre posthume... parce qu'on le croyait mort et d'ailleurs, il avait juré de ne jamais être capturé vivant). © secondeguerre.net

Son séjour à Durnal a vu ses hommes massacrer une quinzaine de civils à Sovet pour une attaque de maquisards contre deux de ses hommes venus se ravitailler à la ferme de Salazines, l'assassinat à Dorinne de deux soldats anglais prisonniers d'une autre unité allemande et le massacre d'Anhée.

Après son arrestation par des résistants belges le 6 septembre 1944 à Spontin, Meyer est mis en détention et comparaît, le 10 décembre 1945 devant une cour martiale canadienne, afin d'être jugé pour le meurtre de 11 prisonniers canadiens le 7 juin 1944 et de 7 autres prisonniers canadiens le 8 juin 1944 à l'abbaye d'Ardenne (près de Caen). Meyer nie avoir ordonné les massacres et déclare qu'il n'a été mis au courant que le 11 juin, postérieurement aux faits. Il est reconnu coupable d'avoir incité ses subordonnés à ne pas faire de prisonniers, et donc d'être moralement responsable des exactions des hommes de sa division, et est condamné à mort le 28 décembre 1945, mais cette peine est commuée en détention à perpétuité pour cause d'un « faisceau de soupçons » plutôt que des preuves tangibles. Libéré pour bonne conduite le 7 septembre 1954, il rentre en Allemagne et fait du commerce de bière. Il est aussi très actif au sein du Hilfsgemeinschaft auf Gegenseitigkeit der ehemaligen Angehörigen der Waffen-SS (HIAG, l'association d'entraide des anciens Waffen-SS) et milite pour que l'État leur accorde des pensions de retraite. Il meurt le 23 décembre 1961, d'une crise cardiaque, le jour de son 51e anniversaire, suite à un trop bon repas interdit par son médecin.



Figure 174. Les décorations et les funérailles de Kurt Meyer. « Ich hatt' einen Kameraden » © forum.axishistory.com

Son premier surnom dans la Waffen-SS est « Schnellermeier » pour la rapidité de ses attaques et de sa progression lors du Blitzkrieg. Le pseudonyme de « Panzermeyer » (« Meyer le blindé ») viendrait de sa chute d'un toit en voulant faire une plaisanterie quand il était policier dans le Mecklembourg. Ce pseudonyme lui est à nouveau attribué par ses hommes à partir des années 1942-1943, en raison de sa combativité sur le front de l'est, notamment à Rostov et Kharkov.

Voici son avis sur les maquisards, appelés « partisans », dans son autobiographie « Grenadiers - L'histoire du Général des Waffen SS Kurt « Panzer » Meyer » (où il faut, par ailleurs, intervertir « Spontin » et « Durnal » puisqu'il confond les noms de ces localités dans son souvenir) :

« Le combat « glorieux » des soi-disant partisans n'était rien de plus que ce que cela veut dire, un meurtre ordinaire. Les initiateurs de la guerre des partisans étaient de véritables criminels de guerre de cette guerre. Ils ont agi contre toute l'humanité et ont fait appel au plus bas des instincts. Je n'avais jamais connu de guerre de partisans auparavant ; je n'avais pas non plus ressenti aussi fortement la haine des Français ou des Belges. En revanche, j'ai toujours pu observer de bonnes relations entre les unités et la population des territoires occupés. Cette observation était particulièrement valable pour la population normande qui avait tant souffert.

« Les soi-disant partisans ne relevaient la tête que lorsqu'ils n'avaient plus à craindre pour leur corps et leur vie. Ils ne se sont pas battus ; au lieu de cela, ils ont assassiné par trahison individuellement des membres de l'armée allemande. Du point de vue militaire, les actions des partisans n'ont eu aucune influence sur la conduite de la guerre par les Allemands. La population non impliquée a été la plus touchée par les représailles des troupes allemandes. Car ce ne sont pas les défenseurs de la



guerre des partisans, une violation du droit international, qui ont souffert. La haine entre les nations a été suscitée selon un plan. Elle a été amplifiée pendant longtemps par les activités criminelles des partisans. On ne peut non plus nier que les Alliés ont activement promu le communisme en Europe occidentale avec leur politique des partisans. Sans les actions perfides des « braves » partisans, il n'y aurait eu aucune raison d'organiser des « procès pour crimes de guerre ». »

Malgré ce que ses hommes avaient fait subir à des soldats alliés, Meyer s'est plaint que les partisans belges ne traitaient pas les Allemands capturés conformément aux Conventions de Genève !

Peut-être simplement parce qu'il avait dû rendre les armes face à ces partisans, des gendarmes et des civils et non à un officier de l'armée américaine, des Américains qui le dépouillèrent de ses décorations ?



Figure 175. Kurt Meyer en uniforme de la Wehrmacht après sa capture en septembre 1944 et un tiroir de Durnal qui se souvient du passage des Allemands et de leurs baïonnettes... © Jost Schneider, Famille Claessens-Lamy

BIBLIOGRAPHIE.

Roger COCHART, Durnal - Archives et mémoire collective.

Jacques BRILOT, L'entité d'Yvoir au XX^{ième} siècle, Tome 3, Du rire aux larmes.

SITOGRAFIE.

Belgique :

<http://www.bel-memorial.org>

<https://www.wardeadregister.be>

<http://www.insignesmilitaires.be>

<http://www.evasioncomete.org>

Le patrimoine artistique belge :

<http://balat.kikirpa.be/photo.php?objnr=10022308&nr=36>

France :

<http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr>

<http://francecrashes39-45.net/>

<http://www.memorialgenweb.org>

Grande Bretagne et Commonwealth :

<https://www.cwgc.org/>

<https://search.ancestry.co.uk>

<https://search.ancestry.com.au>

Australie :

<https://www.awm.gov.au/>

<https://recordsearch.naa.gov.au/>

U.S.A.

<https://aad.archives.gov/aad/index.jsp>

Retrouver une tombe :

<https://www.findagrave.com/>

<https://billiongraves.com/>



Figure 176. Webographie, mode d'emploi...
© Olivier Saive et Revue Athena. 2018



Figure 177. Tract anglais lancé par avion
© exposition-libe-nord.org



Figure 178. Bombardement, peut-être de Cologne. © Luftwaffe.

TABLE DES MATIERES.

Durnal, mémorial et histoire des événements tragiques du 12 mai 1940 et 27-28 avril 1942.	3
12 MAI 1940 QUATRE SOLDATS FRANÇAIS SONT TUÉS DANS LE CENTRE DU VILLAGE DE DURNAL. . .	3
- 1. INVASION DE LA BELGIQUE PAR LES TROUPES ALLEMANDES.	3
- 2. BREF HISTORIQUE DU 31 ^{ème} REGIMENT DE DRAGONS.	3
- 3. SITUATION DES ENDROITS OU LES CORPS DES SOLDATS FRANÇAIS ONT RETROUVES ET ENSEVELIS.	4
- 4. PHOTO RECENTE DE L'ENDROIT OU LES CORPS DES SOLDATS FRANÇAIS ONT ETE ENSEVELIS. . .	5
- 5. ORGANISATION DES FUNERAILLES SOLENNELLES, LE 23 OCTOBRE 1940.	5
27-28 AVRIL 1942 UN AVION EXPLOSE EN PLEIN VOL ET S'ECRASE DANS LES BOIS DE DURNAL.	7
- 1. DE VIOLENTS COMBATS AERIENS REVEILLEN LES HABITANTS.	7
- 2. SITUATION DES ENDROITS OU L'AVION ET LES CORPS DES AVIATEURS ONT ÉTÉ RETROUVES. . .	8
- 3. PHOTOS RECENTES DES ENDROITS OU L'AVION ET LES CORPS DES AVIATEURS ONT ÉTÉ RETROUVES.	8
- 4. IDENTIFICATION DE L'AVION ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE.	9
- 5. CELEBRATION D'UNE MESSE DE REQUIEM POUR LES AVIATEURS, LE 23 SEPTEMBRE 1942.	11
ANNEXES ET DIGRESSIONS.	12
Partie I. 12 MAI 1940.	12
LES EVENEMENTS VUS PAR LES DURNALIENS.	13
LA CAVALERIE FRANCAISE A L'EST DE LA MEUSE.	13
LE COMBAT RETARDATEUR DES DRAGONS FRANÇAIS.	15
LES SOLDATS FRANÇAIS DU 31 ^è RD TOMBÉS LE DIMANCHE 12 MAI 1940.	16
LEUR ARMEMENT.	21
... ET A CRUPET.	22
LE 14 ^è REGIMENT DE DRAGONS PORTES (14 ^è RDP).	24

- 12 mai (jour de Pentecôte).....	24
MOTOCYCLETTE GNOME ET RHÔNE AX 2-RM AVEC SIDE-CAR TRACTE « DRAGONS PORTES ».....	26
- Les trois autres side-cars des Gnome et Rhône AX2, tous de marque Bernardet.	28
- Mais y avait-il deux soldats par moto ou un seul pour du transport de matériel de réserve ?.....	29
LA FUITE DES CIVILS QUI ONT CONNU AOÛT 1914.....	30
Partie II. 28 AVRIL 1942.....	31
LES AVIATEURS AUSTRALIENS ET ANGLAIS TOMBÉS LE MARDI 28 AVRIL 1942.....	32
- Le 27 OTU.....	32
- L'aérodrome de Lichfield.....	33
- L'avion Vickers Wellington X9635.....	38
- L'Australie et la guerre.....	39
- Le récit d'un résistant, Jean Moreaux.....	40
- Les rapports anglais sur la disparition de l'avion.....	42
- La charge.....	43
- 18 paquets de « nickel » (= tracts).....	43
- Deux bombes de 250 livres.....	45
- Lit à baldaquin et chasse nocturne, l'obstacle invisible.....	47
- Comment les familles ont-elles pris connaissance de ce drame ?	51
- Qui étaient ces aviateurs ?	55
- Exemples de courrier reçus par la famille.....	63
LES ACTIVITES AÉRIENNES DANS LA RÉGION DURANT LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942.....	65
LES AUTRES OPERATIONS DU RAF BOMBER COMMAND LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942.....	66
LE WELLINGTON IC Z8901 (BB-V) DU 27 OTU TOMBE A SAUTOUR LA MEME NUIT.....	67
LES AVIONS ABATTUS LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942 LORS DU RAID SUR COLOGNE.....	70
- Hamois.....	70
- Villers-la-Ville.....	74

- Givet (Ardennes, France)	75
- Châtel-Censoir (Yonne, Bourgogne, France).	76
- Cologne (Allemagne).	85
LES AUTRES AVIONS ABATTUS LA NUIT DU 27 AU 28 AVRIL 1942.	87
- Second bombardement du Tirpitz près de Trondheim (Norvège).	87
- Les attaques aériennes contre le Tirpitz.	98
- Dunkerque (France).	101
- Iles de la Frise (Danemark).	102
UN AVION ALLEMAND ETAIT TOMBE UN MOIS PLUS TOT A PURNODE.	103
Partie III. 23 MARS 1944.	104
JEUDI 23 MARS 1944 UN AVION AMERICAIN (VIDE) S'EST ECRASE A DURNAL.	105
- Les dix membres d'équipage.	106
- Opérations stratégiques de la Huitième Force aérienne U.S. du jeudi 23 mars 1944 - Mission 275.	109
- Le bombardier « du fond ». raconté par Roger Cochart dans son livre sur Durnal.	111
- Et voici ce que les aviateurs ont vécu.	112
- L'aérodrome de Podington.	116
- Réécrivons l'histoire.	118
Partie IV. OFFICIER ET SOLDATS DURNALIENS INSCRITS SUR LE MONUMENT AUX MORTS (ET QUELQUES AUTRES ACTEURS DURANT LES GUERRES).	121
LE MONUMENT AUX MORTS DE DURNAL.	122
LES SOLDATS DE DURNAL DE 1940-1945 CITES SUR LE MONUMENT AUX MORTS.	123
D'AUTRES ACTEURS en 1940-1945.	129
LES SOLDATS DE DURNAL DE 1914-1918 CITES SUR LE MONUMENT AUX MORTS.	133
- Remarque générale sur les soldats retenus dans les camps aux Pays-Bas.	138
D'AUTRES ACTEURS en 1914-1918.	141

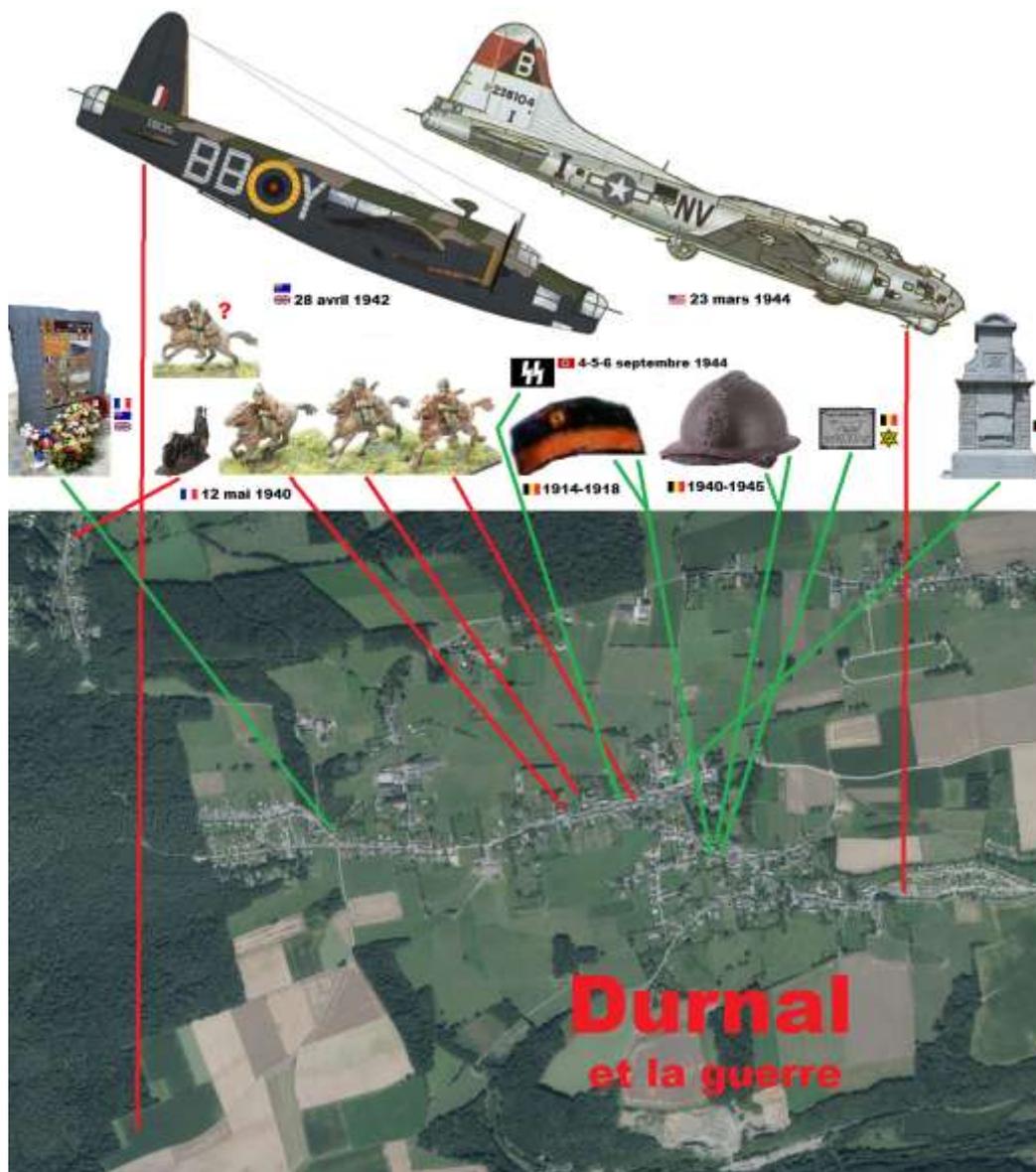
ET LES ALLEMANDS ?	144
LA DANSE MACABRE ou LA VALSE DES CERCUEILS....	145
Partie V. LE CURE DESIRE GODEFROID, SON EGLISE, LES ALENTOURS.... DURNAL PENDANT LA GUERRE.	146
SOUVENIR D'AVANT-GUERRE.	147
SOUVENIR DE L'OCCUPATION.	147
DES REFUGIES DE DURNAL.	148
ÉPIISODES DE GUERRE DE L'ABBÉ DÉsirÉ GODEFROID.	149
- NOËL 1943 - PRISON DE NAMUR - Messe de minuit dans la cellule 117.	150
- JUSTE PARMi LES NATIONS.	154
LES CLOCHES DE DURNAL ENLEVÉES PAR LES ALLEMANDS LES MERCREDI 8 ET JEUDI 9 DECEMBRE 1943....	156
LES DERNIERS JOURS D'OCCUPATION.	160
BIBLIOGRAPHIE.	164
SITOGRAFIE.	164
TABLE DES MATIERES.	165

TOUTE RECTIFICATION ET TOUT COMPLEMENT SONT LES BIENVENUS.

Quatrième de couverture :

En hommage aux cavaliers et motard français, aux aviateurs australiens de Nouvelle-Galles du Sud et anglais, aux aviateurs américains et aux soldats et civils belges de chez nous...

© [WalOnMap](#), [cmkkits.com](#), [Wikipédia](#), [Eighth Air Force Historical Society](#), [Facebook](#), [tricioeditores.com](#), [Ralph](#), [rtbf.be/14-18](#), [aiolfi.com](#), [Yad Vashem](#), [Bel-Memorial](#).



- 🇫🇷 Hubert (Marcel) **BLANCHARD** (Épeigné-les-Bois (Indre-et-Loire, France) 8 septembre 1918-Durnal 12 mai 1940) 🇫🇷 Raymond (Michel Léon) **CHRISTINY** (Paris 11e (France) 18 décembre 1914-Durnal 12 mai 1940) 🇫🇷 Maurice (Jean Camille) **VAUTRIN** (Paris 6e (France) 8 décembre 1917-Durnal 12 mai 1940) 🇫🇷 Frederic **MATTES** (Bouxwiller (Bas-Rhin, France) 16 mars 1912-Durnal 12 mai 1940)
- 🇫🇷 René (Marcel) **COUDAMY** (Le Dorat (Haute-Vienne, France) 2 août 1904-Crupet 12 mai 1940).
- 🇦🇺 Laurence Guy **CHICK** (Singleton (NSW, Australie) 3 août 1913-Durnal 28 avril 1942) 🇦🇺 Maurice Ben **REMFY** (Sydney (NSW, Australie) 6 mai 1919-Durnal 28 avril 1942) 🇬🇧 Frederick Joseph **DODD** (1920?-Durnal 28 avril 1942) 🇬🇧 John Richard **STUKINS** (1916?-Durnal 28 avril 1942) 🇦🇺 Albert John **GLAISTER** (West Wallsend (NSW, Australie) 20 décembre 1917-Durnal 28 avril 1942)
- 🇺🇸 Douglas Leo **MacDONALD** (1920-2009) 🇺🇸 Thomas Joshua « Tom » **CORKIN** (1919-2009) 🇺🇸 Roger John **BLAKE** (1918-2003) 🇺🇸 Abner Edward **FLEISHER** (1918-2005) 🇺🇸 Charles Max **LOWE** (1922-2005) 🇺🇸 Walter Daniel **JUCHA** (1923-1990) 🇺🇸 Robert Theodore **WADDLE** Sr (1922-2005) 🇺🇸 Ernest Hugues **JONES** (1916-2001) 🇺🇸 James Nathaniel **BARROW** (1907-1997) 🇺🇸 William Parker **BAILEY** (1922/1924-2005)
- 🇧🇪 Thomas (Martin Marie Gislain) **LAMY** (Durnal 30 avril 1890-Wielsbeke (Flandre Occidentale) 26 mai 1940) 🇧🇪 Léon (Pierre Emmanuel) **SCAILLET** (Durnal 10 octobre 1918-Winville (Luxembourg) 11 mai 1940) 🇧🇪 Paul **HENIN** (1918?-Namur 9 août 1942) 🇧🇪 Joseph-(Marie Ghislain) **HEBETTE** (Durnal 6 décembre 1907-Nienburg an der Weser (Basse-Saxe, Allemagne) 6 avril 1944) 🇧🇪 Emmanuel (Joseph) **LALOUX** (Durnal 13 août 1885-Champion(Namur) 25 août 1914) 🇧🇪 Henri (Jean Joseph Ghislain) **QUEVRIN** (Durnal 01 juillet 1893-Rumst (Anvers) 6 octobre 1914) 🇧🇪 Camille (Théodore Joseph) **FONTINOY** (Durnal 11 septembre 1891-Bruges (Flandre Occidentale) 2 novembre 1918) 🇧🇪 Hippolyte (Joseph) **MARTIN** (Rance (Hainaut) 7 janvier 1881-Den Helder (Noord-Holland, Pays-Bas) 8 décembre 1918) 🇧🇪 Emile (Joseph Jules) **CASSART** (Durnal 18 décembre 1896- Zevokote (Flandre Occidentale) 28 octobre 1914)
- 🇧🇪 ⚡ L'abbé Désiré **GODEFROID** (1889-3 août 1948) 🇧🇪 ⚡ Yvonne **GODEFROID** (1899-1980)