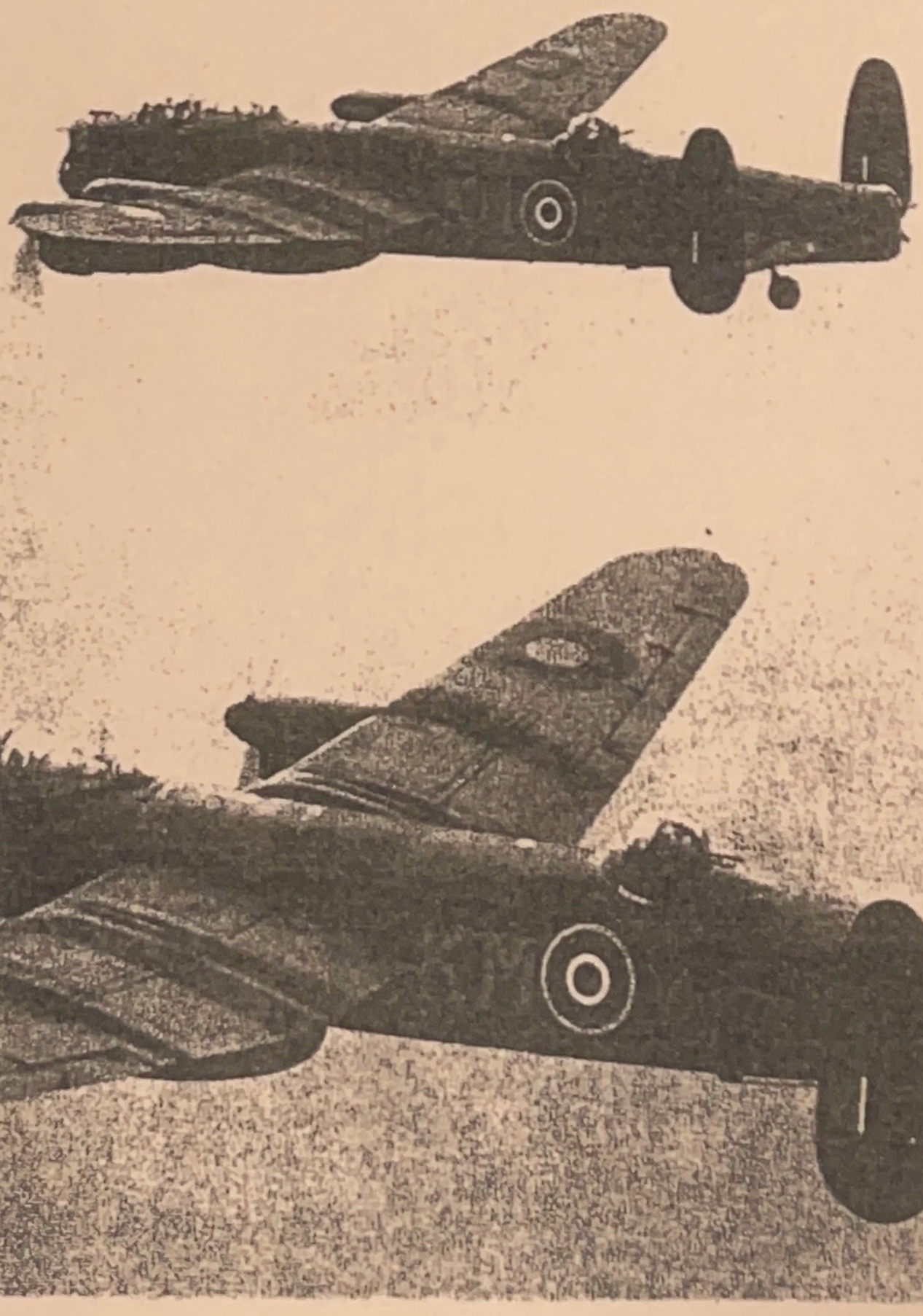
ILS ÉTAIENT

7 PILOTES



RÉALISÉ PAR

MURIEL DUFETEL

AVANT PROPOS

Le 13 juin 1944, les hasards de la guerre confiaient à la commune d'Avesnes-les-Aubert, les dépouilles de 7 aviateurs alliés, tombés pour la libération de notre pays.

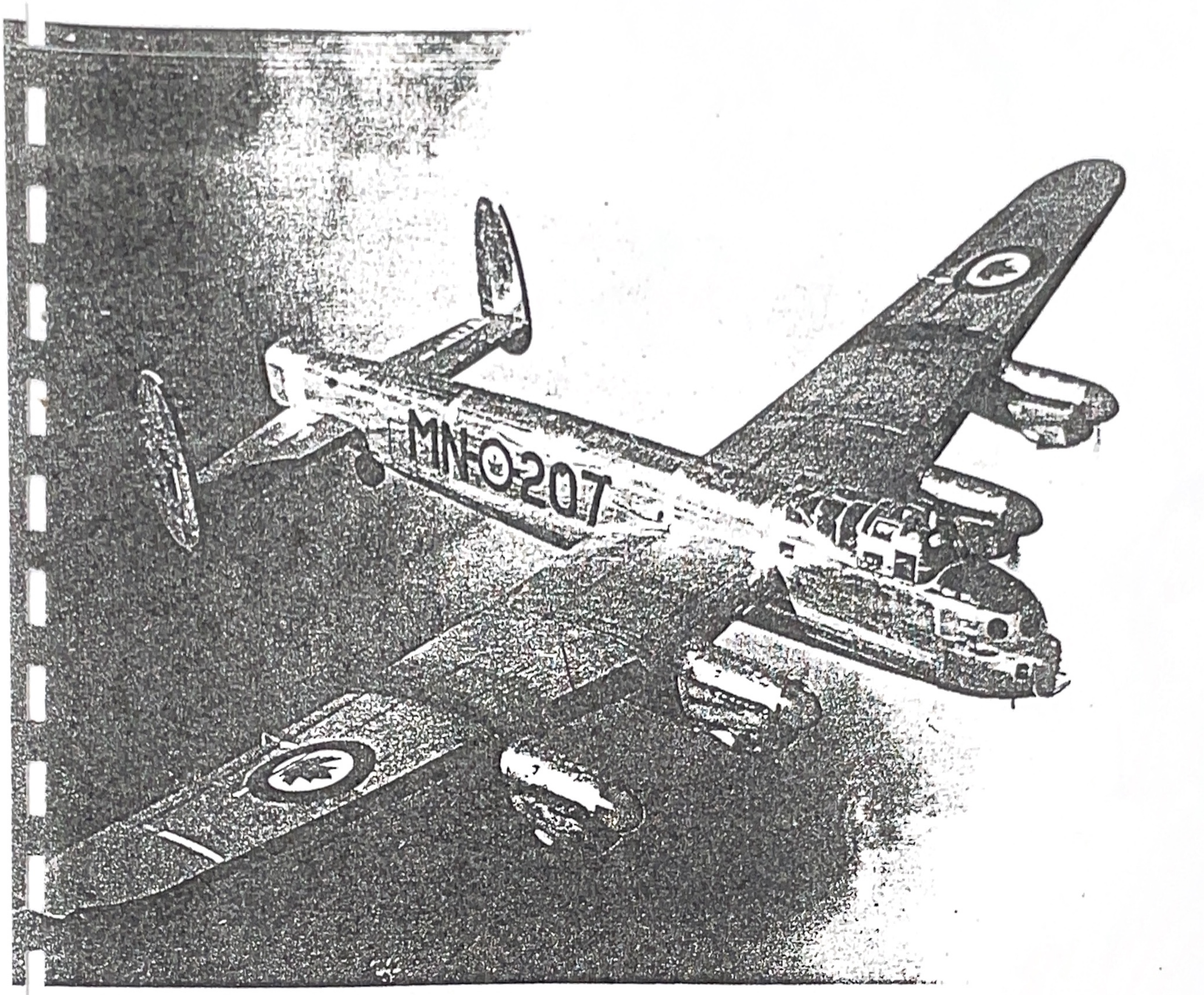
Cette plaquette a pour but d'honorer leur mémoire et d'entretenir le souvenir de cette page d'histoire locale.

Tous les documents ont été réunis par Monsieur Daniel Macarez pour l'exposition du 8 mai 1990 sur le lancaster abattu chez nous.

Dans la nuit du 12 au 13 Juin 1944, le lancaster II DS 772 du squadron No 408 des Kei Reds, piloté par le lieutenant aviateur Henri Carbee Mc Iver de nationalité canadienne, agé de 31 ans, s'écrasait à la lisière de notre commune, touché par la DCA au dessus de Cambrai.

Depuis 60 ans cinq membres de l'équipage, 3 canadiens et 2 britanniques, reposent dans notre cimetière. Les 2 autres, de nationalité belge, ont été rendus à leurs familles.

Pilote officier W H GOODWIN	canadien	23ans
Flight lieutenant H C Mc IVER	canadien	31 ans
Flight lieutenant T O PLEDGER	canadien	27 ans
Sergeant D M RUSSEL	R A F	
Flight officier J H WYATT	R A F	28 ans
C.A.G HAUDAN	R A F	Belgium
A V V 6 ANDRE DULAIT (potter)	R A F	belgium



DES CANADIENS AUX GROS POINGS

Lancaster 10P (photo) du Squadron 408 « Goose » (oie), qui utilisa ces avions jusqu'en 1964.
Cet appareil fut l'un des 9 B.X modifiés et portait le numéro de série MN207.
Il fut le dernier Lancaster construit au Canada à être délivré à la R.A.F., le 22 août 1945, puis il rejoignit son pays d'origine.

De toutes les nations du Commonwealth, le Canada fut celle qui compta le plus grand nombre d'aviateurs dans le Bomber Command. Onze Squadrons en totalité canadiens participèrent à l'offensive aérienne stratégique sur l'Europe à bord de Lancaster : 405, 408, 419, 424, 426, 428, 429, 431, 432, 433, 434. De nombreux Canadiens servirent aussi au sein de divers autres Squadrons de bombardement. Ces hommes mirent surtout en œuvre des Lancaster B.II à moteurs radiaux Bristol Hercules mais aussi des Lancaster Mk I et Mk III. De leur côté, les Squadrons 424, 429, 433 et 434 utilisèrent presque exclusivement des B.X fabriqués au Canada. Ils ne furent cependant opérationnels que vers la fin de l'année 1944. Les Squadrons 420, 425 et 427 furent transformés sur Lancaster, mais trop tard pour prendre part aux opérations tant en Europe qu'en Extrême-Orient, à la suite de la capitulation japonaise du mois d'août 1945.

Problématique Lancaster Mk II

Le groupe de bombardement n° 6 (canadien) fut formé, au début de 1943 et abandonna ses Wellington ou Halifax pour se transformer sur Lancaster Mk II à la mi-juin 1943. La conversion se déroula à Linton-on-Ouse, plus connue comme la Canadian Beaver Base (la base des « castors canadiens ») et ce fut le Squadron 426 « Thunderbird » qui, le premier, prit les nouveaux quadrimoteurs en main. Le Squadron 408 « Goose » (oie) fit de même en août, imité par le 432 en septembre. Les débuts furent problématiques car, à la suite d'un court-circuit dans le système mesurant la pression d'essence, le moteur extérieur gauche d'un Lancaster B.II avait pris feu. Le défaut fut décelé sur plusieurs Mk II qui furent temporairement interdits de vol. Après de nombreuses opérations, le Lancaster Mk II fut pour de bon déclaré inapte aux opérations et le Squadron 432, qui avait commencé à combattre sur ce type le 18 novembre 1943, fut le premier à l'abandonner à la mi-juin 1944 en faveur du Halifax III. Le Wing Commander McKay avait toutefois emmené ses équipages sur les B.II disponibles lors d'un raid sur Berlin dans la nuit du 26 novembre 1943. Tous bombardèrent et revinrent sans problèmes. En mai 1944, le Squadron 426 échangea ses Lancaster B.II contre les Halifax III, au grand désespoir des équipages canadiens qui souhaitaient finir leur tour d'opérations sur Lancaster, même s'il s'agissait du

R.A.F./B.S./P.R./0040

Bruxelles, le 25 septembre 1944

Cher Monsieur,

En réponse à la lettre que vous avez adressée au Wing Commander DE SOOMER, concernant votre frère André DULAIT, j'ai l'honneur de vous faire parvenir les renseignements demandés :

Le Capitaine André Dulait était pilote officier à la R.A.F.S.B -Section Belge- et non pas dans la R.C.A.F. ; je reprendrai vos questions une à une :

1°- Je ne peux pas vous faire connaître l'itinéraire suivi par l'avion, les instructions données aux équipages étant secrètes.
2°- Il est important de noter que votre frère volait en opération sous le nom d'emprunt d'André De Potter, sous le n°145279 et se faisait passer pour canadien.
3°- L'équipage se composait des membres suivant, dont votre frère et le Capitaine Hanohar :

Can.I.8I69 F/Lt Henry Carbe Mc.Iver Pilote
15I094 F/O John Harker Wyatt - Navigateur
N.R. I54776 R/S Goodwin William Harvey - Bombardier
L.Can J.9694 F/Lt Thomas Oswald Pledger D.P.C - Radio
6I4239 SGT Russel Donald - Ingénieur de bord

4°- Il volait dans l'avion Lancaster n° 11.D.S.772, sous la lettre d'identité « T », cet avion est présumé perdu au dessus de Cambrai
5°- Il est très important de noter que Cambrai se trouve encore dans la zone des armées, une décision du Commandant Suprême spécifie que les Commandants des Groupes d'Armée vont procéder à la recherche des avions manquants dans leur zone respective et qu'aucune circulation de personnes civiles n'est permise.

Je vous transmets ses renseignements de la part du Wing Commander De Soomer, celui-ci étant encore à Londres.

Veuillez agréer, Cher Monsieur, ma parfaite considération.

SQUADRON LEADER

à Monsieur Paul Dulait
11 rue de la Loi
E.V.

Bruxelles ce 22 novembre 1944

Monsieur le Maire,

Je vous serais reconnaissante si vous pouviez me fournir quelques renseignements concernant l'identification de mon mari décédé dans la nuit du 12 au 13 juin 1944 en combat aérien. Il s'agit du Capitaine Georges Hanchar, aviateur à bord de l'avion qui s'est abattu au dessus de votre commune à la date précitée. Il volait sous le pseudonyme Georges Haudan. D'après quelques renseignements qui m'ont été fournis j'ai pu savoir que vous aviez noté le nom des occupants.
Seriez-vous assez aimable pour me le confirmer ? J'en aurai ultérieurement besoin pour établir son acte de décès.

Dans cette attente je vous prie de croire, avec mes remerciements, à mes considérations distinguées.

P.S. : Il vous sera sans doute impossible de me faire parvenir une lettre directement. Faites le alors par l'intermédiaire du Consulat de Belgique à Paris.



Georges HANCHAR

GERARDO MANCHAD

A.F.W. 3372.

GRAVES REGISTRATION REPORT FORM

SERIAL No : 3237

PLACE OF BURIAL : AVESNES-LES-AUBERT Communal

DATE : 23.6.44.

Department and Map reference : NORD - B5/N 98

The following are buried here:

Number.	Rank.	Name & Initials.	C.E. No.	Date of Death.	How Marked.	Plot, Row, Grave.
J.8169	F/Lt.	H.C. McIVER	R.C.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	Collective marking.
151094	F/O	J.H. WYATT	R.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	
J.86923	P/O	W.H. GOODWIN	R.C.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	
J.9694	F/Lt.	T.O. PLEDGER (D.F.C.)	R.C.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	
614239	Sgt.	D.M. RUSSELL	R.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	
145279	F/O	A.J.J.G. DULAIT (Belgium)	R.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	
145468	F/O	C.A.G. HANCHAR (Belgium)	R.A.F.	Ops/6/Air	13.6.44	

Copied Archives Copin

Investigating Officer : F/Lt. R.M. ARCHER

G.C.U. No : 91 Auth : P.418623/44/S 14 Cas/C4

Dated : 16.6.44

TO : D.D.G.R.E. CASCAN.- XXXXXXX.

S.14 CAS. XXXXXX I.W.C.C.

Squadron Leader, Commanding,
Franco Detachment, M.R.E. S,
ROYAB

30 MAI 1944

A 16 h 15, nouveau bombardement d'Epinoy qui cause peu de dégâts.

1er JUIN 1944

La sirène est une fois de plus détraquée et l'unique alerte de la journée est donnée par le beffroi.

3 JUIN 1944

On possède maintenant le bilan officiel des 13 premiers bombardements de Cambrai ; au total, nous avons eu 216 morts et 17 disparus, soit 233 victimes. Et il parait que ce n'est pas encore fini.

6 JUIN 1944

La nouvelle que nous attendions tous depuis 3 ans nous est enfin parvenue ce matin : les Alliés ont débarqué en France ! C'est la radio suisse, qui la première, nous apprend l'information sensationnelle. Radio Paris annonce le débarquement mais aucune confirmation ne nous étant fournie par la B.B.C., nous nous refusons malgré tout à croire que le jour tant attendu est arrivé. Nous restons littéralement pendus au poste de T.S.F. afin de capter, en dépit du brouillage, toutes les émissions de Londres. A 9 h 30, le bulletin en langue française commence, sans qu'il y soit question de l'opération de Normandie. Mais à 9 h 32, très exactement, l'émission de la B.B.C. est tout à coup interrompue. Et enfin, le communiqué allié numéro 1 est lancé sur les ondes en anglais, en français, en néerlandais et en norvégien. Ils ont débarqué ! Alors, la joie peut rayonner dans nos yeux et dans nos cœurs. Alors l'allégresse la plus folle peut se donner libre cours. Et nous savourons avec émotion la «Marseillaise» qui symbolise la vague d'enthousiasme déchaînée sur la France tout entière.

En ville, le calme le plus absolu continue de régner, coupé de temps en temps par les habituelles alertes. Et cela nous étonne, nous pour qui le «débarquement» signifiait un chambardement sans précédent. Nous nous rappelons le raid de Dieppe qui avait fait naître chez les Français les plus grands espoirs et chez l'ennemi, les plus vives appréhensions. Nous nous souvenons des patrouilles allemandes qui, ce jour-là, gardaient les bâtiments militaires (casernes, manutention, etc...) en tenue de campagne, arme au point, tout l'attirail guerrier d'outre Rhin.

Aujourd'hui, rien de tout cela. Les Boches et les Bochesses continuent à traîner dans nos rues et à dégrader de leur présence, nos cafés et nos pâtisseries. Les Teutons sont toujours aussi arrogants et les officiers au fond de pantalon renforcé de cuir, toujours aussi méprisants. Quant aux «souris grises» elles s'empiffrent de gâteaux, de fruits et de friandises, en promenant dans les rues, leurs silhouettes informes et grotesques.

De temps en temps, un détachement allemand passe devant nous, faisant retentir l'air des traditionnels «Halli ! Hallo !». Devant un de ces détachements, un garçonnet, la tenue un peu débraillée, marche gravement et chante à sa façon le refrain tudesque «Oui ! Vous irez à l'iau» avec un ineffable accent du terroir. Et les Boches, qui ne comprennent décidément rien à l'ironie française, suivent d'un œil amusé la mimique du titi cambrésien.

La journée se passe avec 6 alertes ! Un jour comme les autres, sans plus.

11 JUIN 1944

Les Fritz font évacuer par la population civile les rues des Cordiers, des Chaudronniers, des Bouchers, de Nice, d'Alger, Jean-Jaurès, Sadi Carnot, Place de la République et Porte Notre-Dame et établissent l'état de siège permanent dans ce quartier. Il s'agit de protéger la Kommandantur et le siège de la Feldgendarmerie dont les agents, reconnaissables à leur collier de chien et à leur plaque métallique sur la poitrine, veillent au grain.

12 JUIN 1944

8 heures. Après 15 jours de calme presque absolu, voici la séance qui s'ouvre par une alerte inopportune. A 8 h 30, des formations de bombardiers quadrimoteurs se montrent de partout. Les bombes commencent à pleuvoir au loin, sur les aérodromes d'Epinoy et de Niergnies. Jusqu'à 10 h 19, la valse continue. On estime à plus de 400 le nombre d'appareils ayant participé au raid. Plusieurs d'entre eux ont été abattus. Entre autres, deux appareils alliés touchés de plein fouet par la D.C.A. allemande, ont fait explosion dans le ciel de Cambrai et nous avons vu les parachutistes sauter de leurs avions en flammes.

Le bilan de ce raid massif contre les terrains d'aviation est assez impressionnant. Outre Epinoy, Niergnies, Sancourt, Haynecourt, Tilloy, Cantaing, la Marlière, des bombes sont tombées sur Cambrai, rue de Crèvecœur et rue de Niergnies en particulier, atteignant entre autres, le «Pont de Niergnies». On compte jusqu'à présent 5 tués à Cambrai dont MM. Jean Pluvinage, Amédée Delcroix et le ménage Tellier, et 10 morts à Niergnies.

13 JUIN 1944

0 h 20 ! La nuit semble calme. Le ciel est clair. Soudain, des vrombissements lointains résonnent, puis s'approchent. Tout à coup, le firmament prend un ton blafard inaccoutumé. Des fusées vertes tombent au-dessus de la ville, suivies bientôt de fusées rouges et ocre. Déjà, les bombardiers arrivent du fond de l'horizon. Quelques secondes passent. Et le vacarme assourdissant commence à ébranler nos tympans cependant habitués aux fantaisies aériennes. Les bombes pleuvent en nombre incalculable. Combien de vagues se succèdent au-dessus de Cambrai ? Il est impossible de les évaluer avec exactitude. Cependant, leur chiffre doit évoluer entre 7 et 10. Et dans le ciel rougeoyant, on peut voir se détacher les silhouettes énormes des bombardiers quadrimoteurs. Le pilonnage dure

CARNET DE GUERRE

Mémoires d'un Cambrésien

1939-1945

P.-A. DEGREMONT

AVANT-PROPOS

Ceci n'est pas un roman : c'est un témoignage vécu de la vie cambrésienne au cours des six longues et pénibles années de guerre.

Le but de ce document est de relater simplement quelle fut l'attitude de notre bonne ville de Cambrai et de sa population durant cette période infiniment tragique.

Tout au long de ce chapitre d'histoire, des faits et des noms seront cités ; écrits sur le vif, ils seront reproduits ici tels quels.

Des erreurs, des omissions pourront sans doute être relevées dans ce récit : à l'avance, nous nous en excusons.

Nous désirons avant tout démontrer que, même aux heures les plus sombres de l'occupation ennemie, Cambrai n'a jamais faibli.

C'est là la tâche que nous nous proposons d'entreprendre, et de mener à bien.

P.A. DEGREMONT.

23 AOUT 1939

La tension internationale s'aggrave de jour en jour. L'orage menace d'éclater d'un moment à l'autre. L'affaire de Dantzing est le sujet de toutes les conversations. Cambrai vit dans la fièvre de l'attente, l'une de ces dernières journées de Paix.

24 AOUT 1939

La signature du pacte de non-agression entre l'Allemagne et la Russie vient d'être connue par le public, qui juge sévèrement l'attitude prise par l'Union Soviétique

Les conséquences de cette prise de position ne se font point attendre. Les premières affiches de mobilisation font leur apparition sur les murs de la ville. Les échelons 3, 4 et 2 sont rappelés sous les drapeaux. Le slogan «La mobilisation n'est pas la guerre» se confirmera-t-il cette fois encore ?

26 AOUT 1939

La situation s'est encore aggravée. Trois nouveaux échelons (1, 5 et 6) sont mobilisés.

1er SEPTEMBRE 1939

Le sort en est jeté. Hitler a attaqué la Pologne.

une dizaine de minutes.

Ce bombardement intensif et jusqu'à présent inégalé, se termine pour nous. Il n'en est pas de même pour certaines villes voisines qui, à présent, dégustent les délices de ce réveil en fanfare. Ma foi, chacun son tour. Il faut attendre un bon moment avant de connaître les résultats du raid. Pour la première fois, nous avons eu cette nuit la visite des aviateurs britanniques qui, au contraire de leurs confrères américains, ont visé et atteint leurs objectifs avec une précision remarquable. Les bombes se sont écrasées sur une série d'objectifs militaires et ferroviaires minutieusement choisis. On signale cependant des projectiles égarés, notamment chemin St-Gilles, au Rond Point du Jardin Public (boulevard Paul Bezin), chemin du Cochon, Avenue de Valenciennes, Route du Cateau, au Nouveau Monde, rue des Pochonets, Avenue Victor Hugo (chez M. Vieillard), rue Villars, etc...

Par contre, la gare annexe a subi des dégâts importants et les voies ferrées la desservant sont dans un état lamentable.

Au chemin St-Gilles, deux familles (7 personnes) ont été massacrées. Deux avions alliés ont été abattus, soit un canadien à Tilloy et un autre de nationalité non établie à St-Aubert.

Ce premier raid nocturne a impressionné considérablement nos concitoyens demeurés chez eux. Réellement, une attaque de nuit est beaucoup plus pénible à supporter qu'une attaque de jour. Il est encore heureux que la température soit clémente, sans cela les longues stations qu'il faut passer dans les abris deviendraient rapidement fatales à beaucoup d'entre nous.

Dans la soirée, l'aérodrome d'Epinoy est mitraillé, une fois de plus. Vraiment, notre région devient un lieu de pélerinage aérien pour nos bruyants et meurtriers alliés et amis. Il est étrange d'entendre le speaker de la radio américaine parler, avec un accent inénarrable du bombardement des aérodromes de «Cambrai Niergnies» et de «Cambrai Epinay» (sic).

14 JUIN 1944

A 8 h 30, les avions alliés ont fait subir à Epinoy, un nouveau raid. Une visite au cimetière du Pont de Solesmes permet d'y relever l'existence de nouvelles tombes militaires ; on compte à présent 639 Allemands et 57 Alliés enterrés là.

15 JUIN 1944

0 h 40 : Alerte ! Des avions alliés approchent de la ville. On peut les entendre ronronner au loin.

0 h 45. Les premières fusées tombent du ciel qui devient tout à coup écarlate. Fuite éperdue vers les abris.

0 h 50. Les gros bombardiers se font entendre à leur tour succédant aux petits éclaireurs.

0 h 54. Les premiers chapelets de bombes s'abattent sur la ville. Les coups résonnent ; la terre tremble sous ce martèlement violent.

1 h 01. Dernières bombes. Les avions se regroupent et s'éloignent.

Au contraire du précédent raid nocturne qui avait obtenu un plein succès avec un minimum de dommages, cette attaque a causé de très grands dégâts dans la ville dont le centre a été touché ; des bombes sont tombées rue d'Alger (chez Pruvost-Sports), Place de la Porte Notre-Dame (chez M. Mouy et au pied même de la Porte), boulevard Faidherbe (sur la maison Herscher, près de chez Normand, et sur la chaussée), dans le jardin de M. Timal, médecin-légiste, dans l'atelier de l'Imprimerie Bruneel, rue St-Géry, sur les bâtiments du Collège des garçons, boulevard Vauban, rue du Train de Car, rue Gauthier, rue St-Ladre, Route du Cateau, rue de Solesmes, ainsi que sur les deux gares. Par bonheur, un seul blessé est signalé.

18 JUIN 1944

Aujourd'hui quatrième anniversaire de l'appel historique du Général de Gaulle. Cambrai a connu sa 400ème alerte. A la cadence de 8 par jour, le total augmente rapidement.

28 JUIN 1944

Radio Paris vient d'annoncer que des «terroristes» ont exécuté ce matin le traître Philippe Henriot. C'est un grand soulagement pour nous tous de voir enfin disparaître cet orateur à la solde de l'ennemi, qui avec Jean Herold Paquis, causait tant de ravages dans les âmes françaises. Cet individu est maintenant mis hors d'état de nuire ; il ne reste plus qu'à régler le compte du destructeur de Carthage. Cela n'est plus qu'une simple question de jours.

29 JUIN 1944

Dans la soirée, un bruit étrange se fait entendre ; s'agit-il d'un avion en difficultés ? Cela ressemble à la pétarade d'un moteur de motocyclette. Tout le monde se précipite dans la rue pour se rendre compte, et l'on peut alors apercevoir une espèce de long cigare ailé dont la queue laisse échapper une langue de flammes, sillonner rapidement notre ciel. Tout de suite, nous identifions l'engin : c'est un de ces V1 allemands dont la propagande allemande ne cesse de nous chanter les louanges et de nous vanter les qualités destructrices. Depuis le 15 Juin, l'arme secrète nazie a, en effet, fait son apparition, donnant le signal des «représailles» allemandes contre la Grande-Bretagne.

Quelques minutes se passent, puis une explosion sourde, mais violente, retentit. La «bombe volante», «l'avion sans pilote» a terminé sa carrière, en s'abattant aux environs d'Elincourt. C'est sans doute le fait fait d'une petite erreur de tir ou tout simplement d'un retour à l'envoyeur.

CARNET DE GUERRE
Mémoires d'un Cambrésien
1939 - 1945

13 juin 1944

0 h 20 ! La nuit semble calme. le ciel est clair. Soudain, des vrombissements lointains résonnent, puis s'approchent. Tout à coup, le firmament prend un ton blafard inaccoutumé. Des fusées vertes tombent au-dessus de la ville, suivies bientôt de fusées rouges et ocre. Déjà, les bombardiers arrivent du fond de l'horizon. Quelques secondes passent. Et le vacarme assourdissant commence à ébranler nos tympans cependant habitués aux fantaisies aériennes. Les bombes pleuvent en nombre incalculable. Combien de vagues se succèdent au-dessus de Cambrai ? Il est impossible de les évaluer avec exactitude. Cependant, leur chiffre doit évoluer entre 7 et 10. Et dans le ciel rougeoyant, on peut voir se détacher les silhouettes énormes des bombardiers quadrimoteurs. Le pilonnage dure une dizaine de minutes.

Ce bombardement intensif et jusqu'à présent inégalé, se termine pour nous. Il n'en est pas de même pour certaines villes voisines qui, à présent, dégustent les délices de ce réveil en fanfare. Ma foi, chacun son tour. Il faut attendre un bon moment avant de connaître les résultats du raid. Pour la première fois, nous avons eu cette nuit la visite des aviateurs britanniques qui, au contraire de leurs confrères américains, ont visé et atteint leurs objectifs avec une précision remarquable. Les bombes se sont écrasées sur une série d'objectifs militaires et ferroviaires minutieusement choisis. On signale cependant des projectiles égarés, notamment chemin St-Gilles, au Rond Point du Jardin Public (boulevard Paul Bezin), chemin du Cochon, Avenue de Valenciennes, Route du Cateau, au Nouveau Monde, rue des Pochonets, Avenue Victor Hugo (chez M. Vieillard), rue Villars, etc...

Par contre, la gare annexe a subi des dégâts importants et les voies ferrées la desservant sont dans un état lamentable.

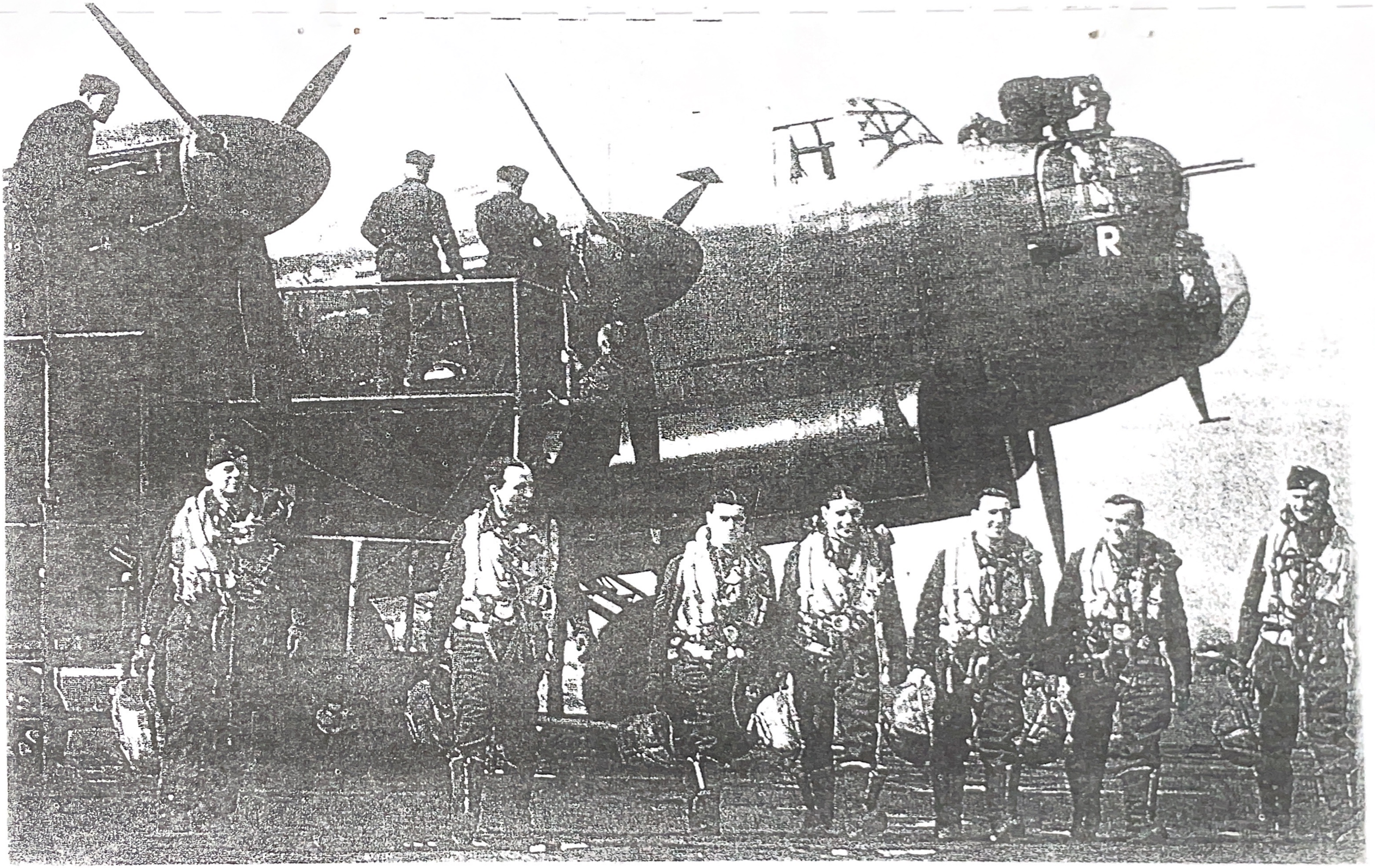
Au chemin St-Gilles, deux familles (7 personnes) ont été massacrées. Deux avions alliés ont été abattus, soit un canadien à Tilloy et un autre de nationalité non établie à St-Aubert.

Ce premier raid nocturne a impressionné considérablement nos concitoyens demeurés chez eux. Réellement, une attaque de nuit est beaucoup plus pénible à

supporter qu'une attaque de jour. Il est encore heureux que la température soit clémente, sans cela les longues stations qu'il faut passer dans les abris deviendraient rapidement fatales à beaucoup d'entre nous.

Dans la soirée, l'aérodrome d'Epinoy est mitraillé, une fois de plus. Vraiment, notre région devient un lieu de pélerinage aérien pour nos bruyants et meurtriers alliés et amis. Il est étrange d'entendre le speaker de la radio américaine parler, avec un accent inénarrable du bombardement des aérodromes de « Cambrai Niergnies » et de « Cambrai Epinay » (sic).

P.A. DEGREMONT



Le 17 Juillet 1944, à 9 heures du soir, a été inhumé au Cimetière communal d'Avesnes-lez-Aubert (allée des Combattants), les restes d'un aviateur allié faisant vraisemblablementpartie de l'équipage de l'avion allié tombé en flammes le 13 Juin 1944, sur le territoire d'Avesnes-lez-Aubert. Ce corps avait été retrouvé dans un champ le 16 Juillet 1944, par des ouvriers agricoles.

Les divers objets recueillis sur le corps ont été saisis par l'autorité allemande (Kreiskommandantur de Cambrai). La plaque d'identité portait le nom de DE POTTER.

En foi de quoi, nous avons rédigé le présent procèsverbal les jour, mois et an susdits.

POUR LE MAIRE
L'Adjoint délégué
Signé : Jules Pezin

AVESNES-LEZ-AUBERT

Le I3 Juin I944 , vers I heure du matin, un avion, touché par la D.C.A., est tombé en flammes, sur le territoire de la commune, près de la ligne du chemin de fer, à proximité de la Gare de St Aubert.

C'est un avion britannique, portant les inscriptions suivantes :

2 F - 458I - I888.

Des corps calcinés ont été trouvés; deux ont été identifiés:

GEORGES YOUDANT , Officier - Nº I45.468.

BILL GOODWIN.

Le reste a été évalué à 5 corps inconnus.

La mise en bière a été faite dans 4 cercueils, par les services de la Kommandantur de Cambrai.

Ces 4 Bières ont été déposées à la Bibliothèque communale, transformée en chapelle ardente.

La levée des corps a été faite par la Kreiskommandantur, le I5 Juin, à 7 heures I/2 du matin. Une foule dense était massée pour les accompagner au cimetière; mais personne n'a pu suivre le corbillard.

L'après-midi du I5 Juin, nous a été déposée une plaque d'identité , retrouvée parmi les débris de l'avion, et portant les indications suivantes:

WYATT - R.A.F. C.E. - Nº I.323.625.

MAIRIE D'AVESNES-LEZ-AUBERT

CO. R.D. Archives COPY

No. 408 R.C.A.F.) Squadron.
R.C.A.F. Station, [redacted]

Ref:- 408/702/175/P.1

Date:- 16th June 19 44.

C O N F I D E N T I A L.

Subject :- LANCASTER II DS 772 "J" MISSING FROM OPERATION NIGHT 12th-13th JUNE, 1944.

Sir,

I have the honour to submit the following report in amplification of my A.72 & A.73 d.13.6.44. with reference to the crew of the above mentioned aircraft of this Unit and which has been reported missing from Operations over CAMBRAI, France, on the night of 12th-13th June, 1944.

2. At 2201 hrs on the 12th June, 1944, the above mentioned aircraft piloted by C/N.J.8169 F/LT Henry Carbee McIVER took off from this aerodrome to carry out Bombing Operations over CAMBRAI, France. The aircraft was due to return to this aerodrome at 0223 hours on the 13.6.44. but, unfortunately nothing further has been heard from any members of the crew since the time of take-off.

3. All necessary action has been taken and next of Kin residing in Great Britain have been advised.

4. The names of the members of the crew together with particulars of their trips and Operational hours are as follows:-

					POINTS	OPERATIONAL. TRIPS.	HOURS.
CAN.J.8169	F/LT	Henry Carbee McIVER	(Pilot)	(Kinmot)	44	12	67.40
RAF.151094	F/O	John Parker WYATT	(Nav.)	(Kinformed)	36	10	54.25
CAN.R.154776	F/SGT.	GOODHILL, William Harvey	(A/B)	(Kinmot)	64	17	101.20
CAN.J.9694	F/LT	Thomas Oswald HUMBER, DFC	(WOP/AG)	(Kinmot)	+26	10	54.25
RAF.145463	F/O	Charles Armand Georges HAUCHAR	(A/G)	(Kinformed)	26	10	54.25
RAF.145279	F/O	Andre Joseph Julien Chisleine DELAIR	(A/G)	"	26	10	54.25
RAF.614239	SGT.	MITCHELL, Donald	(F/)	(Kinformed)	26	10	54.25

+ Denotes 2nd Tour

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant,

(R.A. McLernon)
Wing Commander,
Commanding,
No. 408 (R.C.A.F.) Squadron,
LINTON-ON-OUSE.

The Under Secretary of State, (2 Copies)
AIR MINISTRY,
Adastral House,
Kingsway,
LONDON, W.C.2.

Copy to :-
Air Ministry (ACCIDENTS) 73-77 Oxford Street, LONDON W.1 Kingsway. (2 Copies)
Headquarters, R.C.A.F. (in Great Britain), 20, Lincoln's Inn Fields, London, W.C.2.
Headquarters No. 6 Group R.C.A.F.
Royal Canadian Air Force Station, [redacted]. LINTON-ON-OUSE, Yorks.
File.

19 JUN 1944

National Archives of Canada | Archives nationales du Canada

Government Records Branch | Direction des documents gouvernementaux

PROTEGE
(Renseignements personnels)

Votre référence Your file

Notre référence Our file
85052
140883
182527

Le 19 octobre 1989

M. Daniel Macarez
26, Place Jean Jaurès
59129 AVESNES LES AUBERT
FRANCE

Monsieur,

Objet: J-86923, William Harvey GOODWIN
J-8169, Henry Carbee McIVER
J-9694, Thomas Oswald PLEDGER

Comme suite à votre lettre concernant les personnes susnommées, nous avons le plaisir de vous remettre sous pli les renseignements demandés.

Nous nous excusons du délai apporté à répondre à votre demande et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Raymond Brault

pour John H. Paveling
Directeur

Centre des documents du personnel
Archives nationales du Canada
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0N3

RB/sp

p.j.

Canada

Archives nationales du Canada | National Archives of Canada

Canada

ÉTATS DE SERVICE

dans les

FORCES ARMÉES DU CANADA

Nom:	Henry Carbee McIVER
Grade ou numéro matricule:	J-8169
Arme où le service a été accompli:	Aviation royale du Canada
Date et lieu de naissance:	Le 29 mars 1913 Gideon (Sask.)
Date et lieu de la nomination, de l'engagement ou de l'enrôlement:	Le 10 mars 1941 Saskatoon (Sask.)
Théâtres de service:	Canada et Outre-mer
Date et lieu de la retraite ou de la libération:	Voir remarques
Genre de retraite ou de libération:	Voir remarques
Grade à la retraite ou à la libération:	Commandant d'aviation
Médailles et décorations:	Etoile de 1939-1945, Etoile d'Europe: Service navigant avec agrafe France-Allemagne, Médaille de la défense, Médaille canadienne du volontaire avec agrafe et Médaille de la guerre de 1939-1945
Remarques:	Attribué l'insigne de pilote. Porté disparu dans la nuit du 12/13 juin 1944 au cours de son service Outre-mer avec l'escadrille 408. Aucune information addisionnelle le concernant n'ayant pu être disponible, il est pour toute fin officielle, considéré comme étant décédé ce jour-là.

Le 19 octobre 1989

Date

pour Raymond Brault

Directeur, Centre des documents du personnel

ARCHIVES NATIONALES CANADA

ARC-1083-F (88/12)



Archives nationales du Canada | National Archives of Canada

Canada

ÉTATS DE SERVICE

dans les

FORCES ARMÉES DU CANADA

Nom:	Thomas Oswald PLEDGER
Grade ou numéro matricule:	J-9694
Arme où le service a été accompli:	Aviation royale du Canada
Date et lieu de naissance:	Le 25 février 1917 Londres, Angleterre
Date et lieu de la nomination, de l'engagement ou de l'enrôlement:	Le 27 janvier 1941 Toronto (Ont.)
Théâtres de service:	Canada et Outre-mer
Date et lieu de la retraite ou de la libération:	Voir remarques
Genre de retraite ou de libération:	Voir remarques
Grade à la retraite ou à la libération:	Commandant d'aviation
Médailles et décorations:	Croix du service distingué dans l'Aviation, Etoile de 1939-1945, Etoile d'Europe: Service navigant avec agrafe France-Allemagne, Médaille de la Défense, Médaille canadienne du volontaire avec agrafe et Médaille de la guerre de 1939-1945
Remarques:	Attribué l'insigne de mitrailleur de bord et les ailes emblématiques. Porté disparu dans la nuit du 12/13 juin 1944 au cours de son service Outre-mer avec l'escadrille 408. Aucune information additionnelle le concernant n'ayant pu être disponible, il est pour toute fin officielle, considéré comme étant décécé ce jour-là.

Le 19 octobre 1989

Date

Raymond Brault pour

Directeur, Centre des documents du personnel

NATIONAL ARCHIVES · ARCHIVES NATIONALES · CANADA

ARC-1083-F (88/12)

Archives nationales du Canada | National Archives of Canada

Canada

ÉTATS DE SERVICE

dans les

FORCES ARMÉES DU CANADA

Nom:	William Harvey GOODWIN	
Grade ou numéro matricule:	J-86923	
Arme où le service a été accompli:	Aviation royale du Canada	
Date et lieu de naissance:	Le 10 avril 1921	Baie Verte (N.-B.)
Date et lieu de la nomination, de l'engagement ou de l'enrôlement:	Le 16 avril 1942	Moncton (N.-B.)
Théâtres de service:	Canada et Outre-mer	
Date et lieu de la retraite ou de la libération:	Voir Remarques	
Genre de retraite ou de libération:	Voir Remarques	
Grade à la retraite ou à la libération:	Lieutenant d'aviation	
Médailles et décorations:	Etoile de 1939-1945, Etoile d'Europe: Service navigant avec agrafe France-Allemagne, Médaille de la défense, Médaille canadienne du volontaire avec agrafe et Médaille de la guerre de 1939-1945	
Remarques:	Attribué l'insigne d'observateur de bord. Porté disparu dans la nuit du 12/13 juin 1944 au cours de son service Outre-mer avec l'escadrille 408. Aucune information additionnelle le concernant n'ayant pu être disponible, il est pour toute fin officielle, considéré comme étant décédé ce jour-là.	

Le 19 octobre 1989
Date

pour Raymond Braulf
Directeur, Centre des documents du personnel

NATIONAL ARCHIVES · ARCHIVES NATIONALES · CANADA

ARC-1083-F (88/12)

MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

Direction générale de la Législation
et des Institutions nationales
-
1ère Inspection générale
-
Sépultures militaires

1000 BRUXELLES le
RUE DE LOUVAIN 1
TEL. : 02/5177211

20 -04- 1990 AV

Monsieur MACAREZ
Mairie de et à

F-59129 AVESNES-LES-AUBERT

FRANCE

VOTRE LETTRE DU	VOS REFERENCES	NOS REFERENCES	ANNEXES
		III/24	

OBJET : Renseignements concernant les aviateurs belges Charles HANCHAR et André DULAIT.

Monsieur le Maire,

Donnant suite à votre appel téléphonique du 9 avril écoulé, je vous prie de trouver ci-après les informations en ma possession au sujet des deux aviateurs identifiés en objet :

DULAIT André, Joseph, Julien : né à Charleroi le 14 mai 1900 - Numéro matricule 0/26879 - Etait capitaine de réserve à la R.A.F. et était domicilié à Ixelles (près de Bruxelles), Avenue de l'Université, n° 92 - Son épouse se nommait Evelyne BEDORET - Il mourut le 13 juin 1944 à Avesnes-les-Aubert où il fut inhumé - le 14 septembre 1950, ses restes mortels furent rapatriés en Belgique où ils reposent depuis lors dans le cimetière de Marchienne-au-Pont (commune faisant partie de l'entité de Charleroi). L'intéressé exerçait la profession d'avocat.

HANCHAR Charles, Armand, Georges - Numéro matricule 29017 - né à Liège le 15 décembre 1903 - Marié le 20 juin 1929 à Paris avec Audette AUQUET - Etait capitaine de réserve à la R.A.F. et tomba le 13 juin 1944 à Avesnes-les-Aubert - Le 18 septembre 1950, sa dépouille mortelle fut rapatriée en Belgique où elle repose depuis lors dans la pelouse d'honneur militaire (réservée à des aviateurs) sise dans le cimetière communal de Bruxelles à Evere.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Ministre de l'Intérieur,
Le Directeur général,

J. BARTHELEMY.



HENRI AT OUR HOME
1941
WITH GIRLS
ET GRAND-MERE



HENRI with ED. STAVENSON
Aérodrome 1940



HENRY WHIT PEGGY



Lettre de McIVER à la famille Gwendale.

4 décembre 42
Mers des officiers
Armée de l'Air Royale (R.A.F.)
Millom - Cumberland

Chers M. Gwendale, Margaut et Frankie,

Eh bien, comment allez-vous par cette période très froide ? Est-ce le même temps à Cheltenham ? Comment se porte grand-mère ces temps ci ? Je suis sûr qu'elle va mieux.

Je pense de plus en plus à ces journées de l'hiver dernier et à ces soirées où nous nous rassemblions autour de la cheminée pour causer, écouter la radio (étant Canadien j'insiste : c'est une radio), ou autour du piano pour chanter et jouer. Puis nous montions doucement nous coucher pour trouver une bonne bouillotte bien chaude enroulée dans les pyjamas. Ici, je n'ai plus cela ni les nombreuses autres petites attentions. Mais en temps de guerre, on apprend à s'adapter à beaucoup de problèmes n'est ce pas ? En fait, jusqu'à maintenant, je me rends à peine compte que je suis vraiment dans un pays en guerre, sauf pour les oeufs et le bacon que j'avais à la maison et qui me manquent ici.

Bien, je suis maintenant promu « Officier Volant » Enfin ! Je le sais depuis Septembre mais je ne l'avais pas su. Ce sera formidable d'avoir un rappel de solde. Ed l'a reçu avant moi je pense, et maintenant Jack l'a eu aussi.

Les nouvelles de la guerre sont bonnes en ce moment, n'est-ce pas ? Il est grand temps que nous commencions à gagner quelques batailles. La campagne d'Afrique semble être un grand succès jusque maintenant (excusez s'il vous plaît la tâche, mon stylo s'est mis en grève et a fuit).

Et bien, je suis sorti quelques heures pour souper d'abord puis pour assister à une série de 3 pièces montées entièrement par le groupe théâtre de la base. J'ai finalement fait acte de présence quelques minutes à une soirée au mess, organisée en l'honneur d'une classe de navigateurs se préparant à partir pour l'Afrique. Le souper était bon, le théâtre très bien mais la soirée typiquement RAF : tapageuse, folle, et amusée.

Et maintenant c'est arrosé dehors car la pluie s'est mise à tomber sans arrêt.

Je ne devrais pas le dire mais je suis bien content maintenant : je peux dormir toute la nuit au lieu de me lever pour voler aux alentours d'une heure du matin.

J'aime assez bien cette base. Nous faisons par mal de vols mais cela ne me dérange pas. Il n'y a pas d'église Presbytérienne ici à Millom aussi vais-je habituellement écouter M. Hurst à l'église Baptiste. C'est un gentil petit bonhomme d'environ 1,50m seulement.

Comment vont les études Margaut ? Ne te laisse pas abattre de toute façon. J'ai reçu une lettre de Barbara, elle semble tout à fait heureuse. Il me faut maintenant fermer ma lettre et aller me coucher au cas où je devrais voler.

PS : Je sais que tu vas m'en vouloir Bill, et à juste raison, quand je t'apprendrai que j'ai perdu le 2ème livre ainsi que celui de Douglas Rield. Les amis déloyaux à qui je les avais prêtés, m'avaient promis de me les renvoyer rapidement mais ne l'ont pas fait. Dis moi l'auteur de l'autre livre et je te promets de te les renvoyer dès que possible.

PS : J'essaierai de descendre quelque temps avant Noël, soit par avion, soit par le train. Nous ne pouvons plus voyager en train après Décembre comme vous devez sûrement le savoir.

Que Dieu vous bénisse tous.

Amitiés

Henry.

MISSION DE SABOTAGE DE LA VOIE FERREE CAMBRAI - SOLESMES

Le soir du lundi 12 juin 1944, nous avons reçu de notre chef, le commandant Albert WAXIN, l'ordre de saboter la voie ferrée, non loin du petit pont de Saint-Aubert.

Nous sommes partis à vélo tard dans la soirée. Notre groupe était le même que celui du parachutage de Montrécourt, qui avait eu lieu un mois auparavant. Nous nous connaissions et nous étions soudés par une confiance mutuelle. Arrivés à 500 m. de l'objectif fixé, nous avons planqué nos vélos dans un champ et avons suivi à pied la voie de chemin de fer jusqu'à une légère courbe non loin du petit pont de Saint-Aubert. Là, j'ai appris qu'il fallait empêcher le passage d'un convoi allemand de munitions.

Le spécialiste du groupe est alors grimpé au poteau et s'est mis à sectionner les fils de la ligne téléphonique. Tout à coup le poteau s'est mis à craquer par une trop forte tension. J'ai vivement alerté mon copain de couper les fils de l'autre côté. Ensuite l'opération de sabotage de la ligne s'est déroulé normalement mais un événement inattendu devait apporter un certain désarroi. Nous avions bien entendu le ronflement d'un gros avion, mais l'appareil n'est jamais passé au dessus de nous.

Brusquement, le ciel s'est embrasé et une énorme explosion fit trembler le sol. Nous ne savions que penser ? Après un moment d'hésitation, d'attente, nous décidons de terminer notre mission. Il fallait poser des pains de plastic sur chaque rail, y fixer une mèche et calculer le temps nécessaire pour se mettre à l'abri après la mise à feu. La notice explicative était écrite en anglais, langue dont nous ne comprenions pas le moindre mot. Après l'explosion, j'ai été le seul à me rendre sur les lieux, les rails avaient été sectionnés comme au chalumeau. J'ai ensuite, dans la plus profonde obscurité, essayé de rejoindre mon groupe en évitant de faire du bruit. Mes compagnons étaient couchés dans un champ de luzerne, je ne pouvais les apercevoir. Comme par hasard, un gros chien qui divaguait dans les parages sema le trouble. Mes amis qui se croyant découverts, recherchés, étaient prêts à tirer sur tout ce qui bougeait. C'est par miracle que je n'ai pas essuyé une rafale de mitraillette. J'ai rendu compte des dégâts provoqués par nos explosifs et tard dans la nuit, nous sommes rentrés chez nous, chacun par des chemins différents.

Maurice DELACOURTE

LE BOMBARDIER EN FEU

Ce soir là, je me trouvais près du château d'eau de Villers en Cauchies. Nous regardions au loin le bombardement de Cambrai. Les bombardiers se succédaient en plusieurs vagues. Les uns à basse altitude, les autres plus haut. A la lueur des obus, des bombes et des fusées éclairantes, nous aperçumes soudain un avion qui volait à une centaine de mètres, pas plus. Ses hélices étaient en drapeau, de la fumée et des flammes s'échappaient des moteurs. Nous vîmes un homme penché sur le bas de porte. Il semblait hurler quelque chose.

Etant trop bas, il était impossible de sauter en parachute. Le quadrimoteur continua à perdre de l'altitude en virant et en se dirigeant vers la gare de Saint-Aubert où il disparut dans une gigantesque explosion.

Maurice RAMETTE

UNE CHAUDE SOIREE

Le 12 juin 1944, alors que la nuit s'était installée, j'entendis au loin, le bruit d'une locomotive qui semblait peiner. Il s'agissait effectivement d'un train qui venait de Cambrai et se dirigeait vers Solesmes. Ce dernier se trouvait à quelques kilomètres d'Avesnes-Lez-Aubert. De temps en temps, il s'arrêtait car je n'entendais plus cette machine qui devait tracter une charge supérieure à sa puissance.

C'est ainsi, qu'une heure plus tard, le train était de nouveau en panne, et cette fois, entre la gare d'Avesnes-Lez-Aubert et la gare de Saint-Aubert, c'est à dire derrière les habitations de la rue Port-Saïd. Un habitant de ce quartier monsieur Ferdinand Guidez, charbonnier, demanda au chauffeur des renseignements sur ce qui se passait et la nature de son chargement. Il lui fut répondu qu'il tractait des wagons de munitions et qu'il n'avait plus suffisamment de vapeur (il faut comprendre que les locomotives de cette époque ressemblaient à des passoires). Notre compatriote proposa du charbon afin de faire avancer le convoi, car depuis quelques minutes, s'était engagé dans le ciel, un combat aérien de grande importance. En effet, de puissants projecteurs allemands balayaient le ciel et la D.C.A. se mit à tirer.

Mes parents décidèrent de descendre à la cave. Pendant ce temps (qui nous paraissait long), le train avança pour s'éloigner un peu du village. Mon père remontait de temps en temps pour voir ce qui se passait dehors. Le combat aérien faisait rage et après quelques instants, il descendit rapidement et nous demanda de nous blottir dans un coin de cave : Un avion enflammé allait s'abattre. Nous avons vu effectivement une immense lueur et ce fut tout !

Le lendemain matin, je me rendis sur les lieux et constatais que le train arrière de l'avion était tombé à moins de cent mètres de la dernière habitation de la rue. Le reste, tomba 150 mètres plus loin sur les lignes téléphoniques qui longeaient la voie ferrée. Heureusement, le train avait pu avancer entre-temps. Que se serait-il passé si cet avion était tombé sur les wagons de munitions ? Sans s'en rendre compte, je pense que les habitants du quartier reviennent de loin.

Lorsque je suis arrivé à l'endroit où la carlingue s'est disloquée au contact du sol, le spectacle était affreux. Des bouts de tolle jonchaient le sol, les pneus finissaient de brûler. Par terre, on apercevait, une main, un pied, des doigts, des orteils, des parties de corps humain.... Le pilote avait la tête enfoncée dans son corps, sa mâchoire pendait, et je pense que c'était le blouson de cuir qui maintenait ses membres et son corps déchiquetés.

Après avoir fait le tour, je décidais de rentrer à la maison tant le spectacle était affreux. Les soldats allemands ne tardèrent pas à arriver. Dès ce moment, personne ne pouvait plus approcher.

Le corps d'un membre d'équipage fut retrouvé dans un champ de blé plusieurs semaines plus tard de l'autre côté de la rue. Ce dernier a été éjecté à environ 60 mètres.

Edmond WAXIN

UNE NUIT DE FRAYEUR

Nous habitions rue H. Barbusse prolongée à 200m de la gare de Saint-Aubert. Dans la soirée du lundi 12 juin, un train de marchandises était en panne. Il crachait le feu, il renversait la vapeur, rien à faire, il ne démarrait pas. La nuit venait et on voyait le chef de gare courir autour du train avec sa lampe... Et ce train qui crachait toujours le feu.

A la nuit noire, les bombardiers en grand nombre ont commencé à passer. Nous avions la crainte d'être bombardés. Vers minuit, nous apercevons une boule de feu au loin dans le ciel. Le père de Georges, un ancien combattant de 14-18, nous dit : « vite à la tranchée, je crois que nous allons être bombardés ». Il faut dire que la proximité de la gare nous avait rendus craintifs et depuis quelques temps, nous avions creusé une tranchée dans le jardin. A peine arrivés dans la tranchée, une fusée éclairante est lancée par l'avion, mais nous ne savions pas encore que c'était un avion. Il faisait clair comme en plein jour. Nous avons eu peur et nous avons couru à travers les champs. Notre groupe en fuite, comprenait 9 personnes. Arrivés sur la route qui conduit au lieu dit « l'Alouette », nous avons cherché protection derrière des troncs d'arbres. Dès que la fusée s'est éteinte, nous avons vu que c'était un avion en flammes avec ses quatre hélices qui tournaient très au ralenti. Il volait droit sur nous en zigzaguant, à basse altitude. L'appareil avait perdu sa queue dans un champ près du pont. Tout cela s'est passé en un temps qui nous a semblé très très long. Puis un grand choc ; nous avons vu nos maisons devant des flammes gigantesques. Nous avons ressenti une chaleur très forte qui nous tendait la peau du visage.

Dans sa chute, l'avion avait pivoté sur sa gauche, il était tombé près de la voie ferrée où le train avait été en panne dans la soirée. J'ai vu un homme en parachute tomber devant les flammes. Dès l'instant où l'avion a touché le sol, les balles ont commencé à siffler ; on aurait dit une mitrailleuse. Les explosions n'ont cessé qu'au petit matin. Nous avions toujours la frayeur de voir les bombes exploser. Nous avons appris plus tard qu'elles avaient été lâchées avant.

Nous sommes restés toute la nuit sur la route. Vers 6 heures, tout s'est calmé. Nous sommes revenus chez nous. Il y avait déjà des gens sur les lieux.

Nous sommes allés voir. Quelle désolation ! Des débris de l'avion couvraient le sol. Les corps des aviateurs avaient été éjectés, déchiquetés, brûlés : Des mains, des pieds... jonchaient le sol. Un seul membre de l'équipage était encore entier mais il n'avait plus de visage. Il avait les cheveux roux frisés.

Vers 8 heures, les allemands sont arrivés et ont fait déguerpir tout le monde. Nous avons vécu une semaine de cauchemar, autant par ce que nous avions vu que le sentiment de chair calcinée et des odeurs de l'avion brûlé. Près de deux mois plus tard, des voisins ont découvert le cadavre de l'un des aviateurs, dans un champ de blé derrière chez eux.

Souvenir atroce et inoubliable. Les occupants de l'avion, au péril de leur vie, ont évité le village. Nous leur devons un très grand respect.

Georges et Alfrèda FAUCOURT

SOUVENIRS PERSONNELS
DE L'AVION CANADIEN ABATTU

Agée de 16 ans au sommet des faits, je me souviens d'une violente explosion qui eut lieu dans la nuit du lundi 12 au mardi 13 juin 1944. Nous étions habitués chaque soir au passage des bombardiers alliés se dirigeant vers l'Allemagne, généralement vers 23 heures pour repasser vers 2 heures du matin. Des batteries de D.C.A. étaient installées à la base militaire allemande d'Epinoy et de Niergnies, près de Cambrai, et les tirs étaient fréquents... Cette fois, le problème semblait très grave. Probablement tragique. Néanmoins, personnellement, j'ignore encore la vérité dans ce domaine, et les auteurs de cette attaque.

Très tôt le matin, nous étions informés qu'un avion avait été abattu dans un de nos champs, situé le long de la ligne de chemin de fer Cambrai - Solesmes, près de la scierie Taquet et Robache.

Nous nous sommes rendus sur les lieux, déjà gardés par des sentinelles allemandes, qui écartaient les civils. Sur la demande de mon père, se déclarant propriétaire du champ (emblavé de betteraves) nous avons pû avancer un peu et nous rendre compte de l'horreur du spectacle ! L'avion avait littéralement explosé en touchant le sol, et les débris couvraient une surface dépassant 1 hectare. On voyait çà et là un pied, une main, des lambeaux de chair humaine, une chaussure, un vêtement au milieu des ferrailles tordues. Cétait hallucinant et poignant. Les soldats allemands ont entrepris aussitôt le déblaiement. Six corps mutilés ont été retrouvés ce jour là, et mis en bière.

Quelques semaines plus tard, au cours de la moisson, un septième aviateur était retrouvé par un agriculteur, dans un champ de blé situé de l'autre côté de la voie ferrée et de la route. La queue de l'appareil s'était détachée un peu avant l'arrivée au sol, éjectant l'homme qui devait se trouver à l'arrière. Vivait-il encore après sa chute ? Aurait-on pu le sauver ? Telle est la question qui s'est posée lors de la découverte. La hauteur des céréales à cette saison explique qu'on se soit rendu compte aussi tardivement de sa présence. Le champ était, bien sûr, dévasté, mais les habitations toutes proches avaient été miraculeusement protégées. On imagine l'étendue complémentaire du désastre si l'avion était tombé 100m plus loin !

Pendant au moins 20 ans, nous avons observé un témoignage visible de cette catastrophe. A l'endroit où étaient tombés les moteurs (ou les réservoirs), la terre était comme brûlée, morte, dévitalisée. Aucune végétation de quelque nature soit-elle n'y poussait. Le sol restait désespérément nu, nous forçant si besoin était à nous souvenir.

Les corps des six aviateurs retrouvés dans un premier temps, ont été placés par les autorités locales dans une chapelle funéraire près de la Mairie, et chacun a pu s'incliner devant ces victimes de la guerre. De nombreuses gerbes ont été déposées. Des tombes ont été creusées dans le cimetière local, près de la clôture

longeant la route de Rieux.
Le jour des funérailles, les cercueils ont été placés en travers sur le corbillard, sur 2 niveaux. Une foule immense s'apprêtait à suivre le cortège funèbre mais la troupe allemande, présente, s'est opposée à cette manifestation de sympathie. De nombreux jeunes (dont j'étais) ont alors emprunté un autre chemin : Rue Pasteur, Waldeck Rousseau, de Cambrai ; puis longeant un petit sentier, et passant sous une clôture de barbelés se sont retrouvés dans le fond du cimetière, approchant peu à peu les sépultures pour les couvrir de fleurs, sous le regard hostile des occupants qui cette fois, ne sont pas intervenus.

M.TH PERTRIAUX

END OF A QUEST

An article of approx. 1,000 word

by

Margaret Sheppard

FBSRR

Mrs M. Sheppard
6 Howard Road
Verwood
Dorset BH21 6HD

Tel: 0202 813423

LA FIN D'UNE QUETE
Un article d'environ 1000 mots par
Margaret Sheppard

Exactement deux mois avant que la guerre n'éclate mon père changea de paroisse et nous partîmes tous pour Cheltenham.
Comme c'était la guerre, notre grenier accueillait de nombreux occupants intéressants, les premiers furent deux officiers de l'armée de l'air canadienne. L'un deux, Henry, considérait notre demeure comme sa maison de guerre, étant et si bien qu'il donna le nom de papa au ministère de l'armée de l'air comme étant celui d'un de ses proches parents.
Nous l'aimions tous. Il était le grand frère que je n'avais jamais eu, et dans une relation aussi facile, « Pop » était accepté même dans notre famille à la morale victorienne.
« Salut Pop. J'ai deux jours de permission. Alors, qu'est ce qu'on va faire, se promener à vélo, récolter des mûres sur la colline de Southam, ou faire des confitures ? » Jamais personne chez nous ne rejetait de si enthousiastes requêtes.
Le télégramme nous fut envoyé par le ministère en juin 1944, nous informant sans ménagement qu'Henry était « manquant, présumé mort ». Je ne pouvais pas pleurer. Dieu serait-il si cruel ? Assise sur les escaliers, je lisais et relisais cette brève et terrible déclaration. Le soleil avait cessé de briller sur ma vie.
Aucune autre information ne fut dévoilée jusqu'en 1980, quand ma mère mourut. Je fus surprise de trouver parmi ses papiers le nom du village français où Henry reposait. Ils avaient su pendant tout ce temps.
Mon mari et moi avons visité la Normandie plusieurs fois avant de trouver les tombes d'Henry et de son équipage, dans le village d'Avesnes-Lez-Aubert. C'était si émouvant après quarante six ans, que j'écrivis toute l'histoire ; et j'en envoyais un exemplaire au charcutier. Il avait été la seule personne du village à demander des renseignements et il me guida finalement vers le cimetière où cinq noms sur des pierres tombales brillaient sous le soleil matinal.
Trois ans plus tard, je fus surprise de recevoir une invitation du maire d'Avesnes-Lez-Aubert, me demandant de prendre part aux cérémonies annuelles du 8 mai. Comment pouvais-je refuser ?
Nous atteignîmes Avesnes-Lez-Aubert, près de Cambrai, tard dans l'après-midi. Mes sentiments étaient mitigés. J'étais partagée entre la tristesse à l'idée d'avoir à rouvrir une vieille blessure, et la peur de ce que l'on pouvait attendre de moi. J'espèrais seulement que mon français scolaire suffirait à me tirer d'affaires au cours de cette journée.
A la mairie nous fûmes accueillis par le Maire et son adjoint lors d'une exposition organisée dans le seul but d'honorer Henry. J'avais innocemment proposé un

thème significatif aux yeux des habitants du village, en envoyant mon histoire au charcutier, qui l'avait gardée pendant trois ans avant de la donner au Maire. On nous fit visiter l'exposition comme si nous étions des invités de marque, et on nous porta un toast au champagne. C'était un prélude à la cérémonie officielle devant avoir lieu le lendemain.

Accrochées au mur, il y avait des photos que j'avais envoyées, ainsi que les lettres qu'Henry nous avait fait parvenir à papa et à moi entre quarante et quarante quatre.

Des récits de première main de l'accident étaient également exposés. Chacun d'entre eux témoignait de la bravoure d'Henry en tant que pilote lorsqu'il avait empêché l'avion de s'écraser sur le village, évitant ainsi la perte de nombreuses vies humaines.

De vieilles photos montraient les villageois qui assistèrent aux funérailles, que les allemands avaient tenté d'empêcher. Les gens s'étaient levés avant l'aube pour suivre le cortège, mené par des chevaux durant le trajet vers le cimetière. Il n'y avait pas d'essence en ces jours sombres. L'une des photos prises lors de cette scène matinale montrait trois fillettes portant des fleurs sur les tombes. L'une des petites filles, une dame plus âgée à présent, s'avança vers nous, impatiente de nous raconter sa propre version des faits.

Il y avait des morceaux de bombardier Lancaster, dont l'alternateur fonctionnait toujours. De plus, un jeune homme avait construit un modèle réduit du Lancaster, ce qui évoquait de façon plus frappante ce qui s'était réellement passé.

Une plaque de cuivre portant une inscription à la mémoire d'Henry avait été montée sur l'un des piliers de la salle. Elle était temporairement cachée par l'agrandissement d'une photographie de lui (dont j'ai une reproduction à la maison) jusqu'à l'inauguration que je devais effectuer le lendemain matin.

Le Maire m'offrit une assiette d'étain portant le blason du village. C'est à ce moment que j'ai réalisé que je devais faire un discours le jour suivant. Cette nuit là je restais éveillée jusqu'aux petites heures, mon fidèle dictionnaire à mes côtés. Christelle, une enseignante du village, était disponible pour aider son maire qui ne parlait pas anglais et moi-même pour traduire tout ce que nous essayions tous de nous dire durant les heures passionnantes de cette soirée.

On nous montra le champ où l'avion s'écrasa, près de la gare. Un train chargé de munitions avait été mis en attente juste au dehors à cause d'une panne de moteur. Si le train avait été à l'heure, le village tout entier aurait été rayé de la carte. Aucune végétation ne poussa dans le champ pendant plus de vingt ans, à cause de sa contamination par le carburant.

L'avion avait été déchiqueté après avoir été touché par des chasseurs de nuit allemands. Les sept personnes composant l'équipage furent tuées. Les restes des deux belges qui se trouvaient à bord furent renvoyés dans leur pays par avion, après la guerre, pour y être enterrés à la demande de leurs familles. Les cinq autres reposaient ensemble dans le petit cimetière d'Avesnes-Lez-Aubert.

Le lendemain matin nous rencontrâmes à nouveau le Maire. Les villageois s'agitaient autour de moi, désirant me poser des questions sur Henry.
« A quoi ressemblait-il ? Qu'est devenue sa famille au Canada ? Avait-il une femme, des enfants ? » etc... Sans l'aide de Christelle j'étais perdue, et je devais être très attentive, tout juste capable que j'étais de comprendre quelques mots par ci, par là, et de les assembler quand je le pouvais.
Le Maire fit un discours dont je ne compris pas grand chose auquel je répondis, en français, remerciant le village d'avoir honoré la mémoire d'Henry et d'avoir entretenu les tombes pendant ces quarante six dernières années.
Avant longtemps, des journalistes impatients avaient pris les discours, que le Maire et moi-même (Mon Dieu, le français) avions prononcés, pour le compte du journal local.
Nous avons ensuite défilé à travers le village tandis que le Maire déposait des gerbes pour les hommes tombés au cours des deux guerres. L'hymne national fut joué, suivi de la Marseillaise et de la Sonnerie aux morts. Cela me rappela les bulletins d'information de pendant la guerre, qui étaient habituellement précédés des hymnes de tous les pays occupés.
Nous partîmes ensuite vers le cimetière où d'autres gerbes furent déposées et où l'on fit une courte prière et une lecture de la Bible. Après l'hymne national, la Marseillaise et la Sonnerie aux morts, une minute de silence fut observée. Ce n'était pas la première fois que je me tenais devant ces cinq tombes, pourtant j'étais toujours émue aux larmes en pensant que ces jeunes vies avaient été gâchées. La Fanfare Municipale, précédée par une vingtaine de majorettes, nous fit faire un grand tour du village, dont les habitants, sur le pas de leur porte, regardaient le défilé, qui comptait bien plus de cent personnes. Il y avait vingt gendarmes, l'équipe municipale, et d'autres personnes qui avaient suivi le mouvement. Plusieurs chansons françaises furent jouées et parmi elles « auprès de ma blonde... » que l'on chantait à mon école. Comme mon cher professeur de français aurait apprécié cette journée. J'avais la gorge trop serrée pour chanter.
Nous reprîmes le chemin de la mairie ou plusieurs personnes souhaitaient encore me parler. Un homme m'apprît que le corps d'Henry avait été le seul que l'explosion n'avait pas mis en pièces. Les autres n'étaient « rien d'autre que des lambeaux d'humanité » comme il me le dit.
Une autre dame d'environ cinquante ans, m'informa que l'avion était tombé dans le champ de son père. C'était un charpentier (ébéniste) qui travaillait de nuit à quelques mètres seulement du lieu du drame. Dans un français qui traduisait son excitation, elle me raconta ce qu'elle avait vu, alors qu'elle n'était qu'une petite fille de huit ans.
« Les cheveux flambent, les dents, tout ce qui reste ». Pour moi cela ne nécessitait aucune traduction. Ce à quoi elle avait assisté, je pouvais alors moi aussi le voir. Elle me parla d'un petit compas (d'une petite boussole) qui était fiché (fichée) dans les dents d'Henry lorsqu'on l'avait trouvé. Cela déclencha

mes larmes. « Oui » fut tout ce que je réussi à dire. Elle courut chez elle pour le (la) prendre et me le (la) donner avec un plaisir évident. Nous nous sommes serré la main. Ce que nous pouvons être collet-monté nous les britanniques. Autour de nous il n'y avait que des poignées de mains. Le maire m'embrassa sur les deux joues et nous quittâmes la mairie et nos nouveaux amis avec un « Au revoir » plein de sincérité.

Il est triste de penser qu'aucun autre parent n'a jamais été retrouvé pour partager une expérience si émouvante après quarante six ans. Mais le passage du temps n'a en rien diminué la gratitude et l'admiration que les gens d'Avesnes-Lez-Aubert ont pour Henry et son équipage.

Moi aussi, à travers mes larmes, je me sens heureuse que l'on se soit si bien occupé de lui pendant la quête que nous avons effectuée toutes ces années durant.

LES FUNERAILLES DES AVIATEURS



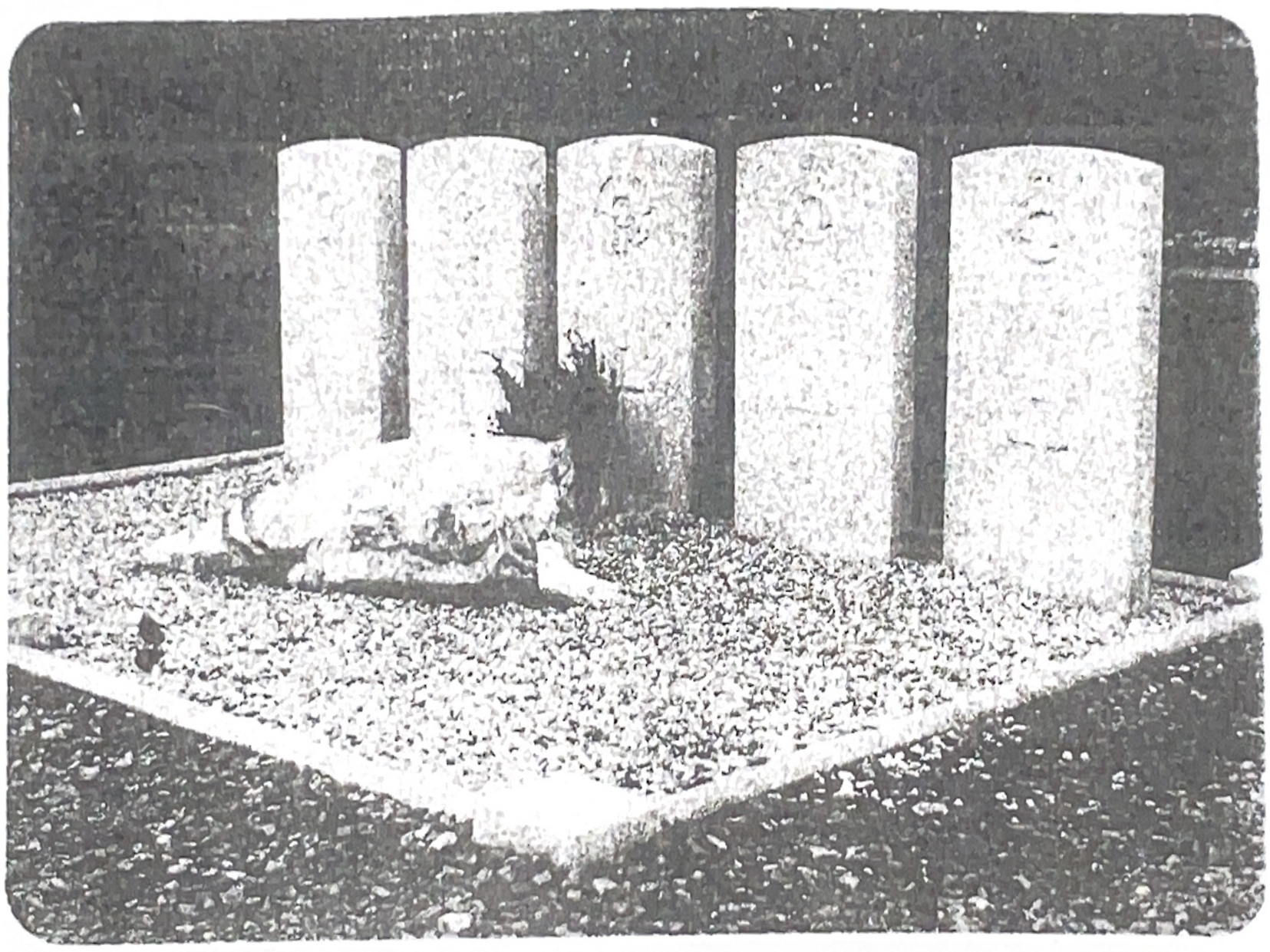






Transit du
cours du Belge
30 Août 1970

ILS SONT VENUS MOURIR A AVESNES-LES-AUBERT.
ILS Y SONT INHUMES.



Chaque année, à la date du 8 mai, jour anniversaire de la capitulation allemande, la municipalité rend l'hommage qu'ils méritent car ils font partie en quelque sorte de notre mémoire collective.



